

Bromberger Straße 5  
40599 Düsseldorf

# GRV

## Nachrichten

### GESELLSCHAFT FÜR RATIONALE VERKEHRSPOLITIK e.V.

## 25 JAHRE GRV

### Fünfundzwanzig Jahre Gesellschaft für rationale Verkehrspolitik

Werner Kammer

#### Vorwort

Am 20. Juli 1970, also vor nunmehr 25 Jahren haben zwölf verkehrspolitisch engagierte Bürger aus dem Süden, Westen und Norden der Bundesrepublik Deutschland im Schloßhotel zu Düsseldorf-Benrath die „Gesellschaft für rationale Verkehrspolitik“ gegründet, um den gemeinsamen Vorstellungen einer anderen, vernunftgemäßen, an gesamtwirtschaftlichen Grundsätzen orientierten, humanen, umweltgerechten Verkehrspolitik ein wirkungsvolleres Sprachrohr zur Verfügung zu stellen.

#### Vorgeschichte

Begonnen hat alles mit einem Briefwechsel im April 1965. Ich hatte dem damaligen Vorsitzenden des Bundestagsfinanzsausschusses, Staatsminister a.D. Dr. Otto Schmidt (Wuppertal), zwei Ausarbeitungen zugesandt: „Zur Frage der Wettbewerbsverzerrungen im Verkehr“ und „Zur Frage der steuerlichen Subventionierung von Autofahrten zwischen Wohnung und Arbeitsplatz“. In beiden Ausarbeitungen ging es um ungerechtfertigte Benachteiligungen des Öffentlichen Verkehrs (und seiner Benutzer) gegenüber dem motorisierten Individualverkehr – zwei Themen, die bis heute nichts an Aktualität verloren haben.

Dr. Schmidt teilte mir postwendend mit, daß ihm beide Beiträge für seine Arbeit von Nutzen seien und empfahl mir, mit dem Ministerialrat a.D. Dr. Erwin Deischl (München) Verbindung aufzunehmen, mit dem er seit längerer Zeit in Korrespondenz stehe und der ganz ähnliche Vorstellungen von einer gerechten, wettbewerbsneutralen Verkehrsfinanzpolitik habe.

Im folgenden Briefwechsel mit Dr. Deischl und nach der ersten Begegnung anlässlich der Internationalen Verkehrsausstellung in München 1965 stellten wir eine so große Übereinstimmung in Fragen der Verkehrspolitik fest, daß sich daraus ein intensiver, fruchtbarer Gedankenaustausch

#### VERKEHRSPOLITIK

Liberalisierung des EU-Eisenbahnmarktes	5
1996 weniger Mittel für den Verkehr	6
Jahresbericht 1994 des Bundesumweltamtes	6
Stärkung Schiene/Wasserstraße im Transit	8
Smogverordnung des Bundes ein Flop?	8
Weniger Kfz-Steuer für kleinere Lkw	8
Straßenbenutzungsgebühr auf allen Straßen	8
Abgassteuer	8
Ökologische Steuerreform	9
„Autogipfel“	10
Verkehrspolitische Ziele für die Wasserstraße	10
Hilfe für die Binnenschiffer	11

#### BAHNEN

Schienenprojekte Deutsche Einheit	11
BahnTrans gut gestartet	11
Bahn ermäßigt Kombi-Preise	11
Schnelle Güterzüge bei der DB AG	11
Personaleinsparung bei der Bahn	14
DB Telecom	14
RoLa Dresden – Losovice	14
Siegt die Vernunft?	14
Der Kombilifter	14
Wirtschaftliche Weicheninstandhaltung	14

#### ANDERE VERKEHRSTRÄGER

1995 Mengenzuwachs und steigende Preise	16
Lkw schwerer und länger	16
Mehr Lkw – mehr Schadstoffe	16
Heißer Sommer behindert Binnenschifffahrt	16
Bund verkauft Anteile an der Luftfahrt	16
Neues Passagiersystem in Frankfurt/Flughafen	17
Verbesserung der Sicherheit der Fähren	17

#### AUSLAND

ÖBB erwarten Rekord	18
Ökopunkte	18
Brennermaut erhöht	18
Planvertrag zwischen SNCF und Staat	19
Finnische Eisenbahnen – Positives Ergebnis	20
Tschechien: Hochgeschwindigkeitsstrecken	20
Stahlshuttle Schweden/England gescheitert	20
Beltquerung	20

#### VERSCHIEDENES

#### PERSONALIA

ergab, der sich in zahlreichen Briefen an Abgeordnete, Minister, Verwaltungen und Organisationen sowie in einer Reihe von Veröffentlichungen in Fachzeitschriften und Tageszeitungen niederschlug.

Im Zentrum der verkehrspolitischen Diskussion der Jahre 1967 bis 69 stand der sogenannte **Leberplan**, benannt nach Georg Leber, dem Verkehrsminister der damaligen großen Koalition. Der Plan sah wirksame Transportverbote für Massengüter auf der Straße sowie zusätzliche Abgaben in Höhe von 1 Pfg/tkm für den Güterfernverkehr und 3 Pfg/tkm für den Werkverkehr vor („Leberpfennig“). Nach massiven Protesten der einschlägigen Lobby, die in einer wüsten Anzeigenaktion in den Tages- und Wochenzeitschriften gipfelte, beschloss Bundestag und Bundesrat lediglich befristete Abgaben, die zum 1. Januar 1969 in Kraft traten.

Am 10. Juli 1969 legte Leber ein 93 Milliarden DM-Programm zum Ausbau der Bundesfernstraßen vor. Mit diesem „größten Straßenbau-Programm in der Geschichte Europas“ sollte das bundesdeutsche Autobahnnetz mit 4500 km Neubaustrecken bis 1985 mehr als verdoppelt werden. Niemand sollte es weiter als 50 km bis zur nächsten Autobahnauffahrt haben.

Auch im Kanalbau ging es zügig weiter: Neben der Weiterführung der Bauarbeiten am Nord-Süd-Kanal und am Rhein-Main-Donaukanal beschloß der Deutsche Bundestag am 18. Juni den Bau eines Wasserstraßenanschlusses des Saarlandes.

Für die Bahn gab es die Vision eines „großen C“ einer Hochleistungsschnellbahn neuer Technik von Hamburg über Köln, Frankfurt, Stuttgart nach München. Konkret gab es aber nur 250 Mio DM zur Förderung des kombinierten und des Gleisanschluß-Verkehrs. Daneben waren Maßnahmen zur Strukturreform der Bahn sowie Streckenstilllegungen vorgesehen. (Die Hochleistungsschnellbahn verschwand verhältnismäßig schnell von der Bildfläche, dafür legte dann die Bahn das bekannte Neubaustreckenprogramm vor, das leider viel zu spät kam.)

Angesichts solcher massiver Vernachlässigung der Bahn seitens der offiziellen Verkehrspolitik war es an der Zeit, die Kräfte des Widerstandes zu sammeln und eine Plattform für eine alternative, an rationalen Grundsätzen statt irrationalen Wünschen und Forderungen der unterschiedlichsten Interessengruppen orientierte Verkehrspolitik zu schaffen.

Immerhin hat Leber zuletzt mit der Aufstellung einer Planungs- und Forschungsgruppe für ein integriertes Bundesverkehrswegeprogramm einen ersten Schritt in Richtung auf mehr Rationalität getan.

## Gründungsphase

Im Mai 1970 nahmen die schon länger gehegten Überlegungen zur Gründung einer Vereinigung verkehrspolitisch engagierter Bürger, die eine andere rationalere, umweltgerechtere Verkehrspolitik wünschten, konkrete Gestalt an. Dr. Deischl und ich sprachen Persönlichkeiten an, von denen wir wußten, daß sie verkehrspolitisch auf unserer „Wellenlänge“ lagen. Hier ein Zitat aus einem Werbebrief: „Es ist an der Zeit, von einer pragmatischen und irrationalen Verkehrspolitik zu einer rationalen, an gesamtver-

kehrswirtschaftlichen Grundsätzen orientierten Verkehrspolitik überzugehen. Oberster Grundsatz muß sein, daß jedes Verkehrsmittel dort eingesetzt wird, wo es den größten verkehrswirtschaftlichen Nutzen erbringt. „Es gehört zu den unzeitgemäßen Irrationalismen mancher Politiker, heutzutage immer noch alles Heil in einem forcierten Straßenbau zu sehen. Auch das Märchen von der raumfüllenden Kraft neuer Wasserstraßen spukt immer noch in manchen Köpfen herum – ebenso wie der Glaube an gewichtige Standortvorteile durch neue Regionalf Flughäfen. Was wir brauchen, ist ein Gesamtverkehrssystem aus einem Guß, rational geplant, mit hoher Leistungsfähigkeit und maximalem Wirkungsgrad. Dazu gehört vor allem die Modernisierung der heutigen Eisenbahn und ihre Ergänzung durch ein modernes Schnellbahnsystem ... Das alles muß der Öffentlichkeit – und vor allem unseren Politikern – immer wieder gesagt und vor Augen geführt werden. Mit Aussicht auf Erfolg geht das aber nur dann, wenn eine – vielleicht nur kleine – Gruppe von unabhängigen, nicht interessengebundenen Überzeugungstätern dahintersteht, für die so etwas wie eine „Gesellschaft für rationale Verkehrspolitik“ als Sprachrohr dienen könnte.“

Spontan fanden sich zwölf der Angesprochenen bereit, bei der Gründung der GRV aktiv mitzumachen; einige weitere sagten ihre Unterstützung zu, ohne sich binden zu wollen. So kam es am 20. Juli 1970 zur förmlichen Gründung der Gesellschaft. Es wurde eine Satzung beschlossen und der Vorstand gewählt:

Vorsitzender: Ministerialrat a.D. Dr.-Ing. Erwin Deischl (München), 1. Stellv. Vorsitzender: Studiendirektor Werner Kammer (Düsseldorf), 2. Stellv. Vorsitzender: Klaus Idelberger (Monheim). Als Kassenprüfer wurde Dr.jur. Friedrich Hosse (Erkrath) gewählt.

In der damaligen Fassung der Satzung wurden die Ziele der Gesellschaft ausführlich formuliert.

Der nächste Schritt war die Abfassung eines umfassenden verkehrspolitischen Grundsatzprogramms, das am 30.10.1970 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde. Die GRV darf für sich in Anspruch nehmen, bereits 1970 die Berücksichtigung der Folgekosten des Verkehrs und der Umweltbeeinträchtigungen gefordert zu haben. In einem begleitenden Schreiben wurden die Grundsätze noch einmal dargestellt:

„Am 20.Juli ist in Düsseldorf von unabhängigen Bürgern die „Gesellschaft für rationale Verkehrspolitik“ gegründet worden. Ihr Ziel ist es, einer humaneren und rationaleren, an volkswirtschaftlichen Grundsätzen orientierten Verkehrspolitik zum Durchbruch zu verhelfen. Sie fordert insbesondere:

- mehr Rücksicht auf die Würde des Menschen im Bereich des Verkehrs,
- wirksame Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit auf den Straßen,
- energische Schritte zur Bekämpfung von Verkehrslärm und Abgasen,
- Beachtung des Kultur-, Natur-, Wasser- und Landschaftsschutzes bei allen verkehrspolitischen Entscheidungen,

- Aufstellung einer sämtliche Verkehrsmittel vergleichenden gesamtwirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Analyse vor jedem Neu- oder Ausbau von Verkehrswegen,
- Einsatz des jeweils günstigsten Verkehrsmittels,
- Unterlassung aller volkswirtschaftlich widersinnigen Verkehrsinvestitionen,
- sachgerechte Regelung der Wegekostenfrage und der Frage der Folgekosten,
- Neuordnung der Besteuerung des Kraftfahrzeugverkehrs entsprechend den jeweils von ihm veranlaßten volkswirtschaftlichen Kosten,
- Modernisierung und Ausbau des bisher vernachlässigten öffentlichen Verkehrs,
- Beseitigung aller noch bestehenden künstlichen Wettbewerbsverfälschungen,
- Abschaffung aller überflüssigen direkten und indirekten Subventionen im Bereich des Verkehrs.

Das Programm wurde weit gestreut. Die Resonanz war erfreulich und ermunterte zur Fortsetzung des eingeschlagenen Weges. Vielleicht hat die konsequente „Impfung“ der Umweltverbände und der verantwortlichen Politiker dazu beigetragen, daß bei immer mehr Bürgern die Einsicht gewachsen ist, in Zukunft sei ein Strukturwandel unseres entarteten Verkehrswesens, eine „Verkehrswende“, unausweichlich, wenn wir in einer lebenswerten Umwelt überleben wollen.

In der Folgezeit hat es Aktualisierungen des Programms gegeben, wobei die meisten Grundlagen und Zielsetzungen beibehalten werden konnten:

- 1980: „Rationale Verkehrspolitik für die achtziger Jahre“  
(zusammen mit dem Deutschen Naturschutzring)
- 1985 „Thesen zur Verkehrspolitik“
- 1995: „Verkehrspolitische Vorstellungen der GRV“  
(Nr. 23 der GRV-Nachrichten)

## Die folgenden Jahre

Es ist nicht der Ort, eine vollständige Geschichte der GRV mit allen Aktivitäten darzustellen; trotzdem seien einige markante Punkte herausgegriffen:

Im Juni 1973 hat Dr. Lauritz Lauritzen, Bundesminister für Verkehr in der sozialliberalen Regierung Brandt, unter dem Titel „Der Mensch hat Vorfahrt – Kursbuch für die Verkehrspolitik“ eine neue verkehrspolitische Konzeption vorgelegt, die in weiten Teilen – wenngleich nicht in allen – unseren verkehrspolitischen Forderungen entsprach, so daß wir die Hoffnung haben durften, mit entsprechender Unterstützung durch die umweltorientierten Gruppen könne es zu einer echten Wende in der Verkehrspolitik kommen.

Doch die Hoffnung währte nicht lange: Mit dem durch die Guillaume-Affaire ausgelösten Rücktritt von Willy Brandt war auch die allzu kurze Ära Lauritzen zu Ende. Der neue Bundeskanzler Schmidt kürte den Postgewerkschaftler Kurt Gscheidle zum Bundesminister für Post und Verkehr, mit dem Resultat, daß die neue Regierung einerseits wieder voll auf Straßenbau und andererseits auf eine Schrumpfbahn im Umfang eines Drittels des bisherigen Netzes (10000 statt 29000 km) setzte. Nur durch massive

Angriffe gegen diese Art von Verkehrspolitik – die GRV hatte unter anderem eine große Anzeige in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung und in der Deutschen Verkehrszeitung veröffentlicht – hat sich der Schaden für unser Land und unsere Umwelt in Grenzen halten lassen.

## Hat der Mensch noch Vorfahrt – oder nur die Bundeskasse?

Plant die Bundesregierung die Zerschlagung der Deutschen Bundesbahn, des Rückgrats unseres Verkehrssystems? Statt heute 29 000 km Streckennetz künftig nur noch 10 000 km?

Sieht sie nicht, daß sie damit die Gefahr eines Verkehrsinfarkts heraufbeschwört, daß sie unsere Abhängigkeit von Ölimporten vergrößert?

Ist sie durch die derzeitige Finanzklemme blind geworden für die künftigen Lebensnotwendigkeiten unseres Volkes?

**WIR FORDERN EINE RATIONALE, ZUKUNFTSORIENTIERTE, HUMANE UND UMWELTGERECHTE VERKEHRSPOLITIK!**

Die rein betriebswirtschaftliche Maßlatte paßt nicht für den Bereich des Verkehrs; hier muß gesamtwirtschaftlich gerechnet werden!

Will die Bundesregierung nicht mehr wahrhaben, daß der Straßenverkehr infolge seiner enormen indirekten Folgekosten gesamtwirtschaftlich ein sehr teures Verkehrsmittel ist? Er belastet die Allgemeinheit jährlich mit 30 Milliarden DM!

Wir fordern!

- Nicht Schrumpfung, sondern entschlossene Modernisierung der DB! Dazu gehört der Ausbau der Magistralen und der S-Bahnen.
- Herstellung reeller Wettbewerbsverhältnisse zwischen den Verkehrsträgern durch gleichmäßige Belastung mit Wegekosten und Folgekosten!
- Einstellung des Baus volkswirtschaftlich sinnloser Kanäle!
- Drastische Reduzierung des Baus neuer Fernstraßen!
- Vorrang des öffentlichen Verkehrs vor dem Individualverkehr!

**WIR FORDERN DIE BUNDESREGIERUNG AUF, IN DER VERKEHRSPOLITIK ENDLICH DEN KURS DER VERNUNFT ZU STEUERN. DER MENSCH MUSS WIEDER VORFAHRT HABEN!**

**GESELLSCHAFT FÜR RATIONALE VERKEHRSPOLITIK e.V.**  
Düsseldorf und München

Dr.-Ing. E. Deischl    St Dir. W. Kammer    Dr. Leistner

Von den Veröffentlichungen der frühen Jahre seien hier folgende erwähnt:

- Deischl/Kammer: Zur künftigen Gestaltung von Steuern und Abgaben im Bereich des Verkehrs (1971)
- Deischl: Umweltbeanspruchung und Umweltschäden durch den Verkehr in der BRD (1972)
- Deischl: Milliarden Steuergelder für sinnlose Kanalbauten (1973)
- Kammer: Umweltgerechte Verkehrspolitik (1974)
- Fülling: Überlegungen im Jahre 1978 zur Wirtschaftlichkeit und Wirkung des Rhein-Main-Donau-Kanals mit Nutzen/Kostenrechnung (1978).



Aus der Vereinsgeschichte sollten noch folgende Daten und Ereignisse erwähnt werden:

1978 wurde vom Vorstand der „Wissenschaftliche Beirat“ berufen: Prof. Dr. Barthelmess, Dr.-Ing. Fülling, Dr. Gunst, Dr. Kampmann und Dr.-Ing. Schönleben. Er wurde im Laufe der Jahre mehrmals ergänzt und erweitert: Bundesminister Hermann Höcherl, Dr.-Ing. Thoma, Steininger (Bund Naturschutz), Prof. Witt, von Arnim, Bundesminister a.D. Dr. Dollinger, Dipl.-Ing. Lippke.

Vorsitzender war bis 1985 Dr.-Ing. Deischl, der durch Dr.-Ing. Thoma abgelöst wurde. Geschäftsführendes Vorstandsmitglied ist seit 1970 Werner Kammer. Als weitere Vorstandsmitglieder fungierten: Dipl.-Ing. Idelberger, Dr. Leistner, Dr. Gunst, Dipl.-Ing. Lippke und von Arnim. Der heutige Vorstand besteht aus den Herren Dr. Thoma, Kammer und von Arnim; im Beirat wirken mit: Dr. Dollinger, Dr. Kampmann, Dipl.-Ing. Lippke, Steininger und Prof. Witt.

Ebenfalls im Jahre 1978 ist die GRV dem „Deutschen Naturschutzring DNR – Bundesverband für Umweltschutz“ beigetreten, was zweifellos unseren verkehrspolitischen Vorstellungen ein größeres Echo in der Öffentlichkeit gebracht hat.

Am 21.9.85 erklärt der Gründungsvorsitzende, Dr. Deischl, auf der Mitgliederversammlung seinen Rücktritt aus Alters- und Gesundheitsgründen. In seiner denkwürdigen Abschiedsrede erläutert er noch einmal die Grundsätze und Methoden unserer verkehrspolitischen Arbeit. Auf Vorschlag von Herrn Dr. Deischl wählt die Versammlung Dr.-Ing. Alfons Thoma, Präsident a.D. der Bundesbahndirektion München, zu seinem Nachfolger als Vorsitzenden der GRV.

In einem Gespräch mit dem Vorstand der Deutschen Bundesbahn am 3.12.1985 in Frankfurt/M. regt die GRV die Gründung eines verkehrspolitischen Forums an, das unter Beteiligung der Bahnindustrie, der Bahngewerkschaften sowie der Fahrgast- und Umweltverbände eine schlagkräftige Interessenvertretung der Bahn werden sollte. Was wenig später dabei herauskam, war die Gründung des „Verkehrsforums Bahn“ unter fast ausschließlicher Beteiligung der bahnaffinen Industrie. Nach Hinzunahme der Automobil-, Straßen-, Schiffs- und Luftverkehrswirtschaft wurde es zum heutigen „Deutschen Verkehrsforum“, das sich für die Kooperation aller Verkehrsträger einsetzt, aber nicht mehr so sehr die Belange der Bahn vertritt. Die Bahn

ist unter vielen anderen ein Mitglied des Forums. Die GRV hat mit Gründung dieses Forums leider eine Reihe früherer finanzieller Unterstützer verloren.

1986 und in den folgenden Jahren trat die GRV mit einer Reihe von gut besuchten verkehrspolitischen Vortragsveranstaltungen an die Öffentlichkeit.

Im Oktober 1986 erscheint unter der redaktionellen Leitung von Dr. Thoma die erste Folge der „GRV-Nachrichten“. Diese Nachrichten erscheinen drei bis viermal jährlich und berichten über Ereignisse aus den Bereichen der Verkehrspolitik, -wirtschaft und -technik. Die Auflage beträgt inzwischen 800 Exemplare. Empfänger sind die mit Verkehrsfragen befaßten Abgeordneten des Bundes und der Länder, die entsprechenden Ministerien, Verkehrswissenschaftler und -wirtschaftler, andere am Verkehr interessierte Personen und die Mitglieder der GRV.

Das Sonderheft vom Oktober 1991, in dem Dr. jur. Ernst Peters, Präsident a.D. der Bundesbahndirektion Hannover, unter dem Titel „Verkehrspolitik und Bundesbahn“ einen aktuellen Rückblick auf den Zickzackkurs der bundesdeutschen Verkehrs- und insbesondere Bahnpolitik gibt, hat in Fachkreisen eine große Resonanz gefunden.

## Schlußwort

Die GRV hat sich immer als kleine Gruppe von „Überzeugungstätern“ verstanden, die dank der Überzeugungskraft ihrer Argumente auf den Multiplikatoreffekt setzt. In der Tat sind die von der GRV entwickelten Ideen vielerorts auf fruchtbaren Boden gefallen: Sowohl die großen Umweltverbände (DNR, BUND, NABU, WWF, BBU, Greenpeace), haben schon früh entscheidende Punkte unseres Programms aufgegriffen und in die öffentliche Diskussion getragen. Das schließt nicht aus, daß es in manchen Punkten auch unterschiedliche Auffassungen gibt (z.B. hinsichtlich der Notwendigkeit von Neubaustrecken der DB, die wir für unerlässlich halten). Wenn heute alle Parteien mehr oder weniger deutlich für eine enge Kooperation aller Verkehrsträger und insbesondere für eine Stärkung der Schiene und des Umweltverbundes eintreten (wenngleich oft genug den schönen Worten keine entsprechenden Taten folgen), dann ist das nicht zuletzt die Frucht einer ständigen Wiederholung der besseren Argumente. Dicke Bretter erfordern ständiges Bohren!



**Thomaeier**  
**SPEDITION**

**50 Jahre Zuverlässigkeit**

84323 Massing  
Hochholdinger Straße 1  
Tel. 08724/9604-0  
Fax 08724/9604-44

81677 München  
Zamdorfer Straße 80  
Tel. 089/9301095  
Fax 089/9301098

## Weitere Liberalisierung des EU-Eisenbahnmarktes

Nach der EU-Richtlinie 91/440 haben bisher nur Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen und Gesellschaften des grenzüberschreitenden Verkehrs Anspruch auf die Mitbenutzung der Eisenbahnnetze. Jetzt soll auch der Zugang von Einzelunternehmen gestattet werden, was bisher schon nationales Recht in der Bundesrepublik, in Dänemark, den Niederlanden und seit neuem auch in Frankreich ist.

Die neue Liberalisierung soll 1998 wirksam werden. Neil Kinnock geht davon aus, daß die Neuregelung zahlreichen Unternehmen den Zugang zum Netz öffnet und ein ansehnlicher Wettbewerbsimpuls zu erwarten sei. Die Gemeinschaft europäischer Bahnen (GEB) ist mit ihren Äußerungen vorsichtiger; sie meint, daß „möglicherweise die Marktöffnung zu einer Verbesserung der Effizienz in Schlüsselsegmenten des Marktes führt, sie plädiert aber nur für eine „allmähliche und sanfte“ Öffnung der Bahnnetze.“

In den Jahren zwischen 1970 und 1993 hat sich der Anteil der Bahn am Güterverkehrsmarkt von durchschnittlich 31,7 % auf 15,1 % in der EU verringert. Eine Ausnahme stellt Österreich dar, wo 48,5 % des Güterverkehrs auf der Schiene abgewickelt werden. In den Niederlanden sind es nur 4 %.

*Die GRV hat ihre Zweifel, ob die Zulassung von Einzelunternehmen zum Netz wirklich den gewünschten Anstich für den Eisenbahngüterverkehr bringen wird, wenn nicht gleichzeitig die Wettbewerbsbedingungen geändert werden.*

## 1996 weniger Mittel für den Verkehr

Der Verkehrsetat des Bundes wird laut Kabinettsbeschlusses 1996 um 4,4 %, d.h. 2,3 Mrd auf 50,894 Mrd DM gekürzt. Der gesamte Bundeshaushalt wird sogar um 5,4 % auf 452 Mrd DM zurückgehen.

Nach 31,448 Mrd in diesem Jahr, wird die **Bahn** im nächsten Jahr 29,834 Mrd DM erhalten, das sind 1,6 Mrd DM weniger als 1995. Von der Gesamtsumme entfallen 19,9 Mrd DM auf das Bundeseisenbahnvermögen. Die restlichen 9,9 Mrd DM fließen direkt in den Wirtschaftsplan der DB AG. Die größten Einzelposten sind Erstattungen für Verwaltungsausgaben in Höhe von 10,2 Mrd DM, für Zinsleistungen 6,1 Mrd DM und für Personalaltlasten der ehemaligen Reichsbahn in Höhe von 3,2 Mrd DM. Für Investitionen stehen der DB AG nach 10 Mrd DM in diesem Jahr 1996 7,7 Mrd DM zur Verfügung. Davon werden 4 Mrd DM in den Fahrweg fließen. Die restlichen 3,7 Mrd

DM sind für Investitionen in das Sachanlagenvermögen der ehemaligen Reichsbahn bestimmt.

Bundesverkehrsminister Wissmann betonte ausdrücklich, daß kein Großprojekt – von der Neubaustrecke Köln-Rhein/Main bis hin zu den Projekten „Deutsche Einheit“ – gekippt werden müsse. Ebenso rechnet der Minister mit keinen Abstrichen beim Projekt Transrapid, mit dessen Bau bereits 1996 begonnen werden könne.

Eine Erleichterung bei diesen Kürzungen sollen zusätzliche Schieneninvestitionen bringen, die möglich sind, soweit zusätzliche Einnahmen aus der intensivierten Veräußerung nicht bahnotwendiger Liegenschaften des Bundeseisenbahnvermögens erwirtschaftet werden. Zusätzliche Einnahmen in Höhe von 600 Mio DM verspricht sich der Minister durch Übernahme der Telekom- und Bahnstromaktivitäten durch Dritte. So könne die Bahn 1996 doch rund 9 Mrd DM investieren. Damit soll die Fortführung der Projekte Deutsche Einheit und der Baubeginn der Neubaustrecke Köln – Rhein/Main sichergestellt werden. Andere Projekte müssen jedoch zeitlich gestreckt werden.

SPD und Bündnis 90/Die Grünen erhoben heftige Kritik gegen die Sparmaßnahmen der Bundesregierung im Verkehrsbereich.

Weiter hat das Bundeskabinett auf Vorschlag des Ministers beschlossen von 1997 bis 1999 etwa 7 Mrd DM zusätzlich in die Schiene zu investieren. Ferner sollen die Zahlungen der Bahn AG an das Bundeseisenbahnvermögen für bei der Bahn tätige Beamte an die von der Bahn AG durchschnittlich gezahlten Gehälter angepaßt werden.

Im ersten Halbjahr 1995 ist der Personenverkehr um 2,3 % auf 11,8 Mrd DM gestiegen, während der Güterverkehr leicht rückläufig gewesen ist.

In einer Erläuterung des Verkehrshaushaltes 1996 durch das Bundesfinanzministerium heißt es, daß sich Einschnitte im **Straßenbau** nicht vermeiden ließen. Die Ausgaben für das Bundesfernstraßennetz betragen 1996 9,9 Mrd DM. Auf Investitionen entfallen 7,8 Mrd DM. Gegenüber dem Haushaltsansatz 1995 stehen 760 Mio DM, gegenüber der bisherigen Finanzplanung 500 Mio DM weniger zur Verfügung.

Für die **Binnenschifffahrt** stellt der Bund 1996 2,8 Mrd DM zur Verfügung, das sind 70 Mio DM mehr als 1995. Auf Investitionen entfallen 1,1 Mrd DM. 600 Mio davon dienen Ersatzinvestitionen, 180 Mio davon in den neuen Bundesländern.

*Die GRV meint dazu, daß bei den Grundstücksverkäufen der Bahn, zumindest in den alten Bundesländern, die Aussichten nicht besonders günstig sind. Am Beispiel von München, wo die Bahn aus den Eisenbahnplanungen der Dreißiger-Jahre erheblichen Grund besitzt, stehen beispielsweise die Flächen der aufgelassenen Rangierbahnhöfe München-Laim und München-Ost sowie des inzwischen nach München-Riem verlegten Containerbahnhofs an der Arnulfstraße sowie große Flächen westlich von München-Pasing zum Verkauf an. Die Verhandlungen mit der Landeshauptstadt München verlaufen jedoch so zäh, daß mit einer*

baldigen Realisierung von Verkaufserlösen zumindest hier nicht gerechnet werden kann. Man behauptet sogar auf Seiten der Stadt, daß die Verhandlungen auch deshalb verzögert werden, weil die Grundstückspreise in München z.Zt. sehr niedrig sind. Natürlich, wenn der Bund alle Bahnwohnungen und die von Töchtern der Bahn betreuten Wohnungen verkaufen will, dann dürften sich tatsächlich Summen dieser Größenordnung erzielen lassen. Aber auch solche Verkäufe werden viel Zeit verlangen. Sie sind auch nicht unproblematisch.

Es fragt sich daher sehr, ob aus den Verkäufen in 1996 tatsächlich bis zu 2 Mrd DM gewonnen werden können.

einmal seine Wegekosten. Er müsse deshalb in europäischem Zusammenhang schrittweise verteuert werden. Die drei Maßnahmen: Ermäßigung der Kfz-Steuer zum 1.4.94, die Einführung der Autobahnvignette zum 1.1.95 und die Mineralölsteuererhöhung zum 1.1.94 haben den Straßengüterfernverkehr nicht zusätzlich belastet. So kostete ein Euro-I-Fahrzeug vorher bei einer Fahrleistung von 100000 km 10500 DM. Es kostet heute nur 8800 DM. Die Chancen der Bahn haben sich dadurch erneut verschlechtert.

Bei einer fahrleistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe von 0,40 DM/km und einer Verdoppelung der heutigen Mineralölsteuersätze wäre eine deutliche Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene möglich. Dabei würde sich der Tonnenkilometer auf der Straße von 0,07 DM (1988) auf 0,15 DM im Jahre 2010 verteuern. 25 % der Straßentransportleistungen könnten so auf die Schiene verlagert werden. Die Schienentransporte würden um 40 % ansteigen. Durch diese Maßnahmen würde auch das Transportvolumen um 2 % und die Transportleistung um 3 % vermindert werden können.

Der Bericht befaßt sich noch mit den Staus, die durch Verkehrsleitsysteme gemildert werden könnten. Das Amt befürwortet weiter den Einsatz erdgasbetriebener Nutzfahrzeuge, die die Umweltbelastungen verringern würden. Was den Lärmschutz anbelangt, seien die Minderungspotentiale noch nicht ausgeschöpft (vergl. Bild S. 7).

**Transportleistungen Güterfernverkehr in Mrd. tkm**

Jahr	Straße	Schiene	Schiff	Gesamt
1985	91,6	64,0	38,2	203,8
1986	96,1	60,6	52,2	208,9
1987	99,9	59,1	49,7	208,7
1988	106,2	60,0	52,9	219,2
1989	113,4	62,1	54,0	229,5
1990	120,4	61,8	54,8	237,0
1991	144,3	80,7	56,0	281,0
1992	156,1	70,7	56,7	283,5
1993	146,3	65,0	54,4	265,7
1994	157,0	69,1	56,7	282,8
Prognosen 2010				
BVWP '92	238,0	194,0	116,0	548,0
DIW '94	257,0	135,0	103,0	495,0
IFO '94	247,8	107,7	92,9	484,4

Angaben bis einschließlich 1990 nur alte Bundesländer  
 Angaben bis einschließlich 1992 aus „Verkehr in Zahlen“ des Bundesministeriums für Verkehr  
 Angaben 1993 und 1994 aus ifo-Herbstbericht 1994  
 tkm – Tonnenkilometer  
 Quelle: UBA-Jahresbericht

## Jahresbericht 1994 des Bundesumweltamtes

Wenn auch die Umweltbelastungen beim einzelnen Fahrzeug durch technische Maßnahmen verringert werden, so werden diese durch den Bestandszuwachs und durch Erhöhung der Nutzungsintensität wieder kompensiert. Das ist eine der wesentlichen Aussagen des Berichts. Bei dieser Entwicklung ist kein Ende abzusehen, denn alle Prognosen weisen für die Zukunft starke Zuwächse für den motorisierten Personenverkehr und in noch stärkerem Umfang für den Straßengüterfernverkehr aus (vergleiche nachstehende Tabelle; siehe auch DIW-Prognosen in Folge 21 der GRV-Nachrichten.).

Der Straßengüterfernverkehr sei weder durch die vergangene Rezession, noch durch die Erhöhung der Mineralölsteuer in 1994 gebremst worden. Seine Anteile am gesamten Güterfernverkehr betragen 1960 20 %, 1988 46 % und 1994 53 %. So verlangt deshalb die Straßenlobby nach weiteren und größeren Straßen (3. Spur auf den Autobahnen für Lkw). Dabei trägt der Güterfernverkehr noch nicht

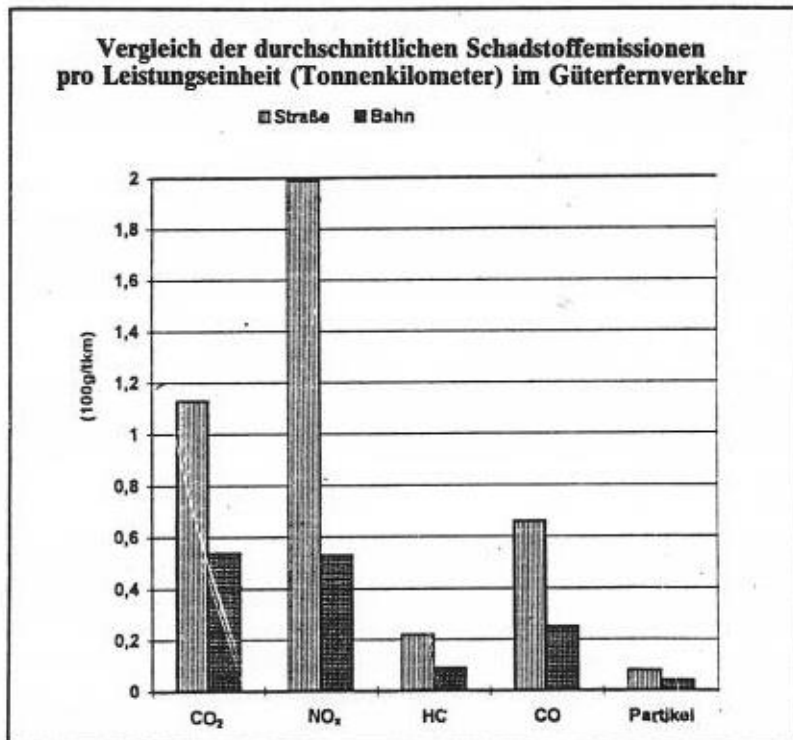
## Der Bundesminister für Verkehr: Stärkung von Schiene und Wasserstraße im Transit

### 20-Punkte-Katalog für den Straßengüterverkehr

Die Erhöhung der Straßenbenutzungsgebühr für schwere Lkw zumindest auf die Höhe der von in- wie ausländischen Fahrzeugen verursachten Wegekosten ist der marktkonforme Ansatz, um auch im Transitverkehr die Lenkungsfunction des Preises zu nutzen. Solange es keine wettbewerbsgerechte Anlastung der Kosten gibt, ist der Wettbewerb zwischen in- und ausländischen Lkw einerseits und den konkurrierenden Verkehrsträgern andererseits gestört und verhindert eine stärkere Beteiligung von Schiene und Wasserstraße sowie des Kombinierten Verkehrs am Güterverkehr.



## Wissmanns 20-Punkte-Katalog



Quelle: UBA-Jahresbericht

Deshalb sollte nach dem Willen des Bundesverkehrsministers die derzeit auf 1250 ECU (2450 DM) begrenzte Autobahnbenutzungsgebühr so bald wie möglich, also frühestens zum 1.1.97, auf mindestens 3500 ECU (7000 DM) angehoben werden.

Sofern eine diesbezügliche Einigung in der EU nicht erzielt werden sollte, müssen Maßnahmen getroffen werden, die die Wettbewerbsstellung von Schiene und Wasserstraße verbessern. Der Bundesverkehrsminister denkt dabei an Regelungen, den Straßentransit auf bestimmte ausgewiesene Fernstraßen zu beschränken und das Wochenendfahrverbot für den Transit auf das ganze Jahr auszudehnen. Gleichzeitig betonte der Bundesminister für Verkehr, daß er mit Priorität den marktwirtschaftlichen Weg der Wegekostenanlastung anstrebe.

Die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen im fiskalischen, technischen und sozialen Bereich in der EU und gegenüber den Staaten Mittel- und Osteuropas ist entscheidend für die Wettbewerbsposition des deutschen Lkw, aber auch für die Marktchancen von Schiene und Wasserstraße.

In diesem Sinne hat der Bundesminister für Verkehr in engem Dialog mit den Repräsentanten des Straßengüterverkehrs und der Spedition das 20-Punkte-Programm „**Maßnahmen zur Stärkung der Wettbewerbsstellung des Deutschen Güterkraftverkehrs und der Spedition**“ im März 1994 vereinbart, das fortgeschrieben wird. Dieses Programm sieht, wie folgt aus:

1. Vernetzung der Verkehrsträger vorantreiben – Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen für deutsche Unternehmen. Wichtige Ziele nationaler und europäischer Verkehrspolitik müßten eingehalten werden: Harmonisierung des Wettbewerbs, „sustainable mobility“ (= verträgliche Mobilität, d. Red.) in einem integrierten Zusammenwirken aller Verkehrsträger, Schaffung ausreichender Finanzierungsgrundlagen für die Verkehrsinfrastruktur
2. Harmonisierung des Wettbewerbs in der EU Angleichung der Wettbewerbsbedingungen bei den Verkehrsabgaben, den Sozialvorschriften, Sicherheitsbestimmungen, Kontrollen, Ahndung von Verstößen
3. Autobahnbenutzungsgebühren Gebührenregelung bei Mitführen von Anhängern Ausnahmen von der Gebührenpflicht für Vor-/Nachlauf im Kombinierten Verkehr
4. Kombinierten Verkehr stärken
5. Umsetzung der Bahnreform Diskriminierungsfreier Zugang zum Netz der Bahn
6. Marktordnung im Straßengüterverkehr Dialog mit den Verbänden zur Freigabe der Kabotage zum 1.7.1998
7. Zugang zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers und des Spediteurs
8. Beibehaltung der Berufszugangsvoraussetzungen für Unternehmer im Klein-Lkw-Bereich
9. Einführung eines Fiskalvertreters in das Deutsche Umsatzsteuergesetz Im Inland ansässige Unternehmen sollen berechtigt werden, die umsatzsteuerlichen Verpflichtungen ausländischer Unternehmer im Inland wahrzunehmen
10. Einheitliches Überwachungsniveau bei den EG-Sozialvorschriften
11. Verstärkung der Straßenkontrollen durch das Bundesamt für Güterverkehr (BAG)
12. Kontrolle der Sozialversicherungsausweise
13. Fahrzeuggewichte im Kombinierten Verkehr Für die im Kombinierten Verkehr eingesetzten Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeugkombinationen soll ein Gesamtgewicht von 44 t zugelassen werden
14. Technische Überwachung Streckung der Überwachungsfristen
15. Ergänzung der Bau- und Ausrüstungsvorschriften der EU um Unfallverhütungsvorschriften Arbeitssicherheit des Fahrzeugführers in Kraftfahrzeugen
16. Feiertagsfahrverbot Fahrverbote lediglich an bundeseinheitlichen Feiertagen, Beginn des Fahrverbots an Feiertagen, die auf einen Wochentag von Dienstag bis Freitag fallen, um 6.00 Uhr

17. Einheitliche Regelung von Fahrverboten bei allen Kombinierten Verkehren  
Ausdehnung der Ausnahmeregelung von Schiene/Straße auch auf Wasserstraße/Straße
18. Verbesserung der Lkw-Parkplatzsituation an Autobahnen  
Ruhig gelegene Parkplätze
19. Verbesserung der Abfertigungssituation an den Grenzen zu den MOE-Staaten
20. Höchstzulässige Lastzuglänge  
Das Gewerbe spricht sich für den Lastzug mit einer Länge von 18,75 m statt bisher 18,35 m aus. Der BMV will ein Zukunftsmodell entwickeln, das
  - den Einsatz von Wechselbehältern und ihrer Module (Cargo Box) optimiert,
  - die in der EU festgelegte Ladelänge und das Gesamtgewicht unverändert läßt,
  - die Breite auf maximal 2,55 m festschreibt.

## Smogverordnung des Bundes ein Flop?

Die Grenzwerte sind so hoch (240 Mikrogramm pro cbm Luft) angesetzt, sodaß es so gut wie ausgeschlossen ist, daß je ein Ozonalarm ausgerufen wird. Dabei gibt es derart viele Ausnahmen für den Kraftverkehr z.B. für Fahrten in den Urlaub, für Fahrten zur Arbeit usw., so daß eine echte Kontrolle unmöglich gemacht wird. Eine Gemeinde hat sich bereits geweigert, Bußgeld zu erheben.

Auch für die Lkw müßten viele Ausnahmen zugelassen werden. Es sind zur Zeit 2,2 Mio Lkw zugelassen. Etwa die Hälfte davon ist in den Jahren 1989 oder früher in den Verkehr gekommen und nicht entsprechend ausgerüstet. Das Durchschnitts-Lkw-Alter liegt nämlich zwischen 6,5 und 6,8 Jahren, die Lkw aus Osteuropa sind i.d.R. noch viel älter.

Das Güterverkehrsgewerbe reagiert deshalb mit Unverständnis und Protest. Dabei bleibt offen, wie mit ausländischen Lkw verfahren werden soll.

Die Autolobby sagt, im übrigen lassen wir uns „die Freude am Fahren“ nicht vermiesen. „Gott sei Dank ist auf die umweltbewußte deutsche Autoindustrie Verlaß, wie der kürzliche Autogipfel zeigt“. Sie will bis zum Jahr 2000 das Dreiliterauto herausbringen. Warum gibt es eigentlich dieses Auto nicht längst? Weil die deutschen Autofahrer immer sicherheitsbewußter und anspruchsvoller geworden sind und statt einem Dreiliterauto immer größere und schnellere Autos haben wollten.

*Die GRV meint, daß die Sommersmogverordnung mit Sicherheit im nächsten Sommer wieder auf die Tagesordnung des Parlaments kommen wird, denn der Mensch leidet zu sehr unter den Auswirkungen des Smogs. Außerdem sollte sich der Bund auch darum kümmern, daß aus dem Benzin das krebserregende Benzol und aus dem Diesel der Schwefel entfernt wird.*

## Weniger Kfz-Steuer für kleinere Lastkraftwagen

Rückwirkend zum 1.1.95 zahlen Lkw-Unternehmer für ihre 12 bis 16 t schweren Fahrzeuge bis zu 800 DM weniger Kfz-Steuer pro Jahr. Damit sollen die Belastungen durch die Straßenbenutzungsgebühr zumindest zum Teil aufgefangen werden. Die steuerfreien Spesensätze für Berufskraftfahrer werden zum 1.1.96 gesenkt.

## Lkw-Straßenbenutzungsgebühr auf allen Straßen

Die Lkw-Straßenbenutzungsgebühr soll erhöht und auf allen Straßen eingeführt werden, fordert Elke Ferner, Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion, damit der Lkw-Verkehr nicht auf nachrangige Straßen ausweichen kann. Die von Bundesverkehrsminister Wissmann vorgeschlagene Verdreifachung der Straßenbenutzungsgebühr sei nicht die beste Lösung, man solle auf eine streckenbezogene Gebühr umstellen. Eine solche Gebühr entspreche am besten der EU-Forderung nach Anlastung der Wegekosten nach dem Territorialitätsprinzip. Dabei lehne die SPD jedoch aufwendige Telematikverfahren ab.

## Abgassteuer

Nach Verkehrsminister Wissmann trat nunmehr auch Bundesfinanzminister Waigel im Juli dafür ein, die Kraftfahrzeugsteuer schnellstmöglich in eine abgasabhängige Steuer umzuwandeln. Wissmann rechnet sogar schon mit einer Umstellung zum 1.1.96. Umweltministerin Angela Merkel will dafür sorgen, daß Autos ohne Katalysator vom Jahre 2000 an schrittweise von deutschen Straßen verschwinden. FDP-Generalsekretär Westerwelle hält diese Umstellung jedoch nur für die zweitbeste Lösung. Die beste Lösung wäre aus der Sicht der FDP die Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer. „Das schafft eine ganze Steuer ab und hat die größte ökologische Lenkungswirkung“. Damit würde nicht der Besitz eines Autos, sondern das umweltbelastende Fahren besteuert.

Der SPD-Politiker Müller plädiert dagegen dafür, daß alle Autos mit einem Katalysator nachgerüstet und Nutzfahrzeuge mit Oxidationskatalysatoren und Rußfiltern ausgestattet werden. Die Automobilindustrie sollte dazu gebracht werden, verbrauchsarme Motoren anzubieten. Weiter plädiert er für eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf allen Straßen und einen verbesserten öffentlichen Nahverkehr.

*Die GRV geht davon aus, daß zunächst die Steueraufteilung zwischen Bund und Ländern bei Aufgabe der Kraftfahrzeugsteuer Schwierigkeiten bereiten wird, weil die Kraft-*



fahrzeugsteuer Ländersteuer und die Mineralölsteuer Bundessteuer ist. Deshalb müsse zunächst dem Vorschlag der Koalition Vorrang eingeräumt werden. Später, d.h. wenn alle Autos einen Katalysator haben, könnte unter entsprechender Anhebung der Mineralölsteuer auf die Kraftfahrzeugsteuer verzichtet werden.

## Ökologische Steuerreform

Im Jahre 1994 gab es in der Bundesrepublik Deutschland 51 Millionen amtlich registrierte Kraftfahrzeuge. Damit kommt auf zwei Einwohner ein Kraftfahrzeug. Zusätzlich wird der Güterverkehr nicht gebremst, er nimmt trotz aller Beteuerungen „Mehr Güter auf die Bahn“ ungebremst zu. Es ist klar, daß bei dieser Situation das CO<sub>2</sub>-Minderungsziel nicht zu erreichen ist. Man kann es nicht dabei belassen, das Halten des Kraftfahrzeugs zu verteuern, sondern es muß sparsamer Verbrauch belohnt werden. Eine „Prämie“ für den Erwerb schadstoffarmer Autos ist ein hübscher Anreiz, aber deswegen wird kein Kilometer weniger gefahren.

Eine wirksame Energie/CO<sub>2</sub>-Steuer wäre nach Auffassung vieler der bessere Weg. Man darf jedoch nicht darauf warten, bis sich diesbezüglich in Brüssel etwas tut. Während skandinavische Länder hier schon vorgeprescht sind, hält beispielsweise Bayern Ökosteuern für Teufelszeug (Staatssekretär Kurt Faltlhauser: „Finger weg von der Ökosteuer, sie erfüllt nicht die Erwartungen. Eine CO<sub>2</sub>-Steuer nur als gesamteuropäische Lösung!“) Trotz flammender Plädoyers aus den Reihen aller Parteien kommt man keinen Schritt weiter. Der Standort verteuert sich dadurch und

mehr Arbeit wandere ins Ausland. Die Energiekosten lägen in Deutschland schon erheblich höher als im Ausland. Eine stufenweise Anhebung der Mineralölsteuer, für Autofahrer und Industrie über ein Jahrzehnt kalkulierbar, hätte spürbar positive Auswirkungen. Die Steuereinnahmen müßten dann vor allem der Schiene und Binnenschifffahrt zugute kommen. Wer für die Fahrt zur Arbeit unbedingt auf das Auto angewiesen ist, könnte über das Kilometergeld einen Ausgleich bekommen.

Der Mensch ist Teil der Umwelt; es ist deshalb unverantwortlich, sich einer Erhöhung der Mineralölsteuer zu widersetzen. Troge, neuer Präsident des Umweltbundesamtes, forderte eine Überprüfung des bestehenden Steuersystems unter ökologischen Gesichtspunkten. Dafür sollten andernorts entsprechende steuerliche Erleichterungen gewährt werden, schlug Prof. Ewers, Uni Münster, auf einer Veranstaltung des Deutschen Verkehrsforums vor. Daimler-Benz warnte auf derselben Veranstaltung vor jährlichen Zusatzkosten nach den Vorstellungen des DIW (wir haben hierüber berichtet) von rund 800 Mio DM allein bei Mercedes-Benz.

Immerhin will sich Bundeswirtschaftsminister Rexrodt für eine Besteuerung des Flugbenzins in der EU einsetzen.

Alles in allem soll die Ökosteuer auch nach Auffassung der GRV aufkommensneutral sein. Der steuerlichen Belastung des Faktors Energie steht die steuerliche Entlastung des Faktors Arbeit gegenüber. Da die Steuer insgesamt nicht zunimmt, wird auch die Wirtschaft per Saldo nicht stärker belastet. Einige Branchen haben im internationalen Wettbewerb unter dem Strich mehr Nachteile, andere mehr Vorteile. Die Scheinblüte der billigen unendlich verfügbaren Energie, die als Antriebsdroge der industriellen Revo-

# Unimat von Plasser & Theurer

**Weichen, Kreuzungen und Gleise werden in einem Zug bearbeitet**

Sie können selbst die optimale Lösung für Ihren Bedarf finden!

- Weichenstopfen
- Gleisstopfen
- 3-Strang Hebung
- 4-Strang Stopfung

Der Unimat in drei Grundbauarten:

- Unimat 08-275
- Unimat 08-275 3S
- Unimat 08-475 4S

**Die Stopftechnologie mit Schwenkpickel und seitenverschiebbaren Stopfaggregaten garantiert optimale Schwellenaufleger im Kreuzungsbereich Schwelle/Schiene und an schwer zugänglichen Stellen.**



UNIMAT 08-475 4S



UNIMAT 08-275



UNIMAT 08-275 3S

Selbstverständlich  
Qualitätsstandard nach  
**ISO 9001**

**Plasser & Theurer**

FORTSCHRITT  
IM GLEISBAU

Export von Bahnbaumaschinen Gesellschaft m.b.H.  
A-1010 Wien • Johannessgasse 3 • Tel. 1 / 515 72 - 0 • Telefax 1 / 513 16 01 • Telex 1 / 32117 plas a

lution diene, wird irgendwann vergehen. Auf Dauer lassen sich auch die ökologischen Kosten nicht verschleiern und externalisieren. Es darf aber nicht mehr allzulange mit der Einsetzung dieses Steuersystems gewartet werden, denn die ökologische Steuerreform kann sich als gewaltiger Innovationsschub erweisen.

## Autogipfel: Drei-Liter-Auto, dafür keine Geschwindigkeits- beschränkungen

**D**ie Ministerpräsidenten Teufel, Stoiber und Schröder ließen sich am 11.08.95 vor den Karren der Automobilindustrie spannen. Jeder sechste Arbeitsplatz ist schließlich dem Auto zu verdanken. Wenn also die Industrie in Deutschland prosperieren soll, dann dürfen dem Autofahrer keine der Freiheiten weggenommen werden. Dabei wurden die Firmen Opel und Ford von dieser Aktion ausgeschlossen, angeblich, weil deren Entscheidungsträger nicht in Deutschland saßen. Die Chefs der Autokonzerne VW, BMW, Mercedes Benz und Porsche haben im Rahmen eines sogenannten Automobilkonsens gemeinsam zugesichert, trotz des hohen Kostendrucks die Arbeitsplätze in Deutschland zu erhalten und auszubauen. Bis zum Jahre 2000 wollen sie umweltfreundlichere Produkte und ein Drei-Liter-Auto bauen. Das Drei-Liter-Auto soll einen Dieselmotor haben (wenngleich der Dieselmotor nach Auffassung des Umweltbundesamtes krebserregende Partikel ausstößt). Die Ministerpräsidenten forderten vor diesem Hintergrund, die Kraftfahrzeugsteuer für neue Diesel-Pkw, die der Abgasnorm EURO II entsprechen, so rasch wie möglich von 37,10 DM auf 30 DM/100 Kubikzentimeter Hubraum zu senken. Die Industrie wiederholte ihr Versprechen, die Kohlendioxidmenge der von ihr verkauften Autos bis 2005 um 25 % zu senken. Ein generelles Tempolimit wird in dem „Auto-Konsens-Papier“ abgelehnt. Ministerpräsident Teufel bekannte sich dabei zum notwendigen Straßenbau. Bayerns Ministerpräsident Stoiber beklagte einerseits, daß BMW den „Rover“ nicht in Deutschland baue, aber andererseits sagte er, daß man endlich aufhören müsse, das Auto als Umweltfeind Nr.1. zu diskriminieren. Teufel meinte, wer es gut meint mit dem Standort Deutschland, muß aufs Auto setzen. Für Porsche ist das Drei-Liter-Auto gar nicht vordringlich, Mercedes-Benz will neben dem Drei-Liter-Auto auch andere schöne Wagen bauen. Angesichts der Tatsache, daß die SPD sich immer für Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Autobahnen ausgesprochen hat, ist es schon erstaunlich, daß auch Herr Schröder sich so weitgehend der Automobilindustrie unterwirft.

Der SPD-Umweltexperte Michael Müller sagte u.E. zur Recht, daß eine ökologische Verkehrspolitik von Bundesregierung und Bundestag und nicht bei solchen „Kamingesprächen“ gemacht werden müsse.

Die ausgeschlossenen Firmen Opel und Ford veranstalteten am 15.8. ihren Gipfel in Nordrhein-Westfalen. Zur in-

ternationalen Automobilausstellung in Frankfurt kündigt Opel einen Dieseltyp an, der für 100 km 3,5 Liter braucht. Da brauchte die Autoindustrie nicht mehr viel zu entwickeln.

*Die GRV sieht in diesem Gipfel der Automobil-Lobby einen schweren Rückschlag bei den Umweltverbesserungen im Straßenverkehr.*

## Verkehrspolitische Ziele des Bundesverkehrs- ministers Wissmann für die Binnenschifffahrt

**B**eim kürzlichen Elbekolloquium in Potsdam erklärte Herr Wissmann angesichts des großen Konfliktpotentials zwischen Umweltschutz und dem hohen Mobilitätsbedürfnis unserer Gesellschaft:

Ziel unserer Verkehrspolitik ist und bleibt daher die umweltverträgliche und dauerhafte Sicherung der Mobilität von Personen und Gütern. Dazu setzen wir auf eine konsequente Verlagerungsstrategie, bei der die umweltfreundlicheren Verkehrsträger gestärkt und in ein integriertes Gesamtverkehrssystem eingebunden werden.

Wettbewerb und Umweltschutz schließen sich nicht aus. Hier liegen die Chancen der Binnenschifffahrt. Der Binnenschifffahrt und den Binnenhäfen als Schnittstelle von Schiene, Straße und Wasserstraße kommt zu Lösung der verkehrspolitischen Herausforderungen eine bedeutende Rolle zu.

Die Binnenschifffahrt kann ihre Vorzüge nur auf einem gut ausgebauten und leistungsfähigen Wasserstraßennetz zur Geltung bringen. Deswegen hat der weitere Ausbau – dabei meine ich keine Netzerweiterung – in Deutschland im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes höchste Priorität.

Bei dem vorgesehenen Ausbau der Bundeswasserstraßen lassen sich mit relativ geringen Mitteln große volkswirtschaftliche und auch umweltfreundliche Vorteile erzielen.

Ein ökologischer Ausbau ist besonders am Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17 zu erkennen. Dieses Projekt sieht den Ausbau der bestehenden Wasserstraßen von Hannover nach Berlin für moderne, 2,80 m tiefgehende Schiffe vor und wird damit zum Rückgrat für das gesamte Wasserstraßennetz in den neuen Bundesländern.

Nach Fertigstellung können Motorgüterschiffe mit einer Ladung bis zu 2000 t und Schubverbände bis zu 3500 t verkehren. Das Nutzen/Kosten-Verhältnis wurde mit 6,6 ermittelt, d.h. jede investierte DM erwirtschaftet einen Nutzen von 6,6 DM.

## Hilfe für die Binnenschiffer

Nach langem Hin und Her ist im Juli nunmehr – Brüssel hat keine Einwendungen mehr – das 160 Mio-Soforthilfeprogramm (rund 100 Mio DM sind als Zuschüsse für die Partikuliere zweckgebunden.) verabschiedet worden. Deutsche Partikuliere konnten ab Mitte August Anträge auf Finanzhilfen stellen. Gefördert werden Maßnahmen zur Zusammenarbeit und Umstrukturierung von Partikulierunternehmen, zur technischen Anpassung sowie für Ausbildungsförderung. Die Einzelförderung für das erste Schiff ist auf 70000 DM begrenzt. Mit diesem Finanzhilfeprogramm will Bundesverkehrsminister Wissmann die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Binnenschifffahrt stärken und ihr bei der Bewältigung des Strukturwandels helfen, jedoch müsse der Aufbau einer europäischen Marktordnung mit harmonisierten Wettbewerbsbedingungen Aufgabe der Verkehrspolitik der EU bleiben.

Obwohl zur Zeit konjunktureller Rückenwind herrscht und landauf und landab von den Politikern verlangt wird, den Binnenschiffern mehr Fracht zukommen zu lassen, glauben viele erfahrene Leute dieser Berufssparte nicht an einen günstigen Ausgang aus dem Niedergang der Deutschen Binnenschifffahrt. Trotz umfangreicher Rationalisierungsmaßnahmen und höherer Transportleistungen bewegt sich das Ergebnis hart an der Nulllinie. Deshalb sind so manche Unternehmen gezwungen, weil Kosten nicht mehr zu verringern seien und der Preisdruck zunehme, ihre Schiffe an ausländische Unternehmer zu verkaufen oder ihr angestammtes Personal abzugeben. So beschäftigt die Fa. Haniel AG, Duisburg, dreiviertel fremde Schiffe.

Die 1400 Partikuliere sind nur noch durch Mehrarbeit in der Lage, ihr Einkommensniveau zu halten. Schwierigkeiten macht auch der Umstand, daß noch 20 bis 25 % Überkapazitäten vorhanden sind. Das nutzen die Verloader natür-

lich weidlich aus und drücken die Preise. So hätten sich die Tarife für Kohle und Stahl innerhalb der letzten Monate mehr als halbiert. Die Schuld wird der von Bonn aus betriebenen Deregulierung gegeben, wodurch die Schleusen für preisgünstige Mitbewerber aus dem Ausland geöffnet wurden.

Leider gibt es bei der Binnenschifffahrt nur wenig Raum, mehr als die bisherigen Massengüter wie Öl, Stahl oder Kohle zu akquirieren. Der Zukunftsmarkt des Containerverkehrs mache zur Zeit nur zwei Prozent aus. Er werde sich vielleicht verdoppeln, aber das löse das Problem der deutschen Binnenschiffer nicht.

1994 hat die deutsche Binnenschifffahrt 233,5 Mio t (+ 6,9 % gegenüber 1993) befördert. Im Vergleich dazu verzeichnete der Straßengüterverkehr ein plus von 8,3 %. Er wird auch in diesem Jahr stärker zulegen als die Binnenschifffahrt. Dann bleibt noch die Konkurrenz zur Bahn, die ebenfalls Transporteur von Massengütern ist. Sie hat mit der Eröffnung des Main-Donau-Kanals einige Güter an die Binnenschifffahrt verloren. Der Containerverkehr spielt bei der Bahn eine erheblich größere Rolle vor allem dank seiner Geschwindigkeit, aber er ist auch bei ihr im Vergleich zum übrigen Güterverkehr verhältnismäßig niedrig.

Wie sieht es bei der Binnenschifffahrt auf den Binnenwasserstraßen in Zahlen aus?

1994 wurden 233,5 Mio t befördert, das sind 50,2 Mio t oder 6,9 % mehr als 1993. Mit 62,7 Mrd tkm lag die Beförderungsleistung um 8,9 % über Vorjahresniveau. Für 1995 wird eine Steigerung um 2,5 % auf 239,4 t und bei den tkm ein Zuwachs um 3,6 % auf 64,9 Mrd tkm erwartet. Der Marktanteil deutscher Schiffe am Güterverkehr ist auf den deutschen Binnenwasserstraßen von 44,0 auf 43,3 % zurückgegangen. Für 1995 wird ein weiterer Rückgang auf 42,6 % erwartet. Die Rheinschifffahrt hat derzeit eine Kapazität von 11,3 Mio t. Die Niederländer setzten 1995 42, die Belgier zehn zusätzliche Einheiten ein, während sich die deutsche Tonnage um 20 Einheiten verringerte.

---

## BAHNEN

---

### Schienenprojekte Deutsche Einheit

Die neun Schienenprojekte der 17 Verkehrsprojekte gelten als vorrangiger Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes. Bis Ende 1994 wurden gute 9 Mrd DM von insgesamt 11,7 Mrd DM in diese Schienenprojekte investiert.

Als erstes wurde 1994 die 170 km lange Strecke Eichenberg – Halle dem Verkehr übergeben. Vor kurzem wurde das zweite Verkehrsprojekt (Nr.7), die Strecke Bebra-Erfurt, durch den Bundesverkehrsminister Wissmann, den hessischen Ministerpräsident Eichel, den thüringischen

Ministerpräsidenten Vogel und den Bahnchef Dürr freigegeben. Bei der Eröffnung sagte Herr Wissmann u.a.: „Mobilität soll auch in den nächsten Generationen noch ihre Akzeptanz finden. Deshalb setzen wir auf Lenkungsimpulse, aber nicht auf Dirigismus. Was wir brauchen, ist ein **modernes, leistungsfähiges Hochtechnologie-Schiennetz**, um den gewaltigen Anforderungen stetig anwachsender Verkehrsströme Herr zu werden. **Ein großer Teil des Verkehrswachstums muß zukünftig auf der Schiene erfolgen.**“

In das Projekt wurden bislang 1,2 Mrd DM investiert. Damit wurde die 104 km lange Strecke in nur vier Jahren elektrifiziert und zweigleisig für eine Streckengeschwindigkeit von weitgehend 160 km/h mit einer Option auf 200



km/h ausgebaut. Die Fahrzeiten verkürzen sich damit wie folgt:

Frankfurt/Main nach Erfurt 40 Min, nach Leipzig 55 Min und nach Dresden eine Stunde. Der Streckenausbau bringt auch Vorteile für den Nahverkehr.

## BahnTrans gut gestartet

**W**ir sind mit unserem Start im ersten Geschäftsjahr sehr zufrieden. Wir werden 1995 zumindestens eine schwarze Null erreichen.“ So äußerte sich die Geschäftsführung zum Verlauf der ersten sechs Monate der zum Jahresbeginn von Thyssen Haniel Logistik GmbH und der DB AG zu gleichen Anteilen gegründeten Stückgutspeditionsgesellschaft. Es bestehe Grund zur Zuversicht, einen Jahresumsatz von zwei Mrd DM bei einem Frachtaufkommen von rund fünf Millionen t zu erreichen. Das Unternehmen gehört immerhin zu den fünf größten europäischen Stückgutspediteuren. Außerdem ist BahnTrans eingebunden in das europäische „TEAM“ (Trans European Alliance Members). Hiermit wird auch der europäische Markt für BahnTrans-Kunden erschlossen.

Um die Zukunftsaufgaben bewältigen zu können, hat BahnTrans ein mittelfristiges Investitionsprogramm in Angriff genommen. Es sollen in Deutschland 41 neue Frachtzentren entstehen, von denen bereits drei (in Bremen, Köln und Regensburg) im Bau sind. Nach Fertigstellung der Frachtzentren in etwa vier Jahren geht das komplette Speditionsgeschäft auf BahnTrans über. 110 von 230 Stückgutbahnhöfen der Bahn AG sind bereits geschlossen worden. Zwischen den Frachtzentren verkehren die InterKombi-Expresszüge, bei denen Wechselbrücken eingesetzt werden, die sowohl für Schiene und Straße tauglich sind. Damit soll das zeitaufwendige Umladen der Vergangenheit angehören. Derzeit werden etwa 20 % des Verkehrsaufkommens über die Schiene befördert. Das Ziel sind rund 70 %. Derzeit erlaubt die Produktqualität mit öfteren Verspätungen nur die niedrige Inanspruchnahme der Schiene.

Basis der BahnTrans-Leistung ist ein 48-Stunden-Service, der gegenüber einem 24-Stunden Service den Vorteil der Verlässlichkeit hat.

Der Zustelldienst der BahnTrans soll effizienter werden. Statt 6000 seien nur 5000 Zustellfahrzeuge erforderlich. Durch organisatorische Umstellungen würden 1000 Fahrzeuge entbehrlich werden. Die BahnTrans verlangt loyale Stückgutunternehmen, die nicht noch in andere Sammelgutunternehmen eingebunden sein dürfen. Im übrigen sei BahnTrans dabei, das Leistungsangebot zu straffen, d.h. Nachnahmesendungen würden nicht angenommen genauso wenig wie sperrige und unhandliche Sendungen. Sie sprengten den Kostenrahmen.

*Die GRV meint, wenn es zutrifft, daß die Bahn hie und da mit Verspätungen fährt, so fragt es sich, ob der Straßengüterverkehr angesichts der vielen Staus auf den Autobahnen auch immer pünktlich fahren kann. Im übrigen führt die Rationalisierung der BahnTrans weit weg von der früheren Beförderungspflicht der ehemaligen Deutschen Bundesbahn.*

## Bahn AG senkt Kombi-Preise

**D**ie Vertreter des Kombiverkehrs und der DB haben sich geeinigt, daß die DB im nationalen Kombinierten Verkehr ihre Preise zum 1.9.95 senkt. Die Kombiverkehr will die günstigeren Einkaufskonditionen in Form einer Rabattierung an die Unternehmer weitergeben. Vorausgegangen war die mit Kostenerhöhungen verbundene Einführung der Interkombi-Expresszüge. Dies ließ das Aufkommen im Kombinierten Verkehr in den ersten Monaten dieses Jahres um etwa 6 % zurückgehen. Damit die mühsam gewonnenen Kombi-Kunden nicht scharenweise auf den reinen Straßenverkehr umsteigen, mußte die Bahn AG die Kombipreise herabsetzen.

Neben der relationsbezogenen preislichen Verbesserung will die Kombiverkehr auch auf bestimmten Relationen mit der DB die Laufzeiten verbessern. Damit hofft man, der Rückverlagerung vom Kombinierten Verkehr zum reinen Straßenverkehr entgegenzuwirken.

Vorwürfe der Straße, der Kombiverkehr der Bahn sei qualitativ nicht ausreichend und zwischen den Ballungsräumen seien keine Kapazitäten frei, weist die Bahn zurück. Die 62 Kombi-Expressverbindungen seien verhältnismäßig pünktlich, außerdem könne die DB um die Hälfte mehr fahren, wenn sie die Züge auf die maximale Länge bringen könnte.

Aber auch die Politik unterstützt den umweltfreundlichen Kombinierten Verkehr zu wenig. Neuestes Beispiel sind die Pläne der EU-Kommission, das zulässige Lkw-Gesamtgewicht von 40 auf 44 t zu erhöhen (bisher waren 44 t nur im Straßenvor- und -nachlauf zugelassen). Die Gewichtserhöhung der Lkw würde den reinen Straßenverkehr weiter fördern. Auch wurden die Fahrzeuge des Kombi-Verkehrs nicht von der Autobahnmaut befreit. Wenn dies zugelassen würde, wäre das eine Geste der Politiker zugunsten des Kombinierten Verkehrs.

*Die GRV meint, daß die Politik zwar mit Worten wünscht, daß Verkehre von der Straße auf die Schiene gehen sollen, bei den Taten sieht es jedoch ganz anders aus.*

## Schnelle Güterzüge der DB AG

**B**ei den Änderungen der Beladevorschriften zum rückliegenden Fahrplanwechsel ging es im Nachtrag Nr. 14 um die Erhöhung der Grundgeschwindigkeit der Güterzüge auf 100 km/h. Bei den Querkräften wurden 0,5 G statt bisher 0,3 G zugelassen. Die Wagenlängskräfte wurden bei geschlossenen Zügen ohne rangierdienstliche Behandlung und im Kombinierten Ladungsverkehr von 4 G auf 1 G reduziert.

# Nicht jeder ist so sauber wie der Erdgasbus.



Mit dem großen, sauberen Erdgasbus fährt auch der kleine Peter. Putzig, aber schmutzig.

**D**as ist der schwarze Peter. Vorne mit dem Ball. Der hinter ihm ist nämlich das komplette Gegenteil. Ein ganz besonders sauberes Exemplar, so sauber wie noch keiner vor ihm. Der Mercedes-Benz Erdgasbus. Das eigentlich Neue daran ist der Motor. Da kommt so gut wie nichts mehr raus, denn durch Erdgas entstehen keine Rußpartikel. Soviel Umweltbewußtsein finden Sie natürlich nicht in irgendeinem Bus,



Mercedes-Benz  
Omnibusse

sondern in unseren modernen Niederflurbussen, bekanntlich Stand der Technik im öffentlichen Personen-Nahverkehr. Die Investition in einen Erdgasbus macht sich also bezahlt. Denn damit befördern Sie die Fahrgäste geradewegs ins nächste Jahrtausend. Das Jahrtausend der Verantwortung gegenüber unseren Kindern und Enkeln. Damit der schwarze Peter auch an seiner ganz persönlichen Zukunft die reine Freude hat.

**Ihr guter Stern auf allen Straßen.**

## Personaleinsparungen bei der Bahn

**D**er Vorstandsvorsitzende der DB AG gab bekannt, daß die DB bis Ende 1997 rund 90000 Arbeitsplätze abbauen will. Diese Rationalisierung sei bereits mit dem Aufsichtsrat, d.h. also auch mit den Arbeitnehmervertetern, abgestimmt.

Von den 300000 Eisenbahnern sollen bis Ende 1998 rund 100000 ausscheiden. Die Bahn wolle die Stellen ohne Kündigungen abbauen. Geplant sei, 70000 Eisenbahner über 55 Jahre in den Vorruhestand zu versetzen, 10000 sollen durch natürliche Fluktuation ausscheiden, 10000 bei Tochtergesellschaften und weitere 10000 in Restrukturierungsgesellschaften untergebracht werden. Bei den Restrukturierungsgesellschaften werde an eine Beschäftigung in den Bereichen Sicherheit, Sauberkeit, Bahnhofsmodernisierung, Altlastensanierung, Altfahrzeug-Demontage und Automatenwartung gedacht.

Am Rande der Veranstaltung zur Bestimmung der Gewerkschaftsvertreter für den Aufsichtsrat der DB AG protestierten die Gewerkschaften gegen den ihrer Ansicht nach überzogenen Personalabbau und präsentierten dabei ihre Vorstellungen. Die GdED legte ein 10-Punkte-Programm vor. Danach soll die DB auch in den regionalen Güterverkehr zwischen 50 und 250 km und dazu in Kooperationsverhandlungen mit den regionalen Eisenbahnen, Werks- und Hafenbahnen einsteigen. Einen Rückzug der Bahn auf das Kerngeschäft und die Vorstellungen einer kleinen aber feinen Eisenbahn wollen sie nicht mittragen. Planungen des Unternehmens, ältere Mitarbeiter in sogenannte „Restrukturierungsabteilungen“ zu überstellen, wird als unerträglicher Verstoß der Gleichbehandlung der Mitarbeiter gesehen. Lieber soll die DB AG alle geeigneten Fremdaufträge wieder ins Unternehmen zurückzuholen. Solche Unternehmungen der DB hätten eine verheerende Wirkung auf die Motivation der Mitarbeiter.

## DB-Telekom

**D**ie DB AG wird alle Telekom-Aktivitäten des Konzerns in einem Dienstleistungsbereich „DB-Telekom“ zusammenfassen. Dies ist ein erster Schritt zu einer selbständigen Telekom-Gesellschaft. Neben Dienstleistungen für die Bahn soll sie auch für private Kunden tätig werden.

## RoLa Dresden – Lovosice rollt weiter

**D**as sächsische Kabinett beschloß im Juni, daß die Rollende Landstraße zunächst weiterlaufen soll. Es soll eine Nutzen/Kosten-Analyse aufgestellt werden, außerdem sollen die Fahrpreise (einfache Fahrt teurer, Hin- und Rückfahrt billiger) neu festgelegt werden. Tschechien

hat die Zusage geben, im laufenden Jahr die RoLa mit 750000 DM zu bezuschussen. Der Zuschuss des Landes Sachsen beträgt 20 Mio DM.

## Siegt die Vernunft?

**D**ie an der Entwicklung und am Bau des Intercity-Expreß (ICE) beteiligte Siemens AG Berlin/München und die für den französischen TGV verantwortliche GEC-Alsthom haben grundsätzliche Einigung über ein Marketing-Joint-Venture erzielt. Das teilte Siemens-Vorstandsvorsitzender von Pierer in Wien mit. Gemeinsame Arbeitsgruppen sollen feststellen, wie ein gemeinsamer Hochgeschwindigkeitszug aussehen könnte und sollte. Bekanntlich sind ICE und TGV auf dem Weltmarkt scharfe Konkurrenten. Damit der grenzüberschreitende Verkehr wegen fehlender Kompatibilität nicht behindert und weil eine gemeinsame Initiative der Hersteller international bessere Verkaufschancen brächte, setzen sich Politiker und Manager seit längerer Zeit für eine Kooperation auf europäischer Ebene bei Hochgeschwindigkeitszügen ein. Somit könnte eine einheitliche Lösung naherrücken.

Ein mörderischer Konkurrenzkampf wie in Korea sollte sich nach den Worten von Pierers tunlichst nicht wiederholen. Hier ging Siemens bekanntlich leer aus, aber auch GEC-Alsthom dürfte unter Ertragsgesichtspunkten keine große Freude haben. Ein Zusammengehen würde auch die Position gegenüber dem Hochgeschwindigkeitszug X 2000 von ABB und einer neuen Version des Shinkansen der Japaner stärken. Beim zu erwartenden Auftrag in den USA (Washington-New York-Boston) bewerben sich noch vier Konkurrenten: Siemens mit AEG, Fiat und General Motors, ABB mit General Elektrik und GEC-Alsthom mit Bombardier. Bei den künftigen Projekten in Taiwan und in China könnte sich die Schlachtordnung bereits ändern.

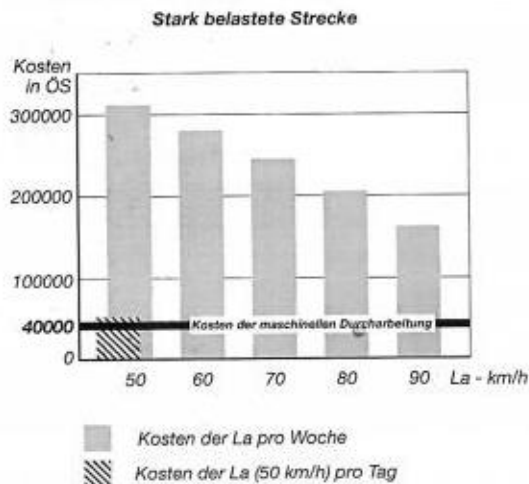
Ob die Angelegenheit wirklich so läuft, wie sie sich Siemens vorstellt, ist aber nach wie vor ungewiß.

## Der Kombilifter

**N**eben dem Roadrailer der Bayerischen Trailerzug Gesellschaft (wir berichteten) gibt es eine weitere Innovation, die das Kranen im kombinierten Verkehr überflüssig macht. Mercedes-Benz und das französische Unternehmen Lohr haben den sogenannten Kombilifter entwickelt, der das Umladen wesentlich erleichtert. Dafür ist nur ein etwa 100 m langes Gleis in fester Fahrbahn nötig. Serienmäßige Wechselbehälter, zwei je Lastzug, werden vom Lastwagenfahrer über dem Gleis auf markierten Flächen abgestellt und sodann vom Kombilifter unterfahren. Die eigentliche Umschlageneinrichtung besteht aus einer mit Luftdruck zu betätigenden Hebeeinheit, die den Wechselbehälter anheben bzw. auf das Schienenfahrzeug absenken kann. Die dafür nötige Luftdruckversorgung kann aus der Lok kommen, wenn sie nicht stationär eingerichtet ist. Damit der Kombilifter die



## Kostenvergleich maschinelle Durcharbeitung - Langsamfahrstelle (La)



Tägliche Zuganzahl in beide Fahrrichtungen:

EC/IC:	81, V=140 km/h	Güter:	100, 30 halten planmäßig
Elzüge	16, V=120 km/h		20, V=100 km/h
Regionalzüge	37, alle Züge halten planmäßig		50, V= 80 km/h

Wechselbrücken unterfahren kann, muß er entsprechend schmal und niedrig gebaut werden.

In einer Konfiguration von fünf Kombilifterwagen nutzt die Fa. Schenker Eurocargo seit dem Oktober 1994 das System in einem Pilottest, um werktäglich 250 Mercedes-Motoren in zehn Wechselbehältern von Stuttgart in ein Bremer Produktionswerk zu bringen. Am Ziel können Lkw die Wechselbehälter im Werk unmittelbar zur Verbrauchsstelle bringen. Die Unmöglichkeit der Bahn, dies zu tun, verhinderte bisher oft den Bahntransport.

Ein erfahrener Schenkerfahrer setzt zehn Behälter in 30 bis 45 Minuten um.

Ein Kombilifter ist mit 200000 DM zunächst noch doppelt so teuer wie ein normaler Containertragwagen.

Das Anwendungsgebiet dürfte bei kleineren Umschlagplätzen liegen, wo kostspielige Krananlagen nicht in Betracht kommen. Das wäre eine Chance für die vielen Privat-

Hafen- und Werkbahnen angesichts der Tatsache, daß sich die DB AG beim KLV auf die einträglichen Hauptachsen konzentriert.

Der Kombilifter steht u.E. in Konkurrenz zum Road Railer (Trailerzug, der zwischen der Münchener Großmarkthalle und Verona verkehrt) und zu KombiRail (in zehn Exemplaren bei Migros in der Schweiz eingesetzt). Auch bei diesen beiden Systemen sind keine großen Terminals mit ihren schweren Umschlaggeräten erforderlich. Heute wird im Kombinierten Verkehr die Aufnahme einer Kraft in Fahrtrichtung von 2 G verlangt, auf der Straße gilt 0,8 G. Es wird überlegt, ob die Längskraft auf der Schiene auf 1G ermäßigt werden darf.

Die Bahn ist an den Projekten nicht beteiligt. Sie hat jedoch zur Überwindung der Anlaufschwierigkeiten dem bayerischen Trailerzug, vorerst befristet auf ein halbes Jahr, ermäßigte Trassenpreise eingeräumt.

## Wirtschaftliche Weicheninstandhaltung

Bei Weichen besteht noch mehr als bei Gleisen der Bedarf nach laufender systematischer Erhaltung, da einmal entstandene Unregelmäßigkeiten in der Geometrie die dynamischen Kräfte vervielfachen. Dies führt zur weiteren Verstärkung von Lagefehlern und zu vorzeitigem Verschleiß. Behinderungen in Form von Langsamfahrstellen im Weichenbereich können je nach Dauer der Behinderung mehr Kosten verursachen als die Behebung des Schadens. Infolge ihrer komplexen Konstruktion erfordern Weichen im Vergleich zu den Streckengleisen einen wesentlich sorgfältigeren und umfangreicheren Arbeitseinsatz, der nur maschinell wirtschaftlich ist.

Für diese Arbeiten hat die Fa. Plasser und Theurer eine Universalstopfmaschine auf den Markt gebracht. Mit einer regelmäßigen maschinellen Weichenerhaltung kann, abgesehen von den obengenannten Vorteilen, die Lebensdauer von 24 Jahren auf 30 Jahre verlängert werden.



Foto: Firma Plasser und Theurer

### 1995 Mengenzuwachs und steigende Preise im Güterverkehr

Die Nachfragesteigerung nach Transporten, die 1994 in allen Verkehrszweigen zu spüren war, hat sich – wenn auch verlangsamt – in den ersten Monaten dieses Jahres fortgesetzt. Dies stellte das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) fest. Auch für das zweite Quartal 1995 prognostiziert ein Großteil der Befragten weiter steigendes Verkehrsaufkommen. Besonders hoch wird die Steigerung im Werkverkehr eingeschätzt. In der Binnenschifffahrt rechnen 46 % der von der BAG Befragten mit einer Zunahme des Güteraufkommens, während 23 % von einer rückläufigen Entwicklung ausgehen. Bei der DB AG entwickelten sich die Verkehrsleistungen im ersten Quartal 1995 gegenüber dem gleichen Vorjahresabschnitt mit + 2,7 % ebenfalls positiv.

Was das Preisniveau angeht, sind seit dem zweiten Halbjahr 1994 Aufwärtstendenzen zu verzeichnen. Der größere Teil der Befragten geht sowohl im Güterfern- wie im Güternahverkehr für die zweite Hälfte von 1995 von steigenden Frachtraten aus. In der Binnenschifffahrt beliefen sich die Preisreduktionen 1994 auf 50 bis 60 %. Seit jüngster Zeit ist mit einer Anhebung der Entgelte, wenn auch auf niedrigem Niveau, zu rechnen. Auch die DB AG meldet für die ersten Monate dieses Jahres ein Anziehen der Beförderungsentgelte.

### LKW schwerer und länger

In Brüssel ist zur Freude der Lastkraftwagenhersteller ein Meinungsumschwung zugunsten längerer Lastkraftwagen eingetreten. Damit wäre für eine bisher vom Bundesverkehrsministerium abgelehnte Verlängerung der Lastkraftwagen auf 18,75 m der Weg frei. Auch scheinen die Aussichten auf eine Erhöhung des Gesamtgewichtes auf 44 t wieder gestiegen. Die Fahrzeuge verkraften 4 t mehr ohne Schwierigkeiten.

Wenn die Europäische Kommission das Gesamtgewicht der Lkw von 40 t auf 44 t erhöht, wird der Lkw-Verkehr weiter um etwa 14 % zu und der kombinierte Verkehr um 25 % abnehmen. Auch die etwa ins Auge gefaßte Erhöhung des Gesamtgewichtes des Lkw auf internationale Verkehre zu beschränken, hilft gar nichts, denn dann wäre der Kombinierte Verkehr auch durch Deutschland, Österreich, Schweiz und Italien betroffen.

Im Gegenteil, der Kombinierte Verkehr braucht die von der EU seit langem diskutierte Anlastung der externen Kosten nach dem Verursacherprinzip für den reinen Straßenverkehr. Außerdem sind die Sozialvorschriften in der EU immer noch nicht harmonisiert. Mit Sicherheit wird die Er-

höhung des Gesamtgewichtes des Lkw Güterströme von den umweltfreundlicheren Verkehrsträgern abziehen.

Voraussichtlich Ende September wird das Thema unter spanischem Vorsitz im Ministerrat behandelt werden. Dabei soll auch über die Verlängerung der EU-Lastzügen von 18,35 m auf 18,75 m entschieden werden.

### Mehr Lkw, mehr Schadstoffe

Die bei der Umstellung auf weniger umweltschädliche Lkw erreichten Erfolge werden durch den rapide zunehmenden Lkw-Verkehr wieder zunichte gemacht. Diese Auffassung vertritt EUROSTAT, das statistische Amt der EU. Die Erfolgsaussichten der auf EU-Ebene vereinbarten Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes auf das Niveau des Jahres 1990 seien gering.

Nach Eurostat verbrauchte der Verkehr 30 % des Energieverbrauchs, davon kommen auf den Lkw 83 %.

### Heißer Sommer behindert Binnenschifffahrt

Auf Elbe und Oder mußte die Binnenschifffahrt die Ladetiefe beschränken. Auf der Donau lief ein Schiff im August auf Grund, was eine mehrtägige Sperrung der Donau zur Folge hatte.

### Bund verkauft Anteile an der Lufthansa

1996 will der Bund seinen bisher 36prozentigen Anteil an der Lufthansa bis auf einen kleinen Teil verkaufen. Dafür seien 1,6 Mrd DM an Einnahmen im nächsten Haushalt eingeplant. Dies teilte Bundesverkehrsminister Wissmann mit. Durch die durch das deutsch/amerikanische Luftverkehrsabkommen möglich gewordene Allianz zwischen United Airlines und der Deutschen Lufthansa (DLH), die der DLH eine Ergebnisverbesserung von netto 85 Mio DM im Jahr bringt, ist die DLH neben den British Airways die profitabelste Luftverkehrsgesellschaft in Europa geworden.

## Neues Passagier-Transfer-System am Frankfurter Flughafen

Zum Terminal 1 kam 1994 der Terminal 2 hinzu. Unerläßliche Voraussetzung für die reibungslose Funktion des Flughafens als Ganzes war die schnelle Transfer-Verbindung beider Terminals. Es handelt sich um elektrisch betriebene, führerlose, mit Gummireifen versehene Zweiwagenzüge, die auf besonderen Fahrwegen laufen. Eine Stromschiene in der Mitte dient der Energie- und Informationsübertragung. Die Kapazität beträgt bei einer Fahrzeit von 2,5 Minuten 4500 Passagiere in der Stunde. Kürzeste Fahrzeugfolge sind 90 s. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt ca 52 km/h.

### Flughäfen in Deutschland

Fluggäste 1994 der internationalen Verkehrsflughäfen in 1000

		Frankfurt/M. 35 122
	14 003	Düsseldorf
	13 497	München
	7 693	Hamburg
	7 334	Berlin-Tegel
	5 544	Stuttgart
	3 953	Köln/Bonn
	3 902	Hannover
	1 900	Berlin-Schönefeld
	1 885	Leipzig/Halle
	1 880	Nürnberg
	1 492	Dresden
	1 336	Bremen
	1 036	Berlin-Tempelhof
	704	Münster/Osnabrück
	305	Saarbrücken

Quelle: ADV

## Verbesserung der Sicherheit von Fähren

Als erstes nordeuropäisches Land hat Norwegen nach dem schweren Unglück der Estonia, das 900 Tote forderte, Richtlinien zur Verbesserung der Sicherheit von Fährschiffen im internationalen Verkehr erlassen. Bis zum 1. Mai 1996 müssen alle norwegischen Fähren (es handelt sich um zehn Schiffe) mit wasserdichten Schotts auf dem Autodeck nachgerüstet werden. Die anderen Länder wollen erst den Ausgang einer Konferenz der internationalen Schifffahrtsorganisation Ende November in London abwarten.

Foto: Philipp Holzmann





### ÖBB erwarten für 1995 ein Rekordergebnis

Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) haben das erste Halbjahr 1995 deutlich besser als geplant abgeschlossen. Bei einem Umsatz von 13 Mrd öS weisen sie in der Gewinn- und Verlustrechnung einen Betriebserfolg von 478 Mio öS aus. Dieses Ergebnis wird jedoch durch die Altschulden in Höhe von rund 16 Mrd öS (2,27 Mrd DM) getrübt, die im Jahr 142 Mio DM Zinsen verursachen. So konnte daher das Ergebnis von 515 Mio auf minus 96 Mio öS (13,6 Mio DM) verbessert werden. Am Jahresende rechnet die ÖBB mit einem Minus von unter 150 Mio öS. Nicht ohne Stolz verkünden die ÖBB, daß sie im Vergleich der 15 EU-Mitgliedsbahnen sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr die höchsten Marktanteile halten. Im Güterverkehr führt Österreich mit 45,8 %, während der Marktanteil bei den anderen Bahnen zwischen 4,2 % und 43,19 % liegt. Im Personenverkehr liegt der Marktanteil bei 12,3 %, während die anderen Bahnen Werte zwischen 3,3 und 9 % aufweisen. Die beförderte Tonnage im Güterverkehr stieg im ersten Halbjahr um 8,6 % auf 33,6 Mio t, die Erträge um 7,6 % auf 654 Mio DM. Der Transitverkehr legte um 21,4 % zu, im kombinierten Verkehr betrug die Steigerung 10,3 %. 1995 werden 1,2 Mrd DM (-10 %) investiert. Durch eine schlanke Organisation wollen die ÖBB die Produktivität der Mitarbeiter künftig um 50 % steigern.

### Öko-Punkte für Transit durch Österreich

Insgesamt werden jährlich etwa 73 Mio t Güter über die Alpen transportiert. Viele Unternehmen vermeiden den Weg durch die Schweiz, weil dort die Durchfuhr mit Lkw über 28 t verboten und ein Nachtfahrverbot in Kraft ist. So nimmt der Straßengüterverkehr durch Österreich Jahr für Jahr um beträchtliche Zuwachsraten zu.

Österreich hat deshalb bei seinen Beitrittsverhandlungen zur EU eine Transitvereinbarung abgeschlossen, die eine Reduktion der Schadstoffemission um 60 % bis zum Jahre 2003 vorsieht. Durch eine Plafondierung in dieser Transitvereinbarung soll sichergestellt werden, daß in keinem Jahr der Transitverkehr auf der Straße um mehr als 8 % über dem Wert von 1991 liegt. Sollte dies in einem Jahr der Fall sein, wird im folgenden Jahr die Zahl der Öko-Punkte zusätzlich reduziert. Im ersten Quartal 1995 wurde auf Grund der Ökopunktregelung das Ziel der Schadstoffreduktion erreicht, obwohl der Straßentransport um 17 % – bei einem Rückgang der rollenden Landstraße, aber einer Zunahme der konventionellen Schienentransporte – zugenommen hat. Der NO<sub>x</sub>-Ausstoß sei um rund 35 % vermindert worden.

Eine Hochrechnung hat aber ergeben, daß in diesem Jahr die vorhandenen Öko-Punkte nicht ausreichen werden. Die Länder müssen sich darauf einstellen und vermehrt die Bahn in Anspruch nehmen. Die Öko-Punkte sind ein knappes Gut, das nicht beliebig vermehrt werden kann, sagt der österreichische Bundesminister für Wirtschaft und Verkehr. Die Absenkung der Straßenbenutzungsgebühr von bisher 10700 DM auf 6660 DM begünstigte den ausländischen Verkehr, der vermehrt die Straße und nicht die Rollende Landstraße benutzte. Für Österreichische Transporteure wirkte sich diese Ermäßigung weniger aus, weil sie zum Teil durch eine Senkung der Kraftfahrzeugsteuer kompensiert wurde. Österreich strebt wie Deutschland danach, daß der Straßenverkehrsbeitrag von 1250 Ecu auf 3500 Ecu erhöht wird. Nur damit sei eine angemessene Beteiligung an den vom Lkw verursachten Wegekosten zu erreichen, die für den Wettbewerb mit der Schiene notwendig ist.

Zu den Maßnahmen, die den Wettbewerb zugunsten der Schiene verbessern, gehört auch der rasche Ausbau des Transeuropäischen Schienennetzes. Für die Brennerachse habe der Ministerrat einen Gesetzesentwurf für die Gründung einer „Brennerbahngesellschaft“ genehmigt, der noch vom Parlament verabschiedet werden muß. Diese Gesellschaft wird die Hochleistungsstrecke von Kufstein bis zum Brenner planen und die Umweltverträglichkeitsprüfung und das Trassenordnungsverfahren vorbereiten. Der Bau soll unter privater Beteiligung in Form eines Public-Private-Modells finanziert werden. Der eigentliche Brennerbasistunnel sei erst für die Zeit nach 2010 von Interesse.

### Brennermaut wieder erhöht, Allgemeine Einführung einer Autobahnmaut in Österreich, Schweiz plant Erhöhung der Schwerverkehrsabgabe für Lkw

Trotz massiver Proteste des Transportgewerbes hat Österreich zum 1.7.1995 die Brennermaut um bis zu 100 % erhöht. Die Einzelfahrt – sie kommt jedoch praktisch nie vor – beträgt für die 38 km lange Strecke DM 140,-. Fast gleichzeitig wurde die Kraftfahrzeugsteuer für österreichische Lkw um zehn auf 70 öS pro Tonne gesenkt. In Österreich stößt die Steuersenkung teilweise auch auf Ablehnung. Man sieht darin eine verstärkte Quersubventionierung des Lkw durch den Pkw, für den es noch nie eine Kfz-Steuersenkung gegeben hat.

Der Landesverband Bayerischer Transportunternehmen hat in diesem Zusammenhang die Forderung erhoben,

Österreich wegen dieser diskriminierenden Verhaltensweise beim Europäischen Gerichtshof zu verklagen.

Der DIHT hat die Europäische Kommission eingeschaltet. Die Brüsseler Behörde solle die Mauterhöhung überprüfen. Durch diese würde der Transport zwischen den Märkten diesseits und jenseits der Alpen empfindlich getroffen. Der DIHT errechnet die Mehrkosten für Unternehmer, die 200mal im Jahr über den Brenner fahren, zu 14200 DM. Es liege auch eine Diskriminierung vor, weil in Österreich gleichzeitig die Kraftfahrzeugsteuer gesenkt worden sei. Im übrigen verletze die Mauterhöhung geltendes EU-Recht. Dieses räume zwar den Mitgliedstaaten das Recht ein, Mautgebühren zu erheben, diese müßten sich aber an den Kosten für Bau, Betrieb und weiteren Ausbau der Infrastruktur orientieren. Die Brennerautobahn AG erziele jedoch hohe Überschüsse, die dem Staatshaushalt zugeführt würden.

Nicht akzeptabel für den DIHT ist das Argument, daß durch die Mauterhöhung Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden solle. Er kritisiert: „Ein leistungsfähiger Schienenverkehr, der den Bedarf mit qualitativ und quantitativ zureichenden Angeboten Rechnung trüge, existiert bis heute nicht.“

*Die GRV kann und will sich nicht zur Höhe der Brennermaut äußern, aber die Argumente des DIHT überzeugen unseres Erachtens nicht. Die Bundesrepublik hat doch auch die LKW-Maut auf den Autobahnen eingeführt und gleichzeitig die Kraftfahrzeugsteuer für Lkw ermäßigt; warum beanstandet der DIHT dieses Verhalten von Österreich? Genausowenig überzeugt die Argumentation, ein leistungsfähiger Schienenverkehr existiere über den Brenner nicht. Wenn das nicht der Fall ist, warum geht jetzt gerade der Trailerzug nach Italien in Betrieb? Der Brennerschienenverkehr ist nach wie vor nicht ausgelastet. Wir meinen, daß sich der DIHT immer wieder sehr zu Gunsten der Belange der Straße einsetzt und den in der empfindlichen Alpenregionen notwendigen Umweltschutz außer Betracht läßt.*

Andreas Staribacher, österreichischer Finanzminister, fordert eine flächendeckende Autobahnmaut. Auch die Arbeitskammer (AK) unterstützt ihn dabei, während der Wirtschaftsminister die Investitionskosten für ein solches System erst genau prüfen will. Die AK begründet die Maut unter anderem damit, daß auf Teilen der Westautobahn täglich bis zu 7000, auf der Südautobahn bis zu 10 000 und auf der Wiener Süd-Ost-Tangente bis zu 15000 Lkw unterwegs seien. Dagegen sei das Verkehrsaufkommen am Brenner mit 4000 Lkw verhältnismäßig bescheiden. Die AK plädiert für eine Lkw-Maut von etwa 28 Pfennig pro km. Das ergäbe im Jahr eine Einnahme von etwa 350 Mio DM.

Die Schweiz will von 1998 an für Lkw ab 3,5 t Gesamtgewicht die Schwerverkehrsabgabe auf 1,6 Rappen je km und Tonne des Gesamtgewichts des Fahrzeuges anheben. Gegen diese Absicht hat der Bundesverband des Güterfernverkehrs bei der EU-Kommission protestiert.

## Planvertrag zwischen SNCF und Staat

**E**in Vertrag, der das Verhältnis zwischen Staat und Bahn regelt, soll Ende des Jahres abgeschlossen werden. Er soll die Rolle der Bahn, die Aufgaben für die Gemeinschaft, die Regionalentwicklung sowie die Erschließung der ländlichen Räume regeln.

Vor allem die Definition des Schienennetzes ist Aufgabe des Staates, denn für die Infrastruktur könne die Bahn keinen wahren Preis bezahlen. Verkehrsbetrieb und Infrastruktur werden getrennt, der Betrieb muß für die Infrastruktur bezahlen. Die Konten der Infrastruktur müssen ausbalanciert werden durch Zahlungen einerseits des Verkehrsbetriebes, andererseits von der öffentlichen Hand.

Die Bahn habe zu diesem Vertrag bereits ihre Vorschläge gemacht, jetzt müssen die Politiker entscheiden. Aus der Zusammenarbeit mit der EU wächst die Erkenntnis, daß es möglich sein muß, teure Investitionen aufzubringen und in wirtschaftlichen Erfolg umzusetzen. Dafür sei die Zusammenarbeit mit Belgien und Großbritannien ein Beispiel. Welche Probleme gibt es in Europa, wenn nebeneinander privatisierte Bahnen und nicht privatisierte Bahnen bestehen? Bei der Privatisierung geht es zunächst darum, die Eisenbahnen aus der Verwaltung herauszulösen und ihnen betriebswirtschaftliche Autonomie zu geben. Im weiteren geht es darum, daß das Kapital nicht mehr von der öffentlichen Hand, sondern durch Private gehalten wird. In diesem Sinne sei beispielsweise die DB AG noch nicht privatisiert, weil der Staat alleiniger Aktionär ist. Bei den Britischen Eisenbahnen sei man sehr weit mit der Privatisierung vorangekommen, aber diese habe eine ganze Reihe von Problemen mit sich gebracht, die noch nicht gelöst sind. Auch bei den SNCF wurde nur der erste Privatisierungsschritt gemacht. Sie ist berechtigt, selbständig wirtschaftliche und finanzielle Entscheidungen zu treffen. Das Kapital gehört komplett dem Staat. Das wird nicht nur von den Eisenbahnern gutgeheißen, sondern ist auch öffentliche Meinung. Man will, daß die SNCF nach den Kriterien des öffentlichen Interesses arbeitet und nicht nur nach rein finanziellen Kriterien. Damit sei die SNCF keinesfalls isoliert in Europa. Es sei lediglich zweckmäßig, für die Gruppe SNCF-Betriebe des Personen- und Güterstraßenverkehrs, Touristikunternehmen mit Hotels und Reisebüros u.ä. für privates Kapital zu öffnen. Die SNCF treibt das aber nicht soweit, daß sie die Kontrolle über diese Filialen verliert. Die Partnerschaft wird nicht aus finanziellen, sondern aus Gründen der Praktikabilität eingegangen. So soll die Eisenbahn der Zukunft in Frankreich aussehen.

## Finnische Staatsbahnen (VR) erzielen 1994 positives Ergebnis

Die finnischen Staatsbahnen gehören zu den wenigen Bahnen Europas, die mit dem Güterverkehr Geld verdienen. Bei einem Umsatz von 1,16 Mrd DM erzielten sie einen Gewinn von 93 Mio DM. Auch 1994 schlossen sie mit Gewinn ab. Sie beförderten 40,5 Mio t, das sind 2,5 Mio t mehr als 1993. Zum Wachstum trugen vor allem Holztransporte bei. Holzlieferungen aus Rußland nahmen um 50 % zu.

Die VR ist seit dem 1.7.95 eine Aktiengesellschaft. Damit erfüllt Finnland eine Forderung der EU. Die VR sind ein Konzern mit drei Unternehmen:

Muttergesellschaft, sie ist für alle Dienstleistungen zuständig,

Transportgesellschaft, sie ist für den Güter- und Personenverkehr und für die Instandhaltung der Anlagen zuständig,

Bahngesellschaft, sie hat die Verantwortung für den Streckenunterhalt.

Über die Sicherheit wacht ein Bahnverwaltungszentrum.

## Tschechien: Hochgeschwindigkeitsstrecken erst ab 2010

Zunächst sollen die wichtigsten vorhandenen internationalen Fernstrecken in Tschechien für Geschwindigkeiten von 160 km/h ausgebaut werden. Angesichts der topographischen Gegebenheiten in Tschechien verlangt der Bau von Neubaustrecken meist eine völlig neue Trassierung. Dies will man frühestens ab 2010 beginnen.

Mit Mitteln der Europäischen Bank für Aufbaufinanzierung, der Europäischen Investitionsbank, mit Regierungsbürgschaften für Auslandskredite und Mitteln des Staatshaushaltes sollen folgende Strecken ausgebaut werden: Der tschechische Abschnitt Wien-Berlin. Hier wurde bereits begonnen, die Fertigstellung ist für 2000 vorgesehen. Vorbereitet wird die Modernisierung der Strecke Breclav-Prerov-Bohumín, Teil der Fernverbindung Wien-Warschau, die Linie Cheb (Eger)-Pilsen-Prag-Olomouc (Olmütz)-Ostrava (polnische Grenze) und Decin (deutsche Grenze)-Prag-Veseli-Ceske Velenice (österreichische Grenze bei Gmünd). Bei allen erwähnten Strecken müssen nicht nur die Gleise, sondern auch die Signaltechnik und die Fernmeldeeinrichtungen modernisiert werden. Für das Hochgeschwindigkeitsnetz sind die Korridore Berlin-Prag-Wien, Nürnberg-Prag-Warschau, Wien-Brünn-Cattowice vorgesehen; dabei soll Nürnberg-Prag Vorrang haben. Für den Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecken soll auch privates Kapital eingesetzt werden. UIC-Hauptgeschäftsführer Günter Walrave

empfiehlt die Einrichtung eines Gemeinschaftsfonds. Mit einer derartigen Unterstützung sollte ein Beitrag zur Öffnung der EU nach Osten geleistet werden.

## Stahlshuttlezug zwischen Schweden und England gescheitert

Dem schwedisch/britischen Konzern Avesta-Sheffield gelang es trotz großer Bemühungen nicht, einen Teil seiner Stahltransporte mit Ganzzügen von England durch den Kanaltunnel nach Schweden und umgekehrt zu fahren. Der im Dezember begonnene Verkehr mußte im Juni wieder eingestellt werden. Das bürokratische Verhalten der beteiligten europäischen Bahnen und technische Pannen verhinderten einen zuverlässigen Zugbetrieb. Von den 13 Zügen, die seit September als Testbetrieb eingesetzt wurden, kamen nur fünf planmäßig an. Die anderen hatten Verspätungen von einer Stunde bis zu einer Woche. Trotz der 2300 km langen Strecke hatte keine Bahn Rabatte einräumen wollen. Besonders teuer kam die Fahrt durch den Kanaltunnel zwischen Sangatte und Folkestone; dieser Fahrtanteil von 2,5 % der Gesamtstrecke ließ 25 % der Kosten anfallen.

SJ-Generaldirektor Stig Larsson räumte diesen Flop zwar ein, mBeltqueinte aber, daß es viele positive Beispiele für gut funktionierende Zugverbindungen zwischen Schweden und dem Kontinent gebe. Die SJ hätten seit 1988 über 5000 Direktzüge eingesetzt, von denen 90 % mit weniger als zwei Stunden Verspätung ans Ziel eingetroffen seien.

## Beltquerung

Der 16 km breite große Belt wird zwischen den dänischen Inseln Fünen und Seeland mit einem gigantischen Bauwerk, bestehend aus einer Hängebrücke und einem Tunnel, über- bzw. unterquert. Ab 1996 kann bereits auf der Schiene die dänische Hauptstadt Kopenhagen erreicht werden. Die Autoverbindung dürfte 1998 fertiggestellt werden. Die Streckengeschwindigkeit ist auf 160 km/h ausgelegt. Damit wird die Bahn bei einigen Flugverbindungen schneller als das Flugzeug, wenn auch die anderen vorhandenen Streckenteile dieser Geschwindigkeit angepaßt werden. Interessant wird dann auch die Zugverbindung London - Kopenhagen.



**nömeier**  
**SPEDITION**

**50 Jahre Zuverlässigkeit**

84323 Messing  
Hochholdingstraße 1  
Tel. 0 87 24/96 04-0  
Fax 0 87 24/96 04-44

81677 München  
Zandorfer Straße 80  
Tel. 0 89/9 30 10 95  
Fax 0 89/9 30 10 98



# VERSCHIEDENES

## AEG darf Eisenbahnfahrzeuge zulassen

Das Eisenbahnbundesamt erkannte das AEG-Unternehmen als Prüfstelle für eisenbahnspezifische Prüfungen an. Es darf Schienenfahrzeuge zulassen, TÜV- und Serienprüfungen sowie Erstinbetriebnahmen vornehmen. Bisher war ausschließlich das Eisenbahnbundesamt dafür zuständig.

## Konzentration des DB-Geschäftsbereichs Netz

Die DB AG will die 15 Regionalbereiche auflösen. Danach wird es unterhalb der Zentrale nurmehr sieben Niederlassungen mit jeweils mehreren Zweigniederlassungen geben.

## Brenner-Eisenbahngesellschaft

In Österreich ist per Gesetz die Errichtung einer „Brenner-Eisenbahn-Gesellschaft“ genehmigt worden, so daß mit den Vorbereitungsarbeiten zur Detailplanung einer Hochleistungsbahn auf dem österreichischen Teil der Brennerstrecke begonnen werden kann. Die Planungsarbeiten werden etwa drei Jahre dauern, dann könne mit den Bauauschreibungen begonnen werden.

## Pakete reisen auch per Eurostar

Mit den Eurostarzügen, die durch den Kanaltunnel zwischen Frankreich und Großbritannien pendeln, sollen künftig auch Pakete befördert werden. Die Beförderungszeit door-to-door (von Stadtzentrum zu Stadtzentrum) soll künftig vier Stunden betragen. Geplant ist, die Kleingutsendungen in den mittleren Waggons der Eurostarzüge zu befördern, die ohnehin für größere Gepäckmengen vorgesehen sind. Pro Zug kann eine Tonne befördert werden. Die Stücke müssen aus Sicherheitsgründen vorher durchleuchtet werden. Man verspricht sich für die Zukunft auf diesem Gebiet ein interessantes Netzwerk.

## P&O beklagt Widerstand der DB AG

Die britische P&O Containers will im Seehafenhinterlandverkehr noch stärker auf die Bahn setzen. Dies soll aber mit eigenen Containerblockzügen geschehen. Die eigenen Züge sollen von den deutschen Seehäfen aus betrieben werden. Als denkbare Relationen wurden München, Nürnberg, Stuttgart und Osteuropa angedacht.

Dagegen gibt es erhebliche Widerstände bei der DB AG. Das ist ein Grund dafür, daß sich P&O auf Rotterdam konzentriert. Von dort gibt es Shuttleverbindungen, an denen P&O beteiligt ist, z.B. nach Mailand und Germersheim. Eine Verbindung nach Neuss werde hinzukommen. Auch für Süddeutschland gäbe es bereits Überlegungen. Schließlich

sei den Gütern egal, über welche Häfen sie transportiert werden. Verlierer seien neben den deutschen Seehäfen auch die DB AG.

## Dieselloks bald ohne Abgasfahne

Dieselloks ziehen leider eine unangenehme Abgas- und Rußfahne hinter sich her, über die sich Reisende vielfach beschwerten, wenn die Fenster im Sommer geöffnet sind oder die schlechte Luft über die Klimaanlage in das Wageninnere kommt. Das will die Deutsche Bahn nun ändern. Zunächst werden in vorerst zehn Maschinen der Baureihe 218 abgasoptimierte Motoren eingebaut. Diese stoßen 63 % weniger Kohlendioxid, 84 % weniger Kohlenwasserstoff-Geruchsträger und 86 % weniger Ruß aus. Als positiver Nebeneffekt wird der Kraftstoffverbrauch um 6 % verringert. Eingesetzt werden die umgerüsteten Lokomotiven im EC-Verkehr zwischen München und Lindau und für die Doppelstockzüge auf der Strecke München-Mühlhof.

## Neue automatische Kupplung für Güterwagen

Die Bundesbahn hatte früher eine Vielzahl von Güterwagen für die automatische Kupplung vorbereitet. Sie hätte dann mit einem Schlag eingeführt werden müssen. Aber die ausländischen Bahnen machten nicht mit. Jetzt wurde eine automatische Kupplung erfunden, die mit der vorhandenen Kupplung kompatibel ist. Ein einfacher Mechanismus schnappt einfach zu und hält die Wagen fest zusammen. Automatisch werden die Bremsleitungen angeschlossen. Treffen unterschiedliche Waggons zusammen, -also einer mit, der andere ohne Automatik - so kann ein in das neue System integrierter Kupplungsbügel mit dem Haken am anderen Wagen verbunden werden. Die Bremsleitungen können wie bisher von Hand miteinander verbunden werden. So ist es möglich, bei den tausenden von Güterwagen sukzessive die Automatik einzubauen.

## Flüsterzug auf Alpenfahrt

Leise wie kein vergleichbarer Güterzug wird ab 1997 ein „Flüsterzug“ von Deutschland über den Brenner verkehren. Dieser „Low-Noise-Train“ ist ein Gemeinschaftsprodukt der an dieser Fahrt beteiligten Bahnen. Es sollen schalloptimierte Räder, zusätzliche Schallabsorber und lärmarme Bremsen eingesetzt werden. Auch die Lokomotiven werden mit Schallschutz versehen werden. Es soll dabei demonstriert werden, was an Lärmschutz einmal Stand der Technik werden kann.

## Keine Chance für Graffiti an Waggonen

In der Versuchsanstalt Minden der DB AG wird zur Zeit eine neue Generation wasserverdünnbarer Lacke getestet, die mit einer Schutzschicht gegen Graffiti-Malereien ausgestattet sind. Ein bemaltes Fahrzeug kann mit heißem Hochdruckwasser wieder sauber werden. Es ist zu hoffen, daß dieses Verfahren sich bewährt, damit die bisher so teure Entfernung der Graffiti vermieden werden kann.

## Frischfisch fährt mit der Bahn

Fast sieben von zehn frischen Fischen der Deutschen See (DS) werden mit der DB AG aus dem Gleisanschluß der DS in Bremerhaven-Fischereihafen zu 23 Zentrallagern pünktlich und sicher gefahren. Über 42000 t Frischfisch erreichten 1994 in Interfrigo-Spezialkühlwaggonen ihre Bestimmungsorte. Diese Kooperation soll noch weiter ausgebaut werden. Wenn es gelingt, auch die Lager in Dresden, Leipzig und Berlin, die derzeit noch mit Lkw bedient werden, durch geeignete Nachsprungverbindungen zu bedienen, würde der Schienenanteil bei Frischfisch 70 % erreichen.

## Albtal-Verkehrsgesellschaft (AVG) bestellt bei ABB Fahrzeuge

Einen Auftrag über weitere zwölf Zwei-System-Stadtbahnwagen hat die AVG bei einem Firmenkonsortium unter Führung der ABB Henschel bestellt. Die AVG wird dann 1997 über 48 solcher Fahrzeuge verfügen. Bekanntlich können diese Fahrzeuge sowohl im innerstädtischen Gleichstrom-Straßenbahnnetz, als auch auf den mit Wechselstrom elektrifizierten Strecken der DB fahren. Die Erfolge an der ersten Strecke Karlsruhe-Bretten mit einem werktäglichen Fahrgastzuwachs von 400 % haben die Politiker der Region veranlaßt, für weitere Strecken grünes Licht zu geben.

## Ahaus Alstätter Eisenbahn (AAE) vermietet Containertragwagen

Das Hauptgeschäft der an der deutsch-holländischen Grenze liegenden privaten Eisenbahngesellschaft mit Sitz im schweizer Zug ist das Vermieten von Eisenbahnwagen – Containertragwagen und moderner konventioneller Wagen. Es sind mehr als 7000 Fahrzeuge. Die mit hohem Eigenkapital ausgestattete Gesellschaft wird in diesem Jahr weitere 400 60-Fuß-Containertragwagen erhalten. Die Wagen werden an die Bahnen wie die NS, NMBS, DB, CD, MAV und an die Unternehmen des Kombinierten Verkehrs u.a. Intercontainer, Interfrigo, Hupac vermietet. Wegen ihrer hohen Ladekapazität von 70 t werden diese Wagen sehr geschätzt. Präsident des Verwaltungsrates der AAE ist der frühere Präsident der DB, Dr. Wolfgang Vaerst.

## ICE jetzt 280 km/h schnell

Auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Hannover und Würzburg genehmigte Bundesverkehrsminister Wissmann zum 28.5.95 eine Erhöhung der Geschwindigkeit von 250 auf 280 km/h.

## ABB-Henschel-Lokomotiven für Ägypten

Sei 1975 hat ABB bereits 400 dieselelektrische Lokomotiven für Ägypten gebaut. Jetzt erhielt das Unternehmen einen weiteren Auftrag für 45 Lokomotiven. Diese Loks sollen Phosphatzüge von der Mine Abu Tartur durch die Wüste in Doppeltraktion ziehen.

## Neuer Landweg nach China über Kasachstan

Seit dem 1. Januar 1995 gibt es in Drushba (Kasachstan) eine reguläre Eisenbahnverbindung nach China (eingleisig und nicht elektrifiziert). Die Verbindung Türkei-Iran-Mittelasien-Kasachstan-China gilt damit als zukunftssträchtiger Schienenkorridor mit hohem Aufkommenspotential, vorausgesetzt, die Preise stimmen und die drei kasachischen Eisenbahnen geben die gebrochenen Frachtberechnungen auf ihrem Gebiet auf. Sonst gibt es nicht die unbedingt nötige Entfernungsdegression. Die Wirtschaftlichkeit dieser Strecke würde vor allem in einer wesentlichen Verkürzung der Route liegen. Die Entfernung zwischen Taschkent und Peking über den Übergang Drushba/Alashankou ist 2069 km kürzer als über den Übergang Sabaikalsk/Mandshuria.

## GVZ in Niedersachsen

Der Bau eines Güterverkehrszentrums in Lehrte soll noch dieses Jahr beginnen. Die Betriebsaufnahme ist für 1997 vorgesehen. Es wird mit 20 Mio DM vom Lande bezuschußt. In Dörpen (Emsland) ist die erste Ausbaustufe eines GVZ bereits in Betrieb. Weitere GVZ sind in Wolfsburg, Salzgitter und Osnabrück geplant.

## Wasserkombi nach Budapest

Die österreichische Wasserkombi bietet jede Woche eine Fahrt per Binnenschiff/Eisenbahn zwischen Rotterdam/Antwerpen und Budapest an. Die Fahrt dauert 14 Tage. Die Strecke von Wien nach Budapest übernimmt die Schiene. Zum Anlaufen des Verkehrs bietet die Wasserkombi besondere Rabatte an. Verstärkt sich die Nachfrage, sollen mehrere Abfahrten pro Woche angeboten werden.

*Die GRV meint, daß die 54 Schleusen zwischen Mainz und Passau ganz erheblich zur langen Fahrtdauer beitragen. Es wäre ratsam, die Schienenstrecke anders zu bemessen.*

## Mecklenburg-Vorpommern sucht Investor für Rügendamm

Der Wirtschaftsminister des Landes sucht europaweit nach Geldgebern für eine vierspurige Überquerung des 2,5 km breiten Strelasundes parallel zum völlig überlasteten Rügendamm. Der Investor soll dafür auch die Straße betreiben dürfen.

## Der Verkehr belegt 1,9 % der Fläche in der Schweiz

Von diesen 1,9 % belegt die Straße 88,7 %, die Bahnen 9,5 % und die Flugplätze 1,8 %.

## Werkverkehr 10 % mehr Leerfahrten

Prof. Herbert Baum von der Uni in Köln hat sich mit der Auslastung der Fahrzeuge im Straßengüterverkehr beschäftigt. Deutliche Unterschiede liegen bei den Leerfahrtenanteilen des gewerblichen und des Werkverkehrs. Bezogen auf den Gesamtverkehr liegt beim Werkverkehr der Leerfahrtenanteil um 10 % höher als im gewerblichen Verkehr.

## Finanzierung der vierten Elbtunnelröhre gesichert

Da die vorhandenen Tunnelröhren dauernd überlastet sind, soll eine vierte Tunnelröhre gebaut werden. Das Projekt kostet nach dem neuen Stand 815 Mio DM. Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluß der 3,1 km-langen Röhre mit zwei Fahrstreifen wurden abgewiesen und eine Revision wurde nicht zugelassen. Das Bundeskabinett habe die Mittel für das Projekt bewilligt, bestätigte ein Sprecher des Bundes.

## Hafen Mukran Ausgangspunkt für Schwedenverkehre

Der Hafen Mukran auf der Insel Rügen wäre der günstigere Standort gegenüber Travemünde und Rostock, wenn seine Anbindung verbessert würde. Die Hindernisse sind die Nadelöhre Stralsund, der Rügendamm und die Streckenführung auf Rügen. Die Entfernung zwischen Mukran und Trelleborg beträgt nur 60 Seemeilen im Vergleich zu Rostock (84 Seemeilen). Nach Durchführung der notwendigen Verbesserungen wäre Mukran der ideale Hafen für die Schwedenverkehre.

## VCD klagt um Tempolimit

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) hat am 22.06.95 Klage beim Bundesverfassungsgericht eingereicht, um ein Tempolimit auf deutschen Autobahnen und Tempo 30 in geschlossenen Ortschaften durchzusetzen.

## 100 Jahre Nord-Ostsee-Kanal

Am Mittwoch, den 21.6.95 wurden 100 Jahre Nord-Ostsee-Kanal gefeiert. Leider ist der Kanal bis auf seine Anfangsjahre ein Zuschußgeschäft. Jährlich kommen nur 35 Mio DM aus Passageeinnahmen auf 120 bis 170 Mio DM Betriebs- und Investitionskosten, obwohl im Jahr etwa 40000 Schiffe den Kanal befahren. Die Differenz gleicht der Bund aus. Man darf sicher nicht den volkswirtschaftlichen und ökologischen Nutzen vergessen. Aber dies gilt schließlich auch für andere Verkehrswege. Minister Wissmann erklärte, daß der Bund auch künftig diese Wasserstraße, für die er seit 1960 fast 990 Mio ausgegeben habe, erhalten werde.

## PERSONALIA

### Klemens Weber

Klemens Weber, Präsident des Bundesverbandes des Deutschen Güterfernverkehrs, ist am 9.8.95 einem Herzinfarkt erlegen. Klemens Weber stand seit 1985 an der Spitze des Verbandes. Er wollte aus Krankheitsgründen sein Mandat auf der Delegiertenversammlung im September vorzeitig niederlegen.

### Wilhelm Münning

Wilhelm Münning, Geschäftsführer der Transportgenossenschaft Binnenschiffahrt, ist neuer Geschäftsführer des Bundesverbandes Deutscher Binnenschiffahrt. Er löst Gerd W. Hulsmann ab.

### Dr. Andreas Troge

Der Präsident des Umweltbundesamtes, Prof. Dr. Heinrich von Lersner, ist in den Ruhestand getreten. Zu seinem Nachfolger wurde der bisherige Vizepräsident des Bundesumweltamtes, Herr Dr. Andreas Troge, bestellt.



# igi Niedermeyer Institute

UNTERSUCHEN BERATEN PLANEN GmbH

Hohentrüdingen Straße 11, 91747 Westheim  
Tel. (09082) 73-0, Fax (09082) 8460 + 4360  
Niederlassungen in Dresden, Berlin und Stuttgart

## Institute:

Hydrogeologie	Ökologie	Erd- und Grundbau
Hydrologie	Umweltverträglichkeit	Ingenieurgeologie
Wasserwirtschaft	Landschaftsplanung	Fels- u. Untertagebau
Immissionschutz	Umwelt- und	Chemie
Bauingenieurwesen	Arbeitsmedizin	Umweltanalytik
Abfallwirtschaft	Lufthygiene	Umweltverfahrenstechnik

## Tätigkeitsfelder:

- Geologie, Hydrologie, Untergrundhydraulik, Boden- und Felsmechanik für Hoch-, Tief- und Untertagebauwerke, Talsperren
- Naturschutz und Landschaftspflege für Objekte und Planungen
- Umweltschutz (Boden, Wasser, Luft, Flora und Fauna) für Bauvorhaben und Anlagen
- Lärm- und Erschütterungsschutz für Straßen, Schienenwege, Schießanlagen, Gewerbe- und Industrieanlagen, Freizeit- und Erholungsanlagen
- Wassererschließungen und Baumaßnahmen der Wasserwirtschaft
- Boden- und Gewässerreinigung, Altlastenuntersuchung und -sanie rung
- Bauphysik, Bau- und Raumakustik für Objekte und Planungen
- Bauingenieurwesen für Hoch-, Tief- und Sonderbauwerke sowie Freizeit- und Erholungsanlagen
- Arbeits-, Sozial- und Umweltmedizin, Untersuchungen und Beratungen im Rahmen von Vorhaben und Objekten
- Umweltverträglichkeitsuntersuchungen für Objekte und raumbedeutsame Vorhaben
- Modelluntersuchungen zur Lösung von chemischen, geologischen, hydrologischen, boden- und felsmechanischen sowie untergrundhydraulischen Fragen

## Versuchsanstalten und Meßgeräte:

zur Untersuchung von Boden und Fels  
zur Messung von Geräuschemissionen und -immissionen  
zur Messung von Erschütterungen  
zur Messung von Luftinhaltsstoffen  
zur Messung von Schadstoffen in Wasser und Boden  
zur Messung von Funktionen und Beanspruchungen bei Menschen

## Qualifikationen:

Erd- und Grundbauinstitut nach DIN 1054  
Wasser- und Abwassersachverständiger  
Meßstelle nach § 26, 28 BImSchG  
Prüfstelle für Güteprüfungen nach DIN 4109  
Ärzte für Arbeitsmedizin sowie Hygiene und Umwelt  
Landschaftsarchitekten

## In eigener Sache

Die GRV ist zur Fortsetzung ihrer verkehrspolitischen und verkehrswissenschaftlichen Arbeit **dringend** auf Spenden angewiesen. Wenn Sie die Arbeit der GRV unterstützen, so

können sie dies leicht durch Überweisung einer Spende (sie ist steuerlich absetzbar) mit Hilfe des beigefügten Formulars tun.

Wir danken Ihnen herzlich für Ihre Unterstützung.

Herausgeber: Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V.  
Mitglied des Deutschen Naturschutzrings (DNR)  
Bromberger Straße 5, 40599 Düsseldorf  
Telefon: (0211) 74 15 07

Bankverbindung: Stadtparkasse Düsseldorf  
Konto 45 004 652 (BLZ 300 501 10)  
Postgiroamt Essen  
Konto 632 84 - 431 (BLZ 360 100 43)

Verantwortlich im Sinne  
des Presserechts:

Dr.-Ing. Alfons Thoma  
Richelstraße 14  
80634 München

Layout, Satz:

Ursula Schletzbaum  
82256 Fürstenfeldbruck  
Kriegdruck GmbH  
82166 Gräfelfing

Druck: