



44

JAHRE ZEITGESCHICHTE

Chronik

Deutsche Bundesbahn



Über die Autoren

Dr.-Ing. E.h. Horst Weigelt,

Jahrgang 1928. studierte von 1948 bis 1954 Bauingenieurwesen an der Techn. Hochschule Darmstadt. Ab 1955 Baureferendar bei der Bundesbahndirektion Frankfurt a. M., absolvierte er 1957 das Zweite Staatsexamen mit Zuerkennung eines Reisestipendiums, das ihm zusammen mit dem Berliner Schinkelpreis Studien bei den South African Railways ermöglichte. Anschließend war er wissenschaftlicher Assistent am Lehrstuhl für Eisenbahnbau und -betrieb der Techn. Universität Berlin.

Als Vertreter des Amtsvorstandes beim Betriebsamt Hamburg leitete er schwierige Brückenbauten und projektierte anschließend als bautechn. Dezernent in der Direktion die Güterbahn Maschen—Jesteburg sowie eine Schnellfahrstrecke Hamburg-Harburg—Celle. Der 1963 kurzfristig erledigte Auftrag den Rohentwurf zur unterirdischen City-S-Bahn ging nahtlos in Vorarbeiten für den Hamburger Verkehrsverbund über. Dort wurde er 1965 Hauptabteilungsleiter Schnellbahnverkehr mit Schwerpunkt Verkehrsplanung für U-, S- und Regionalbahnen.

1971 erhielt Weigelt einen Ruf als ordentlicher Professor an die Techn. Universität Berlin. Er zog es jedoch vor, als Mitglied der Institutsleitung des ite-Institutes in Hamburg interdisziplinäre Zukunftsforschung zu betreiben. 1974 übernahm er die Leitung der S-Bahn-Neubauabteilung in Hamburg, vollendete mit diesem Team die City-S-Bahn und begann den Bau der Harburger S-Bahn. In Diensten der DE-Consult bearbeitete er ein Grundnetz von Stadtschnellbahnen für Taipeh (Taiwan).

Ab 1979 hat Weigelt als letzter Präsident der Bundesbahndirektion Nürnberg die Modernisierung und Umstrukturierung der Bahn in Nordbayern unter der Zielsetzung des besseren Leistungsangebotes und der höheren Wirtschaftlichkeit konsequent vorangetrieben. Sein besonderes Engagement galt dem Aufbau der Nürnberger S-Bahn zeitgleich mit dem Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN), der Einbeziehung Frankens in den Hochgeschwindigkeitsverkehr, insbes. durch die Neubaustrecke Nürnberg—Ingolstadt, dem Einsatz der Neitech-Züge in Ostbayern und der Wiederherstellung der Verkehrsverbindungen zwischen Ost und West.

Als Initiator für die Nürnberger Veranstaltungen zum Jubiläum „150 Jahre Deutsche Eisenbahn“ legte Weigelt bereits 1980 die Grundgedanken für Leistungsschau, Erweiterung des Verkehrsmuseums und Fahrzeugparaden vor. Neben den vielfältigen Verpflichtungen brachte er an der Spitze eines Konzeptionsteams zur Umgestaltung des Verkehrsmuseums seine verkehrshistorischen Kenntnisse ein, ebenso auch im Aufsichtsrat der Eisenbahnjahr-Ausstellungsgesellschaft (EJA).

1985 wurde Weigelt von der Universität Stuttgart die akademische Würde Dr.-Ing. Ehren halber verliehen. 1986 wurde er mit dem Bundesverdienstkreuz am Bande ausgezeichnet, 1994 mit der 1. Klasse. 1995 trat Weigelt nach Überführung der Direktion in die Struktur der DB AG als Konzernbeauftragter für Nordbayern mit fast 67 Jahren in den Ruhestand und leitete zunächst noch als Präsident die Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft (DVWG). Als Schriftleiter der ETR — Eisenbahntechnische Rundschau ist er mit dem Eisenbahnwesen weiter verbunden.

Weigelt ist Autor mehrerer Bücher und zahlreicher Zeitschriftenbeiträge über verkehrswissenschaftliche und verkehrshistorische Themen.

Dipl.-Ing. Ulrich Langner,

Jahrgang 1937, studierte von 1956 bis 1962 an der Technischen Universität Berlin Architektur und war während und nach seinem Studium als Entwurfsarchitekt im Wohnungsbau in Berlin tätig. Die Verbindung zur Bahn entstand durch eine Semesterarbeit am Lehrstuhl für Baukonstruktion, die Bahnsteigüberdachungen und Hallenkonstruktionen vom Beginn der Eisenbahn bis in die Mitte unseres Jahrhunderts umfangreich dokumentierte. Als Referendar bei der Deutschen Bundesbahn (DB) erhielt er 1964 die Gelegenheit, für die Gesellschaft zur Wiedererrichtung eines Verkehrsmuseums in Berlin die Berliner Verkehrsausstellung zu gestalten. Erste Bahnbauten nach eigenen Entwürfen wurden 1967 bis 1969 im Sauerland realisiert. Bis 1973 Assistenzzeit beim Chefarchitekten der DB, Dipl.-Ing. Theodor Dierksmeier, danach Übernahme eines Hochbaudezernats bei der Bundesbahndirektion in Frankfurt am Main mit Um- und Neubauten aller Art sowie Sanierungsaufgaben im Wohnungsbau als technischer Geschäftsführer einer Eisenbahnsiedlungsgesellschaft in Mainz. Die Zusammenarbeit mit Unternehmensberatern bei Rationalisierungsaufgaben festigte die Erkenntnis, daß die Architektur bei der Bahn nach der Wiederaufbauphase nicht die Position halten konnte, die ihr traditionell zugestanden hätte, deshalb kam 1981 die Berufung zum Geschäftsführer der von der Stadt Nürnberg und der Nürnberger Messe initiierten Eisenbahnjahr-Ausstellungsgesellschaft nicht ungelegen. Die Beschäftigung mit der Historie der deutschen Eisenbahnen aus Anlaß ihres 150jährigen Bestehens brachte Erkenntnisse, die den Interessen der Deutschen Bundesbahn in Verbindung mit dem Jubiläum zuwider liefen. Die Aufarbeitung der jüngeren Vergangenheit wurde zu einem zentralen Diskussions- und Ausstellungsthema der kulturhistorischen Ausstellung „Zug der Zeit — Zeit der Züge“.

Nach Rückkehr zur DB 1986 Betreuung eines Großvorhabens im Rahmen der Neubaustrecke Hannover—Würzburg: Nach den Entwürfen der Architekten Andreas Brandt/Rudolf Böttcher, Dieter Dietrich/Franz Guggenberger und Peter Schuck wurde bis 1991 der einzige Neubaubahnhof nach 20jähriger Planungspause auf diesem Gebiet bei der DB in Kassel-Wilhelmshöhe realisiert.

Die Architektur fand zur Bahn zurück, aber die im Umbruch befindliche Deutsche Bundesbahn, jetzt wiedervereint mit der Deutschen Reichsbahn, veränderte die berufliche Situation vieler Mitarbeiter, auch die der Führungskräfte. Der Übergang zur beschlossenen Privatisierung der Bahn mußte „geplant“ und „gesteuert“ werden, zusätzliche Erfahrungen für eineinhalb Jahre bei der Bundesbahndirektion Nürnberg. Seit Gründung der DB AG 1994 gehört Ulrich Langner zum Geschäftsbereich Personenbahnhöfe und betreut die Projekte an der neuen Nord-Süd-Tunnelstrecke vom Bahnhof Gesundbrunnen über den zentralen Kreuzungsbahnhof in unmittelbarer Nähe des neu entstehenden Regierungsviertels, über den Bahnhof Potsdamer Platz zum neuen Südbahnhof an der Papestraße. Tradition und Fortschritt, eine Herausforderung stellt die sinnvolle Einbindung des Transportmittels der Zukunft, Transrapid, in das konventionelle Eisenbahnnetz Berlins dar.

Ulrich Langner ist Autor und Herausgeber vieler Fachbeiträge und Publikationen.

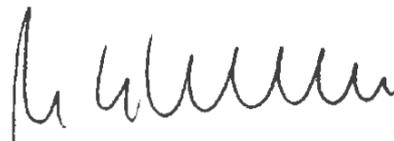
Vorwort des Bundesministers für Verkehr, Matthias Wissmann

Die „Chronik Deutsche Bundesbahn“ hält nicht nur ein wichtiges Kapitel deutscher Eisenbahngeschichte in Wort und Bild fest, sondern spiegelt gleichsam den Weg der Bundesrepublik Deutschland aus der Nachkriegsnot zum souveränen Staat, zur lebendigen Demokratie und einer blühenden Wirtschaft. Die Chronik behandelt den Zeitraum 1949 bis 1993, der für viele ihrer Leser selbst erlebte Vergangenheit sein wird: Teilung Deutschlands, kalter Krieg und Mauerbau, zugleich aber auch Frieden, Freiheit, Wohlstand und am Ende die Einheit.

Die Deutsche Bundesbahn hat gerade in den Anfangsjahren der Bundesrepublik Deutschland wesentlich zu ihrem Wiederaufbau beigetragen. Die Beförderung großer Massen über weite Strecken wäre ohne die Bahn nicht denkbar gewesen. Dem Engagement der vielen Eisenbahner der ersten Stunde gebührt besonderer Dank.

Die „Chronik Deutsche Bundesbahn“ spiegelt in vielen Bildern und zahlreichen Texten aber auch die schwieriger werdende Wettbewerbssituation wider, die die Umstellung eines der größten Monopolunternehmen des Landes auf eine neue Zeit erforderlich machte. Der immer geringer werdende Anteil der Bahn am gesamten Verkehrsaufkommen und die immer größer werdende Belastung der öffentlichen Hand haben zu der Notwendigkeit geführt, die Grundlagen für einen Wandlungsprozeß der Staatsbehörde Bahn in ein modernes Dienstleistungsunternehmen zu schaffen. Mit der Bahnreform ist der Schritt in eine bessere Zukunft der Bahn gemacht. Dank des mit der Bahnreform gewonnenen unternehmerischen Handlungsspielraums ist das noch junge Unternehmen Deutsche Bahn AG bereits nach den ersten drei Jahren ein gutes Stück auf dem Weg vorangeschritten, die Vision von einer modernen und umweltbewußten Bahn des 21. Jahrhunderts Wirklichkeit werden zu lassen.

Die vielen zeitgenössischen Äußerungen, die einmalige Bilddokumentation und die umfassende chronologische Datensammlung machen die „Chronik Deutsche Bundesbahn“ nicht nur für Eisenbahnfreunde, sondern für jeden an der Entwicklung der Bundesrepublik Deutschland in den ersten Jahren 1949 bis 1993 interessierten Leser zu einem informativen Nachschlage- und Lesebuch. Ihnen allen wünsche ich auf ihrem Weg durch ein bedeutendes Stück deutscher Verkehrsgeschichte viele interessante Stunden!



Matthias Wissmann
Bundesminister für Verkehr

Geleitwort des Aufsichtsratsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG, Dr.-Ing. E. h. Heinz Dürr

Anfang der 90er Jahre erfüllten die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn nach den Maßstäben der Wirtschaft, überspitzt formuliert, den Tatbestand der Konkursverschleppung; wobei die Deutsche Reichsbahn als Sonderfall zu sehen ist.

Der gemeinsame Schuldenberg lag Ende 1993 bei rund 70 Milliarden DM. Bei Beibehaltung des Status quo hätten sie den Steuerzahler bis zur Jahrtausendwende rund 500 Milliarden DM gekostet; und dies ohne jede Hoffnung auf eine Trendwende. Über kurz oder lang hätte das zu einer Schrumpfbahn geführt, die nur noch „Rosinenstrecken“ bedient. Der Siegeszug des Automobils hätte seinen krönenden Abschluß gefunden. Das Technologie-System Eisenbahn wäre zum Nischenanbieter heruntergekommen.

Angesichts dieses dramatischen Niedergangs setzte sich die Erkenntnis durch: Der Staat ist als Unternehmer ungeeignet. Das Regelwerk des öffentlichen Dienst- und Haushaltsrechts erstickt unternehmerisches Handeln. Der Staat als Unternehmer, das ist ein milliardenschwerer Irrtum auf Kosten der Steuerzahler und der Arbeitnehmer. Denn die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner haben über Jahrzehnte ihr Bestes gegeben, mit Engagement gearbeitet; doch sie hatten aufgrund der Rahmenbedingungen niemals eine echte Chance.

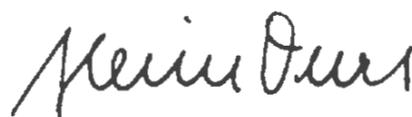
Die Konsequenz aus dieser Erkenntnis war die Ende 1993 mit über 90 % Zustimmung verabschiedete grundlegende Bahnreform; die sogenannte äußere Bahnreform. Dabei war klar, daß mit der betriebswirtschaftlichen Sanierung die Voraussetzungen geschaffen werden mußten für die übergeordneten Zielsetzungen: Mehr Verkehr auf die Schiene zu holen und eine dauerhafte Entlastung des Staatshaushalts sicherzustellen.

Die „innere Bahnreform“ – die unternehmerische Neuausrichtung und Neustrukturierung des Konzerns, die Schulung und Weiterbildung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die Änderung der „Denke“ hin zur Dienstleistungsmentalität, die Sanierung und Modernisierung der Infrastruktur, des rollenden Materials und der Bahnhöfe – ist auf einen Zeitraum von rund 10 Jahren angelegt.

Nach dem ersten Drittel dieser Wegstrecke ist es zulässig eine Zwischenbilanz zu ziehen. Die wichtigsten Kennziffern per 31. Dezember 1996 im Vergleich zu 1993, dem letzten „Behörden-Jahr“:

- Der Umsatz stieg um 6 % auf erstmals über 30 Milliarden DM.
- Der Konzern hat in jedem Jahr ein positives Ergebnis erwirtschaftet. Er ist damit auf dem richtigen Weg zu einer angemessenen Gesamtkapitalrendite als Grundvoraussetzung für die Börsenfähigkeit.
- Die Deutsche Bahn transportiert 16 % mehr Fahrgäste; ein Ausweis zunehmender Wettbewerbsfähigkeit und Attraktivität.
- Der Produktivitätsfortschritt liegt bei knapp 50 %. Das bedeutet eine deutliche Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit; die weiter zunehmen wird, wenn sich die bereits getätigten und noch geplanten Investitionen voll auswirken.
- Von 1994 bis 1996 wurden 41 Milliarden DM investiert. Das entspricht den Gesamtinvestitionen der letzten 10 Jahre von Bundesbahn und Reichsbahn. Die Fünf-Jahres-Planung bis 2001 hat ein Investitionsvolumen von weiteren 81 Milliarden DM für Infrastruktur, die Modernisierung der Fahrzeugflotte und der Bahnhöfe sowie den Ausbau der Informationstechnologie.
- Gemessen an der Fortschreibung des Status quo von Bundes- und Reichsbahn wurde der Staatshaushalt in den ersten drei AG-Jahren um rund 20 Milliarden DM entlastet.

Das Fazit lautet: Die Eisenbahnerinnen und Eisenbahner haben die einmalige Chance der Bahnreform genutzt als Voraussetzung für das Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu holen. Der erfolgreiche Kurs der Bahnreform ist abgesichert, der kunden- und marktorientierte Konzernumbau liegt absolut im Plan. Die Deutsche Bahn hat wieder eine eindeutig positive Perspektive.



Dr.-Ing. E.h. Heinz Dürr
Aufsichtsratsvorsitzender der Deutschen Bahn AG

Zur Einführung

Die vorliegende Chronik umfaßt die „Epoche Deutsche Bundesbahn“, wie man die Geschichte der Eisenbahn in Westdeutschland von der erstmaligen Bezeichnung als Deutsche Bundesbahn am 7. September 1949 bis zur Gründung der Deutschen Bahn AG am 1. Januar 1994 überschreiben kann. Denn es ist in vielerlei Hinsicht ein bedeutender Abschnitt der deutschen Eisenbahngeschichte.

Die räumliche Begrenzung auf Westdeutschland war eine Folge der Teilung Deutschlands, der Geburtstag identisch mit der Konstituierung des Deutschen Bundestages und damit ein Meilenstein der deutschen Geschichte. Nur auf den ersten Blick markiert die Gründung der Deutschen Bahn AG ein nur bahnspezifisches Datum; tatsächlich ist dies ein Datum der deutschen Geschichte auf dem Weg zu weniger Staat und mehr unternehmerischer Flexibilität.

Der Leser kann sich anhand der Chronik selber Urteile über die Deutsche Bundesbahn (DB) als Teil des deutschen Verkehrssystems bilden, denn diese Chronik bietet nicht nur Jahr für Jahr einen umfangreichen Ereigniskalender und eine Zusammenfassung zur wirtschaftlichen Lage. Vielmehr kommen Bundeskanzler und -minister, Vorstände und Experten der Bundesbahn, Verkehrswissenschaftler, Verkehrspolitiker, Gutachter und Journalisten zu Wort. Die Autoren hatten den Mut, die jeweils aktuellen und kompetent geschriebenen Texte - Konzepte, Planungen, Leistungsbeweise oder Kritik - sowie bedeutsame Bilder aus Zeitschriftenfolianten auszuwählen und in den thematisch-zeitgeschichtlichen Zusammenhang zu stellen.

Zwischen 1949 und 1994 haben zwei Generationen von Führungskräften, Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Deutschen Bundesbahn (DB) gemeinsam mit der deutschen Bahn- und Bauindustrie die Bahn in einem Maße um- und neugestaltet, wie es nach Vollendung des Eisenbahnnetzes noch nie der Fall war. Denn den beachtlichen Innovationen der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG) und der folgenden Deutschen Reichsbahn (DR) blieb im allgemeinen die Breitenwirkung infolge Reparationszahlungen bzw. Materialkontingentierung und Krieg versagt.

Schon die Entwicklungslinien zwischen Anfang und Ende der Bundesbahn für einige Ausprägungen des Systems Bahn lassen die großen Fortschritte erkennen, die in der Chronik im einzelnen dokumentiert werden:

- Von der überwiegenden Dampfeisenbahn zur elektrifizierten Fern- und Regionalbahn auf aufkommensstarken Strecken und Verdieselung der übrigen.
- Von zahlreichen Langsamfahrstellen und Planungen für 120 km/h über die Wiedezulassung von 160 km/h, erste Schnellfahrten mit 200 km/h zu rund 1500 km Hochgeschwindigkeitsstrecken (Ausbau und Neubau) für 200 und 250 km/h.
- Von wenigen Schnelltriebwagen über TransEuropExpreß und InterCity 71 zum Integrierten Taktfahrplan Inter-City 79 bis zum Einstieg in die Hochgeschwindigkeit mit InterCityExpreß.
- Von schweren D-Zügen mit Post, Gepäck und Expreßgut als Mitläuferverkehr zum InterRegio bzw. InterCity.
- Von langsamen Personenzügen, vielfach mit Abteilwagen, über Wendezüge und Umbauwagen, Standardangebote mit „Silberlingen“ zu neuzeitlichen Regionalzügen, auch mit Neigetechnik, und zu kompletten, weltweit beachteten S-Bahn-Netzen.
- Von gewachsenen Güterzugfahrplänen mit Mehrfachumstellungen in personalintensiven, veralteten Rangierbahnhöfen zum Knotenpunktsystem mit wenigen automatisierten Rangierbahnhöfen und zu standardisierten Angeboten bis hin zu InterCargo und Eurocargo.
- Von Klein- und Mittelbehältern zum System des Kombinierten Ladungsverkehr (KLV) unter Nutzung leistungsfähiger Umschlagbahnhöfe.
- Vom Standardgleis auf Holz- und Stahlschwellen mit Schienen S 49 und Stoßlücken sowie Länderbahngleisen zum lückenlos geschweißten Gleis auf Spannbetonschwellen mit S 54- oder UIC-60-Schienen und zur Festen Fahrbahn.
- Von personalintensiver Betriebsführung mit vorwiegend mechanischen Stellwerken, Telegrafien, Läutewerken und Schrankenwärtern über automatisierte Bahnübergangssicherungen, Drucktastenstellwerke und Fernsteuerung zu ersten elektronischen Stellwerken und rechnergesteuerten Zugüberwachungen.
- Von aufwendigen Gleis- und Weichenanlagen mit vielfältigen Hochbauten der Universalbahn in den Knoten- und auch in Zwischenbahnhöfen zum „Rationalisierten Zustand“ mit stark verminderten Anlagen und reduziertem umbauten Raum.

- Von der personalintensiven Bahn mit hoher Fertigungs- und Unterhaltungstiefe, der Staatsbahn als Auffangbecken für vom Wehrdienst heimkehrende Eisenbahner, für Flüchtlinge und Vertriebene aus den Ostgebieten mit absolutem Höchststand von 602 000 Personen im August 1948 und noch 519 000 Personen Ende 1951 durch Rationalisierung und gestraffte Organisation auf sozialverträgliche Weise zur schlankeren Bundesbahn mit 229 310 Mitarbeitern und Auszubildenden Ende 1993.

Dies ist das Erbe, das die Deutsche Bundesbahn der Deutsche Bahn AG übergeben hat, und es kann sich sehen lassen! Angesichts der Rahmenbedingungen ist es schwer erkämpft worden. Begründungen gegenüber dem „Bund“ als Eigentümer in Gestalt der Bundesminister für Verkehr und Finanzen haben viel Kraft und Zeit gekostet, aber es gelang nie, den Vorsprung aufholen zu können, der den Ingenieuren des Autobahn- und Bundesstraßenbaues per Fernstraßenplan geschenkt wurde.

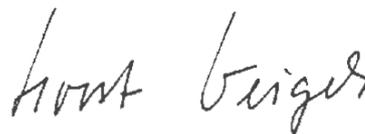
Dieses Erbe ist keineswegs voll befriedigend. Dazu waren die Rahmenbedingungen zu schwierig und die Strukturprobleme zu groß, unter denen die DB arbeiten mußte. Aber die durchgreifende Modernisierung ermöglichte die Selbstbehauptung der Bahn in dem säkularen Wandel vom ausgehenden Eisenbahnzeitalter zum Höhepunkt des Automobilzeitalters, verhinderte freilich nicht den Rückfall bei den Marktanteilen im rasant wachsenden Verkehrsmarkt.

Nicht wenige Experten haben seinerzeit Kritik geübt, als der jungen Bundesbahn ein gesetzlicher Rahmen übergestülpt wurde, der dem erkennbaren säkularen Wandel nicht gerecht wurde, im Gegenteil sogar einen Rückschritt hinter demjenigen der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft bedeutete. Weitgehend wurde an der Staatsbahn als Universalverkehrsmittel für alles und jedes und mit gemeinwirtschaftlich geprägten Tarifen und Pflichten festgehalten, als Lastkraftwagen und Busse dieses Tarifsystem bereits aushöhlten.

Der Preis für diesen massiven Irrtum war hoch: Wachsende Defizite bei der DB, steigende Schulden und Zinsbelastungen mit wiederum wachsenden Defiziten und ein moralischer Druck auf die Mitarbeiter, gleichsam als Schuldenmacher.

Als die Liberalisierung des europäischen Transportmarktes vorseilende Wirkungen in Form von sinkenden Güterverkehrspreisen zeigte und die Konjunktur erschlaffte, hießen die Alternativen aus der Sicht der Regierungskommission Bahn nur noch Schrumpfbahn oder tiefgreifende Strukturreform.

Die Chronik Deutsche Bundesbahn hat gerade auch dem Ringen um die sinnvolle Bahnstruktur ausgiebig Raum gegeben. Die Beiträge der letzten Jahre zielen auf die Bahnreform, also auf eine neue Epoche der deutschen Eisenbahngeschichte und eine erfolgreiche Deutsche Bahn AG.



Dr.-Ing. E. h. Horst Weigel

„Ihr Zug-Begleiter“

unterrichtet Sie über Aufbau und Nutzungsmöglichkeiten dieses Nachschlage- und Lesebuchs

Zug um Zug führen fast 2000 Daten und über 1000 Bilder chronologisch von 1949 bis 1993 durch ein ereignisreiches und bedeutendes Stück deutscher Verkehrsgeschichte, nachdem die schweren Jahre nach 1945 im Zeitraffer vorgestellt werden.

Zu Beginn eines jeden Jahres erhalten Sie einen **Ereigniskalender** über die für die Entwicklung der Deutschen Bundesbahn (DB) relevanten Geschehnisse, über Planungen, Maßnahmen, Indienstellung von neuen Fahrzeugtypen, Eröffnung und Stilllegung von Strecken, technologischen Neuerungen u.a.m.

□ Dieses Zeichen bedeutet, daß unter dem gleichen Datum ein neues Ereignis beginnt.

★ Wenn dieses Zeichen auftaucht, können Sie bei diesem Ereignis auf einer der nächsten Seiten vertiefende Informationen finden.

Im anschließenden **Text- und Bildteil** haben die Autoren aus den unten aufgeführten Publikationen und aus Tageszeitungen Originalbeiträge aus dem jeweiligen Jahr ausgewählt, die den Weg der Bundesbahn in besonderem Maße prägten oder beeinflussten. In der Regel wurden die Beiträge gekürzt oder auf Auszüge beschränkt, um das Wesentliche für die geschichtliche Entwicklung herauszufiltern. Vielfach finden sich kurze Einführungen der Autoren, die den Beitrag im Umfeld positionieren.

Nach der chinesischen Spruchweisheit „Ein Bild sagt mehr als tausend Worte“ wurden über 1000 Fotografien und graphische Darstellungen aus den Fachbeiträgen, aber auch der Fülle der jährlich erschienenen Fotos ausgewählt, die das jeweilige Leistungsangebot der DB, ihre Planungen, vollendeten Infrastrukturen, neue Fahrzeuge, Leistungen der Eisenbahner, den Personen- und Güterverkehr sowie die verkehrswirtschaftliche Entwicklung in prägnanter Weise widerspiegeln und heute teilweise als eindrucksvolle Zeitdokumente gelten können. Manches soll aber auch den Leser zum Schmunzeln verleiten.

Jedes Jahr wird abgeschlossen durch das Kapitel „**Von Jahr zu Jahr**“. Hier haben die Autoren versucht, die Entwicklungslinien nach Maß und Zahl aufzuzeigen, die sich nicht in den Ereigniskalender pressen lassen und auch nicht in Textbeiträgen - allein wegen des Umfangs - einzufangen sind. Hierbei werden insbesondere die Veränderungen der wirtschaftlichen Lage und des Verkehrsumfanges, der Investitionen und beim Personal als wichtigstem Aktivposten behandelt.

Mit den drei Blöcken Ereigniskalender, **Text- und Bildteil**, **Von Jahr zu Jahr** dürfte es den Autoren gelungen sein, dem Leser ein plastisches Bild von jedem der 44 Jahre Deutsche Bundesbahn zu vermitteln.

Wer darüberhinaus vertiefend in die eine oder andere Materie einsteigen möchte, findet am Rand eines jeden Textbeitrages die Quelle angegeben.

Die Abkürzungen der hauptsächlich herangezogenen Publikationen lauten:

- BB = Die Bundesbahn, Hestra-Verlag, ab 1992 Die Deutsche Bahn
- BM = Bundesbahn-Mitteilungen
- DB-Pr = Deutsche Bundesbahn-Pressedienst
- ETR = Eisenbahntechnische Rundschau, Hestra-Verlag
- JdE = Jahrbuch des Eisenbahnwesens, Hestra-Verlag.

Ein umfangreiches **Register** am Schluß des Buchs, von Herrn Wolfgang Stoffels mit Akribie erstellt, ermöglicht dem Leser, einen raschen Einstieg in die umfangreiche Chronik, z. B. wenn er ein Ereignis, ein ganz bestimmtes Thema, eine Persönlichkeit oder einen Autor sucht und näher studieren möchte. Herrn Stoffels gebührt Dank für diese aufwendige Arbeit, wie den anderen Helfern, Herrn Wudy, Herrn Sitzmann und Herrn Lange.

Die schweren Jahre nach 1945

Ein Überblick der Redaktion „Die Bundesbahn“ von 1951, vermutlich aus der Feder von Berthold Stumpf (gekürzt und mit Zwischenüberschriften versehen)

Das Ende aber war das Chaos!

Als in den Frühjahrstagen des Jahres 1945 über Rhein und Weichsel hinweg das Kampfgeschehen des nun 5½ Jahre wütenden zweiten Weltkriegs in das Herz Mitteleuropas und damit auf deutschen Boden getragen wurde, vollendete sich ein Zerstörungswerk am alten europäischen Kontinent, wie es in diesen Ausmaßen seine Geschichte noch nicht aufzuweisen hatte. Hunger und Entkräftung hatten altbewährte gesellschaftliche und sittliche Ordnungen unter den Menschen gesprengt, kulturelle und moralische Verpflichtungen ihrer bindenden Kraft beraubt und natürliche oder gar göttliche Wertungen weithin aus dem Bewußtsein der Menschen verdrängt. Das Ende aber war das vollständige Chaos.

Not und Zerstörungen

Welchen Umfang die Zerstörungen in Europa und in Deutschland erreicht hatten, war freilich zunächst noch nicht zu erkennen. Erst nach und nach sickerten die Zerstörungsmeldungen aus allen Gebieten durch. Am Ende ergab sich, daß z. Zt. des Kriegsschlusses von 21,5 Millionen berufstätiger deutscher Männer der Vorkriegszeit über 3 Millionen gefallen waren. 5 Millionen befanden sich in russischer Gefangenschaft. Der Bombenkrieg hatte 10 Millionen Menschen heimatlos gemacht, sie bewegten sich zwischen Trümmermassen im Umfang von 400 Millionen m³, damit 15 Städten der Größe Frankfurts vergleichbar. Im Gebiet des Reiches mit den Grenzen von 1937 waren rund 920 Millionen m³ umbauten Wohnraums und 380 Millionen m³ der öffentlichen Gebäude und Fabrikbauten in Schutt und Asche gelegt worden. Wertvollste in aller Welt bekannte Kulturbauten wurden Opfer des Krieges.

Alle Verkehrswege waren unterbrochen. Rund 7600 Eisenbahn- und Straßenbrücken waren mehr oder weniger zerstört, übrigens nur wenig mehr als in Frankreich, wo 7550 Brücken beschädigt oder vernichtet waren. Fahrzeuge der Schiene, Straße und Wasserstraße waren in großer Zahl verbrannt, zerschossen oder untergegangen. Weit über 100 000 beschädigte Personen- und Güterwagen waren auf den Eisenbahngleisen im Bereich der Bundesrepublik abgestellt.

Der Gesamtschaden, der durch die Kriegseinwirkungen allein in der Doppel-

zone an den Eisenbahnanlagen entstanden war, belief sich dem Werte nach auf etwa 3 Milliarden Mark.

Die Leistung der „unbekannten Eisenbahner“

In dieser Welt der Verwüstung und der Verzweiflung hing das Leben von Millionen von Menschen nur noch davon ab, daß es gelang, das Verkehrswesen so schnell wie möglich wenigstens behelfsmäßig wieder in Gang zu setzen. Besonders den Männern des Hauptverkehrsträgers, der Schiene, war klar, welche ungeheure Verantwortung auf ihren Schultern lag; denn die Eisenbahnen mußten mindestens 70% der für die Volkswirtschaft benötigten Transportkapazitäten zur Verfügung stellen. Ihre erste und dringlichste Aufgabe war es zunächst einmal, trotz aller Zerstörungen eine gewisse Ordnung im Verkehrsnetz wieder herzustellen und damit den Boden für einen allmählichen Anstieg der Verkehrsleistungen zu bereiten. Dazu waren Männer nötig, die – auch ohne Anleitung – jeder an seinem Platze intuitiv wußten, was zu tun notwendig war und, ungeachtet aller persönlichen und materiellen Schwierigkeiten, in dieser Hinsicht handelten. In dieser Lage nun hat sich erwiesen, daß die Deutsche Reichsbahn in den Jahren nach 1920 in langdauernder Schulung des Personals und aus der Tradition des Unternehmens heraus Menschen herangebildet hat, die in der schwersten Not ihres Volkes nur „ihren Dienst tun“ und nicht „Geschäfte machen“ wollten. Die innere Verbundenheit mit einem Betrieb, der in seiner Organisation und in seinen Leistungen die Anerkennung der Welt gefunden hatte, der berufliche Stolz, diesem Unternehmen anzugehören, und das Wissen um die schlechthin entscheidende Bedeutung der Wiederaufnahme des Verkehrs bildeten die Grundlage für einen schnellen Wiederaufbau des Eisenbahnwesens und damit zugleich eine der wesentlichsten Voraussetzungen zu der späteren Wiederbelebung der deutschen Wirtschaft.

Von den Wiederaufbauerfolgen der Eisenbahn wird wenig gesprochen. Den Männern, die sie vollbracht haben, erscheinen sie selbstverständlich. Bei den anderen verblaßt die Erinnerung an die große Not der Jahre 1945 bis 1948 und an die Rettung daraus allzu schnell. Die

Leistung des „unbekannten Eisenbahners“ jener Tage der Vergessenheit zu entreißen, heißt nicht mehr und nicht weniger als eine Dankesschuld abtragen, von der niemand unter uns sich abschließen kann.

Wiederaufbau in alter Form

Wie der Wiederaufbau der Verkehrsanlagen und Schienenwege nach dem Zusammenbruch in Angriff zu nehmen war, war weithin zwangsläufig bestimmt. Ein planvoller Wiederaufbau unter zentraler Steuerung war schon mangels einer über die Zonengrenze hinausreichenden Verwaltungsorganisation nicht möglich. Für die Verwirklichung der Erkenntnisse der Verkehrswissenschaft über neue sinnvolle Planung, wie Prof. Dr.-Ing. Otto Blum sie gelehrt hatte, bestand kein Raum. Es verstand sich vielmehr von selbst, daß das Schienennetz zunächst in seiner alten historisch gewachsenen Form mit Strecken und Bahnhöfen in Stadt und Land wiederhergestellt werden mußte. Das Tempo des Wiederaufbaues wurde durch den zermürenden Mangel an Nahrung, Bekleidung, Brennstoffen und Wohnräumen, durch die Knappheit an Zement, Holz, Stahl, Ziegeln, Glas und sonstigen Baustoffen bestimmt. Schließlich wurden Planung und Durchführung der Aufbauarbeiten von den großen politischen Nachkriegsentscheidungen beeinflußt, die Deutschlands Verkehrs- und Wirtschaftsstruktur änderten und damit auch die deutschen Eisenbahnen vor neue Aufgaben stellten. Neben der Wiederherstellung der technischen Anlagen mußten für den Wiederaufbau der Verwaltung die aus staats- und verfassungsrechtlichen Entscheidungen entspringenden Folgerungen rechtzeitig und klar gezogen werden.

Zonen, Kontrollrat und das Scheitern der wirtschaftlichen Einheit

In Jalta war am 11. Februar 1945 die Aufteilung Deutschlands in vier Zonen beschlossen, durch die Berliner Verlautbarungen vom 5. Juni 1945 die Einrichtung der Zonen vollzogen worden (vgl. Karte). Träger der Regierungsgewalt in Deutschland war der Kontrollrat. Am 2. August 1945 wurde auf der Konferenz in Potsdam Ostpreußen abgetrennt und danach

Erste, neu entwickelte Dampflokomotive ausgeliefert

Aus diesem Anlaß begründet F. Flemming, Referent in der Hauptverwaltung der DB, unter dem Titel „Neue Dampflokomotiven der Deutschen Bundesbahn“ den Neubau von Dampflokomotiven trotz Elektrifizierung und Motorisierung:

Am 13. September 1950 ist die erste nach dem Kriege neu entwickelte Dampflokomotive für die Deutsche Bundesbahn von der Lokomotivfabrik Henschel & Sohn, Kassel, abgeliefert worden.

Ist bei der in Aussicht genommenen Ausdehnung des elektrischen Zugbetriebes und des Einsatzes von Dieseltriebfahrzeugen und nach der Massenbeschaffung von Dampflokomotiven während des Krieges der Neubau von Dampflokomotiven z. Zt. überhaupt gerechtfertigt? Auch wenn einmal die Zugförderung der Deutschen Bundesbahn in dem Ausmaß auf elektrischen Betrieb und den Einsatz von Dieseltriebfahrzeugen umgestellt sein wird, was unter Berücksichtigung aller heute übersehbaren wirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Belange vertretbar ist, verbleibt der Dampf-

Typenprogramm für die Einheitsdampflokomotiven der Deutschen Bundesbahn

Neue Baureihe	Ersatz für Baureihe	Achsanordnung und Zylinderzahl	Kesselleistung t Dampf/h	Größter Achsdruck t	Treibrad-Durchmesser mm	Größte Geschwindigkeit km/h
—	01/03	1'C1'h2	13,5	21	2000	130
23	38 ¹⁰	1'C1'h2	10	17/19	1750	110
—	24/54	1'D h2	7,5	16	1400	80
(—)	39 ⁰	1'D1'h3	14	20	1750	120
41	41	1'D1'h2	11,5	18/20	1600	90
44	44	1'E h3	14	20	1400	80
(50)	50	1'E h2	10	15	1400	80
(63)	78 ⁰	2'C2'h2	10	18	1750	100
64	64	1'C1'h2	6	15	1500	90
65	93 ⁵	1'D2'h2	8,5	17	1500	85
(81)	81	D h2	5,5	17	1100	45
86	86	1'D1'h2	6,7	15	1400	80
(89)	89	C h2	3,9	15	1100	45
82	94 ⁵ /87	E h2	7,5	18	1400	70
45	45	1'E1'h3	20	23	1600	100



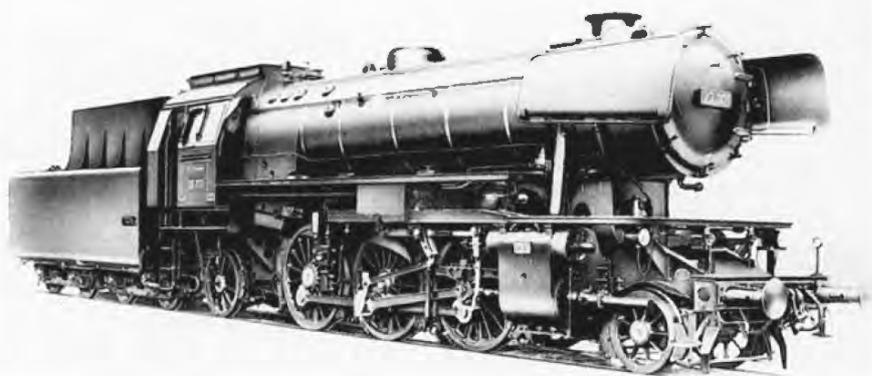
Als erste der neu entwickelten Dampflokomotiven wird am 13. September eine Güterzugtenderlokomotive der Baureihe 82 von der Lokomotivfabrik Henschel & Sohn an die DB abgeliefert.

Abgekürzte Bezeichnung Eh2 / Betriebsgattung Gt 55.18 / Größte Geschwindigkeit 70 km/h / Länge über Puffer 14 060 mm / Dienst- und Reibungsgewicht 91,6 t / Leergewicht 69,7 t / Dampfdruck 14 atü / Treibraddurchmesser 1400 mm / Vorräte: Wasser 11 m³ / Kohle 4 t

lokomotive auf viele Jahre noch ein erheblicher Anteil der Zugförderung. Deshalb muß auch weiterhin ein dem jeweiligen Stand dieser Umstellung angepaßter Teil der durch Überalterung ausscheidenden Dampflokomotiven wieder durch neue Dampflokomotiven ersetzt werden. Welche Art von Triebfahrzeugen diesen „Restdampfbetrieb“ später einmal ablösen wird, läßt sich jetzt noch nicht übersehen.

Die Frage, ob die Einheitslokomotiven unverändert weiter zu bauen oder neue Lokomotivbauarten zu entwickeln waren, ist dahingehend entschieden worden, daß die Lokomotivtypen zwar in enger Anlehnung an die vorhandenen Einheitslokomotivgattungen festzulegen sind, aber jede einzelne Lokomotive nach neuen Gesichtspunkten durchzukonstruieren ist.

Das neue Typenprogramm ist als „Maxi-



Am 29. November liefert die Lokomotivfabrik Henschel die erste Personenzuglokomotive Baureihe 23 an die DB. Diese Baureihe soll die tausendfach gebaute preußische P 8, Baureihe 38 ersetzen. Die Daten der Baureihe 23 sind:

Abgekürzte Bezeichnung 1'C1'h2 / Größte Geschwindigkeit 110 km/h / Länge über Puffer 21 325 mm / Dienst- und Reibungsgewicht 144,8 t / Leergewicht 97,6 t / Dampfdruck 16 atü / Treibraddurchmesser 1750 mm / Vorräte: Wasser 31 m³ / Kohle 8 t.

Mit der Maschine 23 105 wurde im Dezember 1959 die letzte Dampflokomotive der Deutschen Bundesbahn in Dienst gestellt. Sie gehört seit 1985 zum Park der betriebsfähigen historischen Lokomotiven des Verkehrsmuseums Nürnberg.

malprogramm“ anzusehen, d.h. im Laufe seiner Verwirklichung wird versucht werden, mit einer geringeren Anzahl Typen auszukommen.

Aus dem neuen Typenprogramm sind zunächst die Lokomotiven der Baureihen 23, 65 und 82 in enger Gemeinschaftsarbeit der westdeutschen Lokomotivfabriken und des Bauartdezernenten beim Eisenbahn-Zentralamt Minden (Westf.) ausführungsfähig durchkonstruiert worden. Im Geschäftsjahr 1950 sind 75 Lokomotiven der genannten drei Baureihen vergeben worden.

Die erste angelieferte Lokomotive der neuen Typenreihe ist eine E Heißdampf-

Zweizylinder-Güterzug-Tenderlokomotive der Baureihe 82 für den schweren Rangierdienst, insbesondere als Abdrück-Lokomotive am Berg und außerdem für den schweren Güterzugdienst auf kurzen Streckenabschnitten.

Die Lokomotive ist in der Lage, einen 2000 t schweren Zug auf ebener Strecke mit 40 km/h und auf einer Steigung von 5‰ mit etwa 17 km/h Geschwindigkeit zu befördern.

Besondere Sorgfalt wurde auf die Ausbildung des vollständig geschlossenen Führerhauses verwendet, um dem Personal den Dienst weitgehend zu erleichtern. (BB 1950, S. 610)

Aufgabe an, auf dem Gebiet der Koordinierung durchgreifende Vorschläge zu machen. Sie könne nur darauf hinweisen, wie die Verhältnisse liegen und daß nach ihrer Ansicht es nur drei Möglichkeiten gebe, um mit diesem Problem fertig zu werden. Entweder es gelinge, durch ordnende Maßnahmen eine Koordinierung durchzuführen, oder man käme, wie das in Frankreich geschieht, zu einer Subventionierung der Eisenbahn, eine



Generaldirektor Helberg mit dem Blick voraus. Helberg fuhr noch so manchen Schnellzug selber!

Dr. Helberg zu Wirtschaftslage und Zukunft der Bahn: Koordinierung, Subventionierung oder Verkümmern

Im Rahmen seines Vortrages vor dem Bundesverband der Deutschen Industrie – Verkehrsausschuß – zur Finanz- und Wirtschaftslage der Deutschen Bundesbahn führt Helberg u.a. aus, daß die Anlagen und Fahrzeuge der Deutschen Bundesbahn einen Neubeschaffungswert von 25,1 Mrd. DM repräsentierten.

Von den Jahreseinnahmen in Höhe von 3,3 Mrd. DM kämen rund ein Drittel aus dem Personenverkehr, etwa zwei Drittel aus dem Güterverkehr und rund 200 Mio. DM aus den sogenannten sonstigen Erträgen. Die Verschuldung der Bundesbahn belaufe sich z.Zt. auf 1,36 Mrd. DM, bei einem Zeitwert von rd. 11 Mrd. DM und einem Eigenkapital von etwa 9,7 Mrd. DM.

Generaldirektor Dr. Helberg ging sodann auf den voraussichtlichen Abschluß der Gewinn- und Verlustrechnung über. In ihm stünden auf der Ausgabenseite neben dem Defizit der Betriebsrechnung noch immer die Abgabe an den Bund in Höhe von 175 Mio. DM, ferner die Verzinsung der Ausgleichsforderung der Bank Deutscher Länder in Höhe von 30 Mio. DM, der Verlustvortrag aus dem Vorjahr in Höhe von 127 Mio. DM und ferner der Zinsendienst gegenüber. Da diesen großen Ausgabenposten nur geringfügige außergewöhnliche Einnahmen gegenüberständen, würde die Gewinn- und Verlustrechnung der Bundesbahn in diesem Jahr voraussichtlich mit einem Fehlbetrag von etwa 400 Mio. DM abschließen.

Kassenmäßig komme die Bundesbahn nur dadurch zurecht, daß die Ist-Ausgaben für die Unterhaltung und Erneuerung niedriger seien als die Soll-Sätze. Die

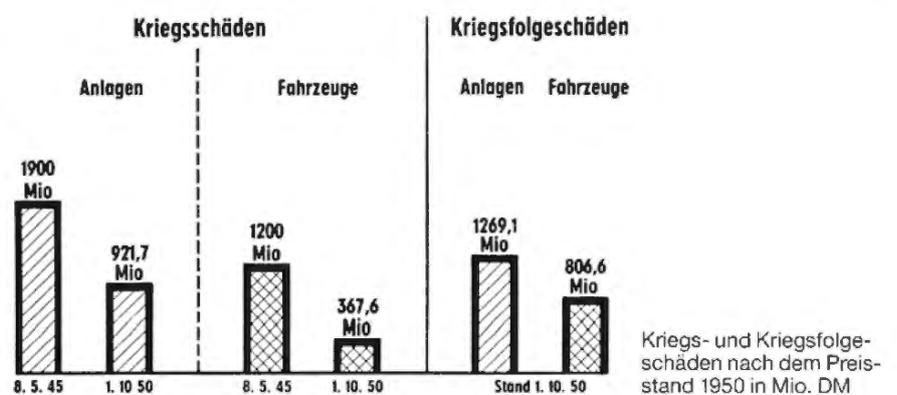
Bundesbahn erfahre dadurch einen dauernden Substanzverlust.

Er betonte, daß noch schwerer wiegend als die eigentlichen Zerstörungen, die Auswirkungen der sogenannten Kriegsfolgeschäden seien. Alles, was aus unterlassener Erneuerung und Unterhaltung aus den Kriegs- und Nachkriegsjahren sich angesammelt habe, repräsentiere heute einen Wert von gut 2 Mrd. DM. Damit stelle sich die Summe aller Schäden auf 3,3 Mrd. DM. Bisher beseitigt seien Schäden in Höhe von 1000 Mio. RM und 770 Mio. DM.

Der Generaldirektor streifte dann kurz das Kapitel Bundesbahn und anderer Verkehrsträger.

Die Bundesbahn sehe es nicht als ihre

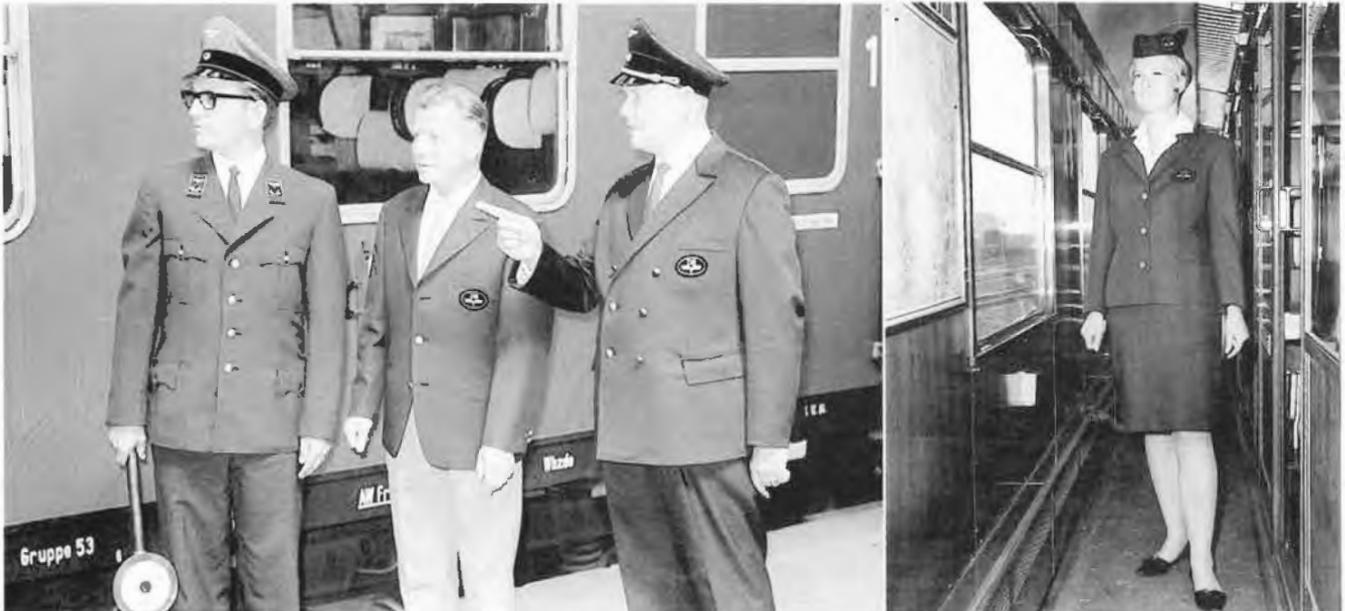
Lösung, die der Bundesbahn nicht genehm wäre. Wenn man das nicht wolle, dann blieben als dritte Lösung zwei gleich unerfreuliche Möglichkeiten übrig, nämlich so etwas wie eine Verstaatlichung des gesamten Verkehrswesens oder aber eine zunehmende Verkümmern der Bundesbahn (BB 1950, S. 690)



Zahlenspiegel Entwicklung der Güter-Fahrzeugbestände (Bundesgebiet)

Bezeichnung	1936	1. 1. 1949	1. 1. 1950	1. 7. 1950
Lastkraftwagen (fahrberechtigt) ¹⁾	160700	298550	343505	358047
Binnenschiffahrtstonnage (betriebsfähig) ²⁾ .	3968600	2709400	2976621	●
Güterwagen (betriebsfähig)	363300	274746	258251	238607

¹⁾ Quelle: „Wirtschaft und Statistik“ ²⁾ Quelle: Statistisches Bundesamt

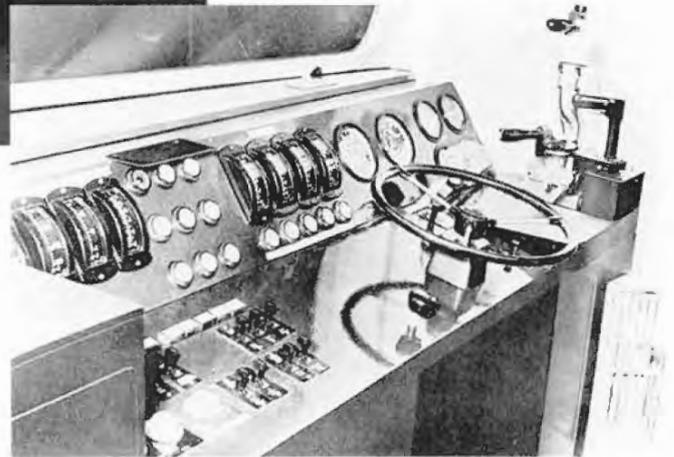


August. Neue Uniformen werden künftig Schalterbeamte, Zugpersonal und Bahnhofsvorsteher großer Bahnhöfe tragen. Zweireihig ist das elegante Sakko für den Dienststellenleiter (rechts), einreihig – auf drei dezent-goldenen Knöpfen gearbeitet – ist die Joppe, mit der sich die Eisenbahner an den Fahrkarten-, Auskunfts- und Gepäckschaltern präsentieren (Mitte). Ihre Kollegen im Zugbegleitdienst tragen zur gleichen Jacke einen dunkelblauen Binder und schwarze Hosen. In bewährter Tradition bleibt die Uniform für die Eisenbahner im Betriebsdienst, so auch für den Aufsichtsbeamten mit der roten Mütze (links). Auch die weiblichen Zugbegleiter erhalten eine neue adrette Uniform (rechts).



25. Oktober. Ehrengäste, Konstrukteure, Meister und Arbeiter bei der Übergabe der ersten deutschen Europa-Lokomotive, der Vier-system-Lokomotive E 410, durch Alfred Krupp von Bohlen.

Führerstand der ersten deutschen Europa-Lokomotive E 410.



20. November. Der Hamburger Verkehrsbund (HVV) findet als Prototyp einer freiwilligen Kooperation aller Nahverkehrsträger eines Ballungsraumes weltweit Interesse. Zahlreiche Experten informieren sich über Planungen und Erfolge an Ort und Stelle. Im Bild: die britische Transportministerin Barbara Castle im Fachgespräch mit den Verbunddirektoren Dr.-Ing. Fritz Pampel und Werner Heinze (von links nach rechts).



12. November. In einer „Vorwelle“ und drei Wellen bis zum 24. Dezember fahren 390000 ausländische Arbeitnehmer in 177 Sonderzügen zum Weihnachtsfest in ihre Heimatländer Italien, Spanien, Griechenland, Türkei und Jugoslawien.

Plädoyer für eine Unternehmerbahn

Die Erkenntnisse des Gutachtens der „Treuarbeit“ über die Kostenrechnung der Bundesbahn kommentiert der bekannte Wirtschaftsjournalist Gerhard Hoepfner in der „Welt“ vom 29. April 1966 wie folgt:

Mit blütenreiner Weste präsentieren sich die Kostenrechner der Deutschen Bundesbahn nach dem hochnotpeinlichen „Verhör“, dem sie das Bundeskabinett durch die „Treuarbeit“ unterworfen hat. Weißer geht's nicht, so könnten Schienen-Chef Professor Oeftering und seine Leute jublieren. Abgesehen von wenigen Schönheitsfehlern ist mit dem Rechenwerk alles in Ordnung. Das Gutachten läßt daran keinen Zweifel.

Gerade diese Zweifel freilich sind es seinerzeit gewesen, die das Kabinett hegte, wohl in der heimlichen Hoffnung, in den Büchern der Bahn könnten sich allerlei dubiose Kosten-Posten und damit die Möglichkeit finden lassen, mit den Ausgleichszahlungen des Bundes an sein großes Unternehmens-Kind weiterhin zu säumen.

Wie die Revisions- und Treuhand-AG feststellt, trägt die Bahn an einer Reihe von Sonderlasten. Die wichtigsten sind bei den kostenorientierten Berufs-, Schüler- und anderen Sozialtarifen zu suchen, ferner in der politischen Pflicht, unwirtschaftlichen Schienenverkehr in Bundesfördergebieten weiterzubetreiben.

Auch die „außergewöhnlich hohe Beförderungssteuer“ um den Personenverkehr erscheint den Gutachtern als Sonderlast; es wird empfohlen, sie zu senken oder zu streichen.

Unmittelbar oder mittelbar läßt sich das Gewicht dieser Sonderlasten nach Ansicht der Treuarbeit aus dem Rechenwerk der Bundesbahn bestimmen. Wäre das geschehen, und hätte der Bund die Konsequenzen gezogen, dann wäre der Fehlbetrag der Bahn 1964 immerhin von 970 auf 480 Millionen DM gesunken. Freilich hätte der Bundesfinanzminister dann 490 Millionen an die Bahn zahlen müssen, aber nicht als Subvention, sondern als Entgelt für Leistungen im Interesse des Bundes, an denen die Bahn kein Interesse hat.

Die Treuarbeit fordert den Fiskus damit aber nicht nur auf, sich seiner finanziellen Pflichten gegenüber der Bahn anzunehmen. Es wird auch der Vorschlag gemacht, den beide Seiten unbefriedigenden Zustand des globalen Ausgleichs so bald wie möglich zu beenden und Ausgleichszahlungen dadurch zu verhindern, daß die Bahn kaufmännisch freie

Hand erhält. Es wird empfohlen, das Leistungsangebot der Bundesbahn erheblich einzuschränken. Maßstab für das „Gesundshrumpfen“ sollen nicht die Wünsche Außenstehender oder der eigenen Bediensteten und ihrer Gewerkschaften sein, sondern der Rechenstift. Die Bahn soll sich von Ballast lösen, der mehr kostet, als er einbringt, und sich auf rentable Strecken konzentrieren: Hauptstrecken-Fernverkehr, Massengut-Nahtransport, Personenbeförderung in Ballungszentren.

Entsprechend ist nach dem Gutachten die Organisation der Bahn zu straffen, sind Bahnbetriebe stillzulegen und die Personalkosten dadurch zu mindern, daß so lange mit Einstellungen kurz getreten wird, bis die Zahl der Beamten, Angestellten und Arbeiter auf das kaufmännisch Notwendige begrenzt ist.

Die Leistungen, die die Bahn dann noch anbietet, soll sie sich nach Ansicht der Treuhand-Gesellschaft angemessen bezahlen lassen.

Die Bahn darf keine Beamtenbahn bleiben, sie muß eine Unternehmerbahn werden, diese Empfehlung wird immer

Von Jahr zu Jahr

Die Bahn im Gespräch

Im Sozialdemokratischen Pressedienst vom 18. Dezember 1980 umreißt der neue Bundesverkehrsminister Hauff seine zukünftige DB-Politik:

In diesen Tagen reden nicht nur alle vom Wetter, sondern auch von der Bahn. Dabei schwanken die Stimmen von tiefer Resignation bis zu euphorischen Kurzzeitträumen, die mit Hilfe angeblich wunderwirkender Patentrezepte Realität werden sollen. Dies zeigt zumindest: Die Bahn ist im Gespräch – aber weder Schwarz-Weiß-Malerei noch unüberlegte Experimente wie Privatisierung oder generelle Stilllegung ganzer Teilaufgaben nützen der Bahn.

Das sind die Fakten: Die Produktivität der Bahn ist im Personenverkehr – definiert als Leistung je Dienstkraft – von 1970 bis 1979 um über elf Prozent gestiegen, im Güterverkehr sogar um fast 22 Prozent. Ähnliche Steigerungsraten finden sich auch in anderen Bereichen. Dennoch zeichnen sich in den kommenden Jahren steigende Bilanzverluste sowie eine wachsende Gesamtverschuldung für die Bahn ab. Zur Beunruhigung ist kein Anlaß. Aber wir dürfen die Bahn auch nicht in eine Krise hineinreden.

Diese Entwicklung darf die Bahn nicht als unabänderlich, als strukturbedingt hinnehmen. Notwendig sind mindestens drei Maßnahmen:

➤ Die Bahn muß ihr Leistungsangebot da verbessern, wo es vom Markt her wirklich attraktiv ist. Das gilt für den Intercity-Verkehr, das gilt auch für große Teile des schienenengebundenen Nahverkehrs.

➤ Die Bahn muß investieren, um in zukunftsorientierten Bereichen ihre Chancen zu wahren, damit Kapazitätsengpässe abgebaut und Reisezeiten und Transportzeiten verringert werden. Es sind alle Möglichkeiten der Rationalisierung auszuschöpfen, damit die Kosten weiter gesenkt werden. Tabus darf es dabei nicht geben. Ein Einschnitt da, wo sich Alternativen nicht bieten, kostet Kraft und muß auch politisch durchgestanden werden.

➤ Die Bahn muß ihre Tarife so marktgerecht wie möglich gestalten. Das heißt, sie wird dort, wo der Markt es erlaubt, die Preise erhöhen müssen. Dies ist keineswegs populär. Aber Defizite sind nicht abbaubar ohne Anpassung der Preise und schon gar nicht durch Preisnachlässe. Das zeigt das Beispiel der Schwedischen Staatsbahnen, die nach drastischen Tarifabsenkungen im Vorjahr in diesem Jahr die Preise um insgesamt 23 Prozent angehoben haben.

□ Der Jahresfehlbetrag bei der DB ist gegenüber dem Vorjahr wieder um 370 Millionen DM auf 3,9 Milliarden DM angestiegen.

In ihrem Geschäftsbericht veröffentlicht die DB erstmals neben der Gewinn- und Verlustrechnung die Trennungsrechnung, die das einheitliche Ergebnis der DB den verschiedenen von der DB erfüllten Aufgaben zuordnet. Unterteilt wird in die Bereiche Infrastrukturbereitstellung (Schienennetz = staatlicher Bereich) und Transportbetrieb, der im öffentlichen Personennahverkehr (gemeinwirtschaftlicher Bereich) und den übrigen Transportbetrieb (eigenwirtschaftlicher Bereich) unterteilt ist.

□ Neueinstellungen haben bei der DB dazu geführt, daß der Personalbestand nur geringfügig unter dem des Vorjahres liegt. Insgesamt sind bei der DB 344 000 Mitarbeiter beschäftigt.

Im Güterverkehr sind bei der DB über 330 Millionen Tonnen befördert worden. 1,6 Milliarden Fahrgäste benutzten die Verkehrsmittel der DB.

□ In den Ballungsräumen im Bereich des S-Bahn-Verkehrs sind weiter steigende Fahrgastzahlen zu verzeichnen. Im ersten Halbjahr haben 250 Millionen Fahrgäste die S-Bahnen benutzt.

□ Im Bahnbus- und DB-Auftragsbusdienst wurden über 550 Millionen Fahrgäste gezählt.

□ Bei der DB gibt es rund 9500 Triebfahrzeuge, 16 000 Reisezug- und 283 000 Güterwagen.

□ In den Bundesbahn-Ausbesserungswerken Opladen und München-Neuaubing werden Elektronik-Zentral-Werkstätten (EZW) für die Instandhaltung elektronischer Einrichtungen in Schienenfahrzeugen eingerichtet.

□ Die Laufkilometer-Grenzwerte aller DB-Personen- und -Gepäckwagen werden um 22 Prozent auf 550 000 Kilometer (plus 10 Prozent) je Wagen erhöht.

□ Die Modernisierung des Fahrausweisverkaufs durch den Einsatz weiterer Datenstationen, von Fahrausweisautomaten und die Einrichtung von Verkaufszentren ist weiter forciert worden (MOFA). Insgesamt sind jetzt 380 MOFA-Stationen bei 170 Fahrkartenausgaben und 770 MOFA-Fahrausweisautomaten installiert. Neue Verkaufszentren sind unter anderem in den Hauptbahnhöfen von Frankfurt (M), Nürnberg, Oberhausen und Bielefeld eingerichtet worden.

□ 148 überalterte Stellwerke sind durch 40 neue Gleisbildstellwerke ersetzt worden, unter anderem in Gmünden, Bamberg, Düsseldorf Hbf, Nürnberg Rbf, Basel Badischer Bahnhof und Frankfurt Süd. Im Bereich der Siegstrecke sind sechs Dr-Stellwerke nach einem Einheitstyp neu gebaut worden.

□ Im Rahmen der Unterhaltungs- sowie Erhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen von Brücken im DB-Bereich sind über 2000 Bauvorhaben in Ausführung. Abgeschlossen ist unter anderem die Erneuerung der Eisenbahnbrücke über den Neckar bei Marbach (Neckar-Viadukt). ★

□ Verschiedene Empfangsgebäude sind neu gebaut worden und in Betrieb gegangen, so in Alfeld, Rinteln, Rastede, Germersheim, Burghausen, Feucht, Brühl und Waiblingen. ★

□ Von der Neubaustrecke Hannover–Würzburg sind fast 90 Prozent landesplanerisch festgestellt.

□ Die Reisegeschwindigkeit von über 100 Kilometer in der Stunde sowie der geforderte hohe Pünktlichkeitsgrad der IC-Züge setzen einen voll funktionsfähigen Fahrweg voraus. Hierzu sind regelmäßige Erhaltungsarbeiten an den Oberbauanlagen notwendig. Damit der Fahrweg den Anforderungen des Leistungsangebots im Reise- und Güterverkehr auch weiterhin genügt, sind von den 6000 Kilometern Gleisen und 6300 Weichen des IC-Netzes jedes Jahr ungefähr 2600 Kilometer Gleisdurcharbeitung,

4200 Weichendurcharbeitung,
300 Kilometer Gleisumbauten und
480 Weichenumbauten

technisch notwendig. ★

□ Seit Bestehen der DB sind rund 2800 Kilometer Strecke total stillgelegt, und auf über 5000 Kilometer Strecke ist der Personenverkehr eingestellt worden.

□ Auf 23 Streckenabschnitten mit insgesamt 379 Kilometer Länge wird der Reiseverkehr auf Busbedienung umgestellt.

Auf 22 Streckenabschnitten mit insgesamt 438 Kilometer Länge wird der elektrische Betrieb aufgenommen.

Zwei Streckenabschnitte mit insgesamt 8,2 Kilometer Länge werden neu eröffnet.

□ Seit 1970 sind sechs Bundesbahn-Ausbesserungswerke stillgelegt worden, 29 sind noch in Betrieb.

□ Das Bruttosozialprodukt ist in der Bundesrepublik Deutschland nur noch um 1,8 Prozent gestiegen, gegenüber der Quote von 1979 mit 4,5 Prozent und 1978 mit 3,6 Prozent. Im Wirtschaftswachstum ist die Bundesrepublik Deutschland nach Italien in der Europäischen Gemeinschaft führend, während sie bei der Arbeitslosenquote mit 3,5 Prozent (gegenüber 8,2 Prozent in Großbritannien) und beim Preisanstieg mit 5,5 Prozent (gegenüber Italien mit 20,5 Prozent) jeweils an letzter Stelle liegt.

□ In der Bundesrepublik Deutschland gibt es über 23 Millionen Personenkraftwagen.

Neuordnung des Gepäck- und Expreßgutverkehrs der DB

Willfried Renger, Projektleiter „R-GEP“ und Paul Reppahn, Leitungsassistent Marketing Kleingut in der Zentrale der DB

Die Entwicklung des DB-Produkts Expreßdienst im Markt

Die DB hat in den 80er Jahren im Expreßdienst Mengen und auf dem Markt der eiligen Kleingüter Anteile verloren. Von den 1980 von 35,8 Millionen Sendungen im Jahr sind Ende des Jahrzehnts weniger als 20 Millionen übrig geblieben. Dieser — über mehrere Jahre als „Reduktionsmodell“ akzeptierten — Mengenentwicklung stand eine überproportional positive Entwicklung der Erlöse je Sendung gegenüber. Diese Strategie konnte — gemessen am Unternehmenserfolg — als durchaus positiv betrachtet werden. Sie stößt heute an ihre Grenzen und droht ins Negative umzuschlagen, weil

- ▷ der Markt überproportionale Preiserhöhungen nicht mehr zuläßt;
- ▷ sich das Preis-/Leistungsverhältnis zugunsten der Wettbewerber, die ihre Produktqualität stetig verbessern, umkehrt;
- ▷ die Mengentrückgänge auch angesichts der Kapazitätsausweitung der Wettbewerber eine Dimension erreicht haben, die nicht mehr steuerbar ist.

Diese Entwicklung läßt sich nicht mehr durch Nachbessern zurückschrauben. Es stellt sich die Frage: Marktverzicht oder Anspruch der DB auf Marktteilnahme?

Die Antwort lautet: Teilnahme der DB am anspruchsvollen Wachstumsmarkt der eiligen Kleingüter. Das dafür notwendige neue Produktions- und Produktbild wurde vom Vorstands-Projekt GEP entwickelt und vom Realisierungs-Projekt GEP aufbereitet.

Das hergebrachte Produktbild

Produktbild und -qualität des hergebrachten Expreßdienstes orientierten sich — entgegen den Thesen und Lehren des Marketing — weitgehend nicht am Markt, sondern an der Verfügbarkeit der Produktionsmittel. Hauptlastenträger für den Gepäck- und Expreßgutverkehr waren Reisezüge, insbesondere die D-Züge, als Produktionsmittel, die auf einen anderen Markt als den der eiligen Kleingüter ausgerichtet sind. Künftig steht dem Gepäck- und Expreßgut-

verkehr ein weitgehend eigenständiges Produktionssystem zur Verfügung.

Das vermeintlich kostengünstige Mitfahren in Reisezügen muß durch einen überproportional hohen Aufwand im Ladedienst erkaufte werden. Eine Bündelung oder Kanalisierung von Gutströmen ist kaum möglich. Die Güter werden in mehr als zwei Millionen theoretisch denkbaren Schienen-Relationen in vielen, über den gesamten Tagesablauf verteilten Wellen befördert. Kurze Ladezeiten am Bahnsteig, meist bei mehreren Zügen zur gleichen Zeit, bestimmen die Tagesganglinien für den Personalbedarf im Ladedienst. Kurzfristig hoher Personalbedarf zur Bedienung von Zugbündeln und unproduktive Zugpausen wechseln sich ab.

Die Verteilung der Gutströme auf eine Vielzahl von Beförderungswellen über den gesamten Tag und die mit Rücksicht auf den Reiseverkehr kurzen Ladezeiten machen Maßnahmen zur Mechanisierung und Rationalisierung sowie das Zusammenfassen einzelner Güter zu Ladeeinheiten fast unmöglich. Zahlreiche Sortieraufgaben müssen deshalb personalintensiv von rund 600 Fahrladeschaffnern im Zug erledigt werden. Allein der Ladedienst erfordert 70 Prozent aller im Gepäck- und Expreßgutverkehr der DB eingesetzten Mitarbeiter.

Die neue Produktionsform

Die neue Konzeption basiert auf 34 Knoten. Die fast 1500 Filialen sind nach dem Postleitzahlen-System bestimmten Knoten zugeordnet. Die Knoten sind Schnittstellen zwischen der Sammlung und Verteilung in der Fläche (Bezirksverkehr) einerseits und dem Fernverkehr andererseits. Dort, wo es möglich war, wurden die Knoten in den Güterabfertigungen eingerichtet: Dortmund, Hagen, Lübeck, Würzburg, Düsseldorf, Bielefeld, Köln, Kreuztal, Saarbrücken, Nürnberg, Augsburg. In diesen Fällen ist der Idealzustand eines Frachtzentrums für die gesamte Kleingutpalette in wesentlichen Grundzügen — zumindest was die Produktionsabläufe angeht — realisiert. Deutliche Vorteile im Vergleich zur Gutbehandlung am Bahnsteig resultieren insbesondere aus

- ▷ der Möglichkeit, Arbeiten aus den Bereichen Stückfracht und Expreßdienst zu verzahnen,
- ▷ kürzeren Wegen zwischen Schienenfahrzeugen des Fernverkehrs und Straßenfahrzeugen des Bezirksverkehrs sowie beim Gutaustausch zwischen Güterwagen,
- ▷ der Optimierung des Lkw-Einsatzes (Hausverkehr Stückfracht und Bezirksverkehr Expreßdienst),
- ▷ der wirtschaftlicheren Gestaltung der Ladevorgänge, die ebenerdig auf gleichem Niveau stattfinden.

Dort, wo aus zwingenden Gründen diese Verbundproduktion nicht möglich war, wurden GEP-Knoten in den Personenbahnhöfen eingerichtet. In diesen Fällen wird die gemeinsame Produktion mit Stückfracht im Frachtzentrum erst nach Schaffung neuer Infrastrukturen möglich sein.



Bild 1: Bei den acht aufkommensstärksten GEP-Knoten wurden Hochleistungs-Sortieranlagen installiert



Bild 2: Die Leitdaten (Postleitzahlen) zur Steuerung des Guts werden über eine Tastatur eingegeben

Die Zahl der in den Knoten zu behandelnden Stücke liegt zwischen durchschnittlich 2500 und 10000 je Tag. Bei den acht aufkommensstärksten Knoten sind Hochleistungs-Sortieranlagen installiert: Hagen, Stuttgart, Düsseldorf, Köln, Frankfurt, Nürnberg, München, Hamburg (Bilder 1 und 2).

Die 34 GEP-Knoten sind über Nacht

umladefrei mit einem eigenständigen Zugsystem miteinander verbunden. Nur bei Knoten mit geringem Aufkommen werden in schwachen Relationen Güter am Bahnsteig bei- oder ausgeladen. Anstelle der teuren Gepäckwagen treten Zug um Zug kostengünstigere Güterwagen der Gattung Hbis mit 120 km/h Lauffähigkeit.

(BB '1990, S. 377-380, Auszug)

Feste Fahrbahn

Bilanz der bisherigen Untersuchungen und Ausblick

Prof. Dr.-Ing. Lothar Fendrich, Hauptabteilungsleiter Oberbau in der Zentrale der DB

Aufgrund der künftigen Leistungsbilder des Personen- und Güterverkehrs wird in Zukunft eine weitere starke Verdichtung des Schienenverkehrs auf den Magistralen und insbesondere auf den Hochgeschwindigkeitsstrecken erwartet. Höchstmögliche Verfügbarkeit der ortsfesten Anlagen und Fahrzeuge ist unabdingbares Ziel. Im Vergleich Schotteroberbau/Feste Fahrbahn sind daher folgende Kriterien zu untersuchen und entsprechend zu werten:

- ▷ Dauerhaftigkeit der Gleisgeometrie
- ▷ Gleisstabilität
- ▷ Fahrzeug-Fahrdynamik
- ▷ Instandhaltungsaufwand (Inspektion, Wartung, Instandsetzung)
- ▷ Erstinvestition, Liegedauer, Abschreibung
- ▷ Technische/wirtschaftliche Systemausschlüsse.

Im Jahr 1987 wurden die seit Anfang der 70er Jahre laufenden Einzelaktivitäten auf dem Gebiet der Feste Fahrbahn erweitert und zu einem Gesamtprojekt „Weiterentwicklung und Erprobung schotterloser Oberbau“ zusammengefaßt.

Konstruktionen der Feste Fahrbahn

Im Rahmen der Entwicklungsarbeit wurden neben einer Vielzahl von Detailverbesserungen bei Einzelkomponenten, zum Beispiel der Schienenbefestigung und dem Schallschutz, grundlegende Untersuchungen zur „Feste Fahrbahn auf Erdkörper und Brücken“ durchgeführt sowie die Modifizierung bereits bekannter und zum Teil erprobter Fahrbahnkonstruktionen verfolgt. Die aufgrund der gewonnenen Erkenntnisse weiterentwickelten Konstruktionen lassen sich vom Prinzip her in die Hauptgruppen

- ▷ Einbetonierter Betonschwellen-Gleisrost auf Betontragplatten (Bauarten Rheda und Züblin),
- ▷ Verankerter oder verklebter Betonschwellen-Gleisrost auf Betontragplatte oder Asphalttragschicht (Bauarten SATO und Schwelle mit Bitumen-Verguß (SBV)),
- ▷ Fertigteilplatten oder -rahmen auf Betontragplatte oder Asphalttragschicht (Bauart DB/Dyckerhoff + Widmann)

einteilen.

Bilanz und Wertung der technischen Untersuchungen

Der Entwicklungsstand der Feste Fahrbahn-Konstruktionen läßt schon zum heutigen Zeitpunkt die generelle Aussage zu, daß aus technischer Sicht die durchgängige Ausrüstung einer Neubaustrecke ab 1992 mit Fester Fahrbahn möglich ist.

Die weiteren Untersuchungen an den Erdbauwerken lassen keine Forderungen nach Höhenregulierbarkeit der Feste Fahrbahn erwarten, die nicht mit der vorhandenen Schienenbefestigung loarv 300 erreicht werden kann. Vordringlich muß 1991 auf einer Versuchsstrecke noch die Entwässerung, besonders die Mitten-Entwässerung, konstruktiv ausgestattet und überprüft werden.

Auch der Brückenbau muß zwar noch Detailfragen klären, grundsätzliche technische K.-o.-Kriterien für die Feste Fahrbahn auf Brücken sind aber nicht mehr zu erwarten. Mit dem Versuchseinbau auf der Amperbrücke wird die Wirkungsweise der Feste Fahrbahn auf langen Brücken in der Praxis getestet. Besondere Hinweise werden noch in schalltechnischer Hinsicht von diesem Versuch erwartet.

Von den entwickelten und erprobten Fahrbahnkonstruktionen sind die Bauarten Rheda und Züblin für Tunnel und kurze Brücken (bis 25 Meter) uneinge-

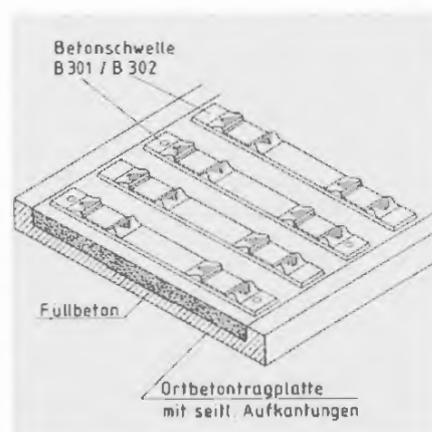


Bild 1: Systemskizze Bauart Rheda/Sengeberg

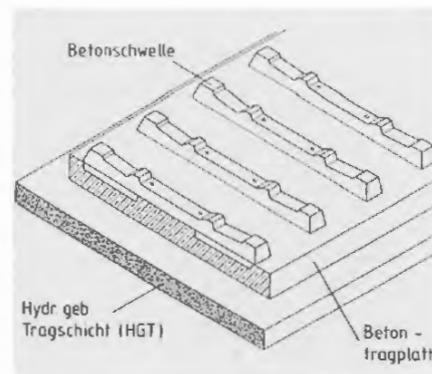


Bild 2: Systemskizze Bauart Züblin



„Die ‚Chronik Deutsche Bundesbahn‘ hält nicht nur ein wichtiges Kapitel deutscher Eisenbahngeschichte in Wort und Bild fest, sondern spiegelt gleichsam den Weg der Bundesrepublik Deutschland aus der Nachkriegsnot zum souveränen Staat, zur lebendigen Demokratie und einer blühenden Wirtschaft wider. Die Chronik behandelt den Zeitraum 1949 bis 1993, der für viele ihrer Leser selbst erlebte Vergangenheit sein wird: Teilung Deutschlands, Kalter Krieg und Mauerbau, zugleich aber auch Frieden, Freiheit, Wohlstand und am Ende die Einheit.

Die vielen zeitgenössischen Äußerungen, die einmalige Bilddokumentation und die umfassende chronologische Datensammlung machen die ‚Chronik Deutsche Bundesbahn‘ nicht nur für Eisenbahnfreunde, sondern für jeden an der Entwicklung der Bundesrepublik Deutschland in den Jahren 1949 bis 1993 interessierten Leser zu einem informativen Nachschlage- und Lesebuch.“

Matthias Wissmann, Bundesminister für Verkehr

