

4. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 19. - 23. November 1986



Horb a. Neckar, 22. November 1986

Erstes Horber Manifest

Reform der deutschen Bahnpolitik.

Die gemeinsam diesen Aufruf durch die Unterschrift ihrer Spitzenvertreter tragenden Verbände, Gewerkschaften, Vereine, Organisationen, Institutionen und Initiativen appellieren mit großen Eindringlichkeit an Bundestag und Bundesregierung, in der kommenden Legislaturperiode eine grundlegend neue Bahnpolitik einzuleiten. Sie bitten gleichzeitig Länderparlamente und Regierungen sowie alle Stellen und Behörden, die es angeht, einschließlich derjenigen der kommunalen Ebene, diese neue Politik im Rahmen ihrer Möglichkeiten und Zuständigkeiten nach Kräften zu unterstützen.

1. Bestandsaufnahme

- Die Verkehrsentwicklung in Deutschland hat der Bundesrepublik in den letzten drei Jahrzehnten durch einen gigantischen Straßenbau für mehrere Hundert Milliarden DM ein Straßennetz von rund 500 000 km Länge beschert.
- Die lawinenartige Ausbreitung des Kraftfahrzeugverkehrs hat uns aber nicht nur die gepriesene Freiheit und Mobilität, sondern in rund drei Jahrzehnten auch ein Heer von 500 000 Verkehrstoten und Millionen von Verletzten sowie eine drastische Verminderung der Lebensqualität durch Lärm, Millionen Tonnen jährlich ausgestoßener Schadstoffe sowie empfindliche Störungen städtischen Lebens durch chaotische Zustände im Verkehr gebracht.

2. Bisherige vergebliche Ansätze zur Problemlösung

- Mit bleifreiem Benzin und Katalysator allein sind die schon eingetretenen und noch zu erwartenden Milliardenschäden an Wald und Bauten sowie Volksvermögen nicht aus der Welt zu schaffen.
- Dies gilt umso mehr, wenn weiterhin durch Benzinpreise weit unter dem Niveau der meisten Nachbarstaaten, durch kostenfreies Parken auf öffentlicher Verkehrsfläche, Werbungskostenprivilegien für Autofahrer im Steuerrecht und gewaltige psychologisch geschickt aufgebaute Werbefeldzüge die Motorisierung weiter hemmungslos forciert wird.

3. Reform der Bahnpolitik als Chance zur Lösung des Problems

- Eine spürbare Eindämmung der mit einseitiger Ausrichtung auf das Kraftfahrzeug als einzigem Bodenverkehrsmittel zunehmenden Gefahren könnte allerdings durch eine Rückbesinnung auf den

4. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 19. - 23. November 1986

DIE schienenverkehrs-
HST
politische Veranstaltung

öffentlichen Verkehr und dabei vor allem auf die stärkere Wiedereinschaltung des Verkehrssystems Eisenbahn erreicht werden. Jeder per Schiene (insbesondere per elektrifizierter Schiene) statt per Straße durchgeführte Transport erspart einen bestimmten Anteil der negativen, jedoch unvermeidlichen Folgen des Straßentransports.

- Das bisher flächendeckende Eisenbahnnetz von 30 000 km ist jedoch im Zuge der einseitigen Investitionspolitik zugunsten der Straße in den letzten 15 Jahren bereits auf rund 20 000 km geschrumpft und dürfte, wenn die Infrastrukturpolitik für die Bahn nicht grundlegend neu konzipiert wird, in einigen Jahren bei einem "Netz" von 10 000 km enden.

4. Die "Neue Bahn" 1983 - 1986

- Zwar ist man dabei, mit einem Vorstand, dem man ausschließlich die Verbesserung des Wirtschaftsergebnisses der Bahn zur Richtschnur gemacht hat, einen neuen Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Schiene mit Milliarden-Investitionen aufzuziehen. Man spricht von diesem Verkehr auf wenigen Magistralen als der "Neuen Bahn", die zwar halb so schnell wie das Flugzeug, jedoch doppelt so schnell wie das Auto und darüber hinaus kostendeckend sein soll. Eine Bahn, die sich innerhalb des Gesamtverkehrssystems unter heutigen Bedingungen einen hohen Verkehrsanteil sichern will, muß sicherlich auch diesen Weg, allerdings in umweltverträglicher Weise, beschreiten.
- Gleichzeitig droht aber in der Bundesrepublik Deutschland heute dem öffentlichen Schienenverkehr die Zurückschneidung von einem weithin flächendeckenden Basisverkehrssystem auf ein lediglich Ballungszentren verbindendes Massentransportsystem.
- Das bisherige flächendeckende Bahnnetz, das schon seit 1950 grundlegend hätte erneuert, modernisiert und damit auch rationalisiert werden müssen, verkümmert bei dieser einseitigen Investitionspolitik weiter wie bisher. Zur Beruhigung der Gemüter abgeschlossene und noch abzuschließende "Ländervereinbarungen" der Bundesbahn, die einen Teil dieses Netzes für rund 10 Jahre in seinem Bestand sichern sollen, haben zwar ihren Wert und sind ein Schritt in die richtige Richtung. Ihre entscheidende Schwäche liegt aber darin, daß sie diese Netzteile in ihrem bisherigen, völlig veralteten Zustand "erhalten".
- Diese Politik hat offenbar übersehen, daß nach dem heutigen Stand der Technik Bahnen mit 30 - 40 km/h Reisegeschwindigkeit, die von Mofafahrern überholt werden können, zwar als Museumsbahn ihren Wert haben können, aber heute absolut kein zeitgemäßes Verkehrsmittel mehr sind.

4. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 19. - 23. November 1986



- Die "Erhaltung" allein, so wichtig sie ist, wird diese Strecken nicht wieder so stark beleben wie es vor dem Siegeszug des Autos der Fall war, und wie es bei grundlegender Rationalisierung und Modernisierung, vor allem wesentlicher Beschleunigung des Verkehrs angesichts des Bevölkerungs- und Wirtschaftspotentials ihrer Einzugsgebiete möglich wäre.
- Längst hätte deshalb das weithin flächendeckende klassische Bahnnetz in Deutschland von seinem Eigentümer, dem Bund, so modernisiert werden müssen, daß auf allen Strecken wesentlich höhere Reisegeschwindigkeiten, in der Regel nicht unter 70 - 80 km/h, angeboten würden, daß Bahnübergänge gesichert wären und das stationäre Betriebspersonal - nicht dagegen das den Kunden betreuende Service-Personal - durch Fernsteuerung weitgehend ersetzt wäre.
- Beginnt dieser Prozeß nicht unverzüglich, so verzögern die Ländervereinbarungen lediglich die ohnehin unvermeidliche Modernisierung und Rationalisierung dieser Netzbestandteile. Dadurch wird die vom Verkehrspotential her denkbare größere Nachfrage nicht geweckt und die an sich möglichen Mehreinnahmen bleiben aus.

5. Tatsächliche Ursachen des Verkehrsrückgangs der Bahn

- Der Bürger hat ja den Verkehrsangeboten auf den Zweigstrecken der Bahn nicht deshalb mit einer Massenflucht den Rücken gekehrt, weil plötzlich keine Nachfrage mehr für Verkehrsleistungen auf diesen Strecken bestand, sondern weil diese ihm in hoffnungslos veralteter und sich ständig noch verschlechternder Qualität präsentiert wurden. Im benachbarten Ausland haben Strecken mit wesentlich geringerem Bevölkerungs- und Wirtschaftspotential als vergleichbare Strecken bei uns bei kurzen Fahrzeiten und permanent angebotenen Stundenverkehr ein Mehrfaches an Fahrgästen. Zum Teil haben sie sogar noch in den letzten Jahren beachtliche Verkehrsmengen hinzugewonnen. Bei uns dagegen bleiben bei den am Abend und am Wochenende meist nicht mehr bedienten Nebenstrecken auch noch die letzten Fahrgäste fort.
- Die Angebotsumstellung auf Bus als netzerstörende Negativrationalisierung kann nur in Ausnahmefällen ein "bedarfsgerechter" Ersatz sein. Mit dieser Maßnahme ist durchweg eine Verminderung der Reisequalität verbunden. Schon bei Entfernungen von 30 km und mehr wäre jedoch ein zeitgemäßer Bahnbetrieb regelmäßig doppelt so schnell wie der Bus und in den Fällen, wo Ziel und Quelle des Verkehrs in Bahnhofsnähe liegen, sogar ebenso schnell wie das Auto. Der Busverkehr ist dagegen die unverzichtbare Ergänzung der Schiene zur Sammlung und

4. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 19. - 23. November 1986



Verteilung der Fahrgäste von und zu den Bahnhöfen. Dies ist deshalb dringlicher als je zuvor, weil in der Euphorie des Autozeitalters Siedlungsplanung jahrzehntelang ohne jede Rücksicht auf günstige Bahnanbindung betrieben wurde.

6. Konsequenzen aus diesen Erkenntnissen

- Was Not tut, ist deshalb nicht die Angebotsumstellung auf den Bus, sondern auf einen modernen, automatisierten, schnellen, nicht am Wochenende plötzlich ausfallenden, sondern ständig in zumutbaren Abständen zur Verfügung stehenden Bahnbetrieb.
- Die erwähnten Erfahrungen im benachbarten Ausland (Schweiz, Dänemark u.a.) zeigen, daß dieser Weg auch heute erfolgreich beschritten wird.
- Es darf doch in Deutschland nicht dabei bleiben, wir nennen als Beispiel die in jüngster Zeit endgültig geschlossene Strecke Remscheid -Gummersbach, daß man auf einer Strecke von knapp 40 km im Jahre 1914 per Schiene 63 Minuten, 1986 aber per Bus 80 Minuten braucht, während eine modernisierte Bahn diese Entfernung ohne weiteres in 40 Minuten überbrücken könnte. Die heutige Bahnpolitik ist im Begriff, diesen Qualitätsverlust und Rückschritt im öffentlichen Verkehr in wenigen Jahren auf alle Bereiche der Bundesrepublik auszudehnen.
- Schließlich ist die gleichmäßige Vorhaltung öffentlicher Verkehrsinfrastruktur in allen Landesteilen ein wesentlicher Teil Daseinsvorsorge. Mit seinem zur Zeit immer mehr verfallenden, immer noch milliardenschweren Sondervermögen "Bundesbahn" sollte der Bund nicht nur Geld verdienen wollen, sondern wichtige sozial-, arbeitsmarkt-, jugend-, regional- und vor allem umweltpolitische Ziele anstreben.
- "Stillgelegte" Strecken überlassen den Gesamtverkehr der weiteren Expansion des umweltfeindlichen Kraftverkehrs, wobei die Kunden meist auch für den Fernverkehr verloren gehen. Wo Netzzusammenhänge zerstört werden, ist das Absterben auch der Reststrecken meist nur eine Frage der Zeit.
- In veraltetem Zustand "erhaltene" Strecken haben wenig Verkehrswert und kosten Steuergeld. Sie schöpfen weder die Möglichkeiten zu Einsparungen noch zur Gewinnung zusätzlicher Einnahmen durch Modernisierung und Rationalisierung aus.
- "Modernisierte" Strecken holen den Verkehr wieder auf die Schiene, entlasten die Umwelt und gewährleisten ein sicheres, schnelles, umweltfreundliches und bei jeder Witterung zuverlässiges und bequemes Transportsystem.

7. Zukunftsperspektiven

- Eine grundlegend neue Investitionspolitik erfordert mit Sicherheit

4. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 19. - 23. November 1986

DIE schienenverkehrs-
HST
politische Veranstaltung

eine gewaltige politische und finanzielle Anstrengung, für die nun einmal der Bund als Eigentümer der Eisenbahn nach dem Grundgesetz zuständig ist.

- Wir fordern deshalb, daß die bisherigen gigantischen Straßenbauinvestitionen als im Großen und Ganzen abgeschlossen betrachtet werden und jetzt endlich die finanziellen Möglichkeiten des Bundesverkehrshaushalts zu großen Anteilen auf diese unverzichtbare große Aufgabe der Rehabilitation der Bahn in Deutschland umgeschichtet und konzentriert werden.
- Hierzu ist die Aufstellung eines Gesamtprogramms für eine Neustrukturierung des gesamten deutschen Bahnnetzes die wichtigste und dringlichste Aufgabe.
- Dieses Netz sollte nicht viel kleiner als das 30 000-km-Netz der jüngeren Vergangenheit sein. Das Programm muß auch Trassenverbesserungen, längst fällig gewordene Lückenschlüsse und Netzergänzungen sowie aus Umweltschutzgründen weitgehende Elektrifizierungen umfassen. Auch müssen die Standorte der Bahnhöfe im Lichte der Siedlungsentwicklung neu bestimmt werden. Ferner dürfen die für das so erneuerte Netz notwendigen Beschaffungen an Wagen einschließlich elektrischer und dieselbetriebener Triebwagen nicht fehlen.
- Wir fordern in diesem Zusammenhang die Neuformulierung des Leistungsauftrags an die Bahn in ähnlicher Weise wie er in der Schweiz besteht. Auf allen vom Bund vorgehaltenen Strecken ist ein angemessenes Angebot im Takt einschließlich der Abendstunden und des Wochenendes zu entwickeln. Der Netzausbau hat den Geschwindigkeitsstandard zu erreichen, der in den Knotenbahnhöfen bei möglichst gleichzeitiger Ankunft der Züge aus allen Richtungen auch gleichzeitige Anschlüsse in alle Richtungen ermöglicht (vergleiche das Programm SBB 2000). Das Bahnnetz ist ferner benutzerfreundlich mit den übrigen Verkehrsnetzen zu verknüpfen.
- Die Unterzeichner dieses Appells sind bereit, bei der Aufstellung derartiger Planungen durch Anregungen und Vorschläge das politisch notwendige Umdenken in der Verkehrsinvestitionspolitik des Bundes zu fördern.
- Die Versuche, durch Trennungsrechnung und eine neue Gestaltung der Rechtsbeziehungen der Bahn zu ihrem Eigentümer die Erhaltung eines dichten, vielfältigen öffentlichen Aufgaben dienenden Bahnnetzes zu sichern, haben in der vergangenen Legislaturperiode noch nicht zum Ziel geführt. Deshalb muß für die Berechnung der Zuschüsse des Bundes zur regionalen Verkehrsbedienung im Rahmen der VO 1191 der EG ein neuer Weg

4. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 19. - 23. November 1986



gefunden werden. Hierbei muß auch der regionale Verkehrsanteil in den Zügen des kostendeckend zu betreibenden Fernverkehrs bei der Abgeltung an die Bahn berücksichtigt werden.

- Wir sind sicher, daß das nach unseren Forderungen gestaltete und bediente moderne Bahnnetz angesichts der gewaltigen Steigerung seiner Attraktivität gegenüber dem Straßenverkehr sowie bei maßvollen und familienfreundlichen Tarifen sehr bald in eine Ertragslage hineinwachsen wird, die im ganzen nicht mehr Zuschüsse erfordert, als sie der Bund aufgrund der genannten EG-VO schon heute zu leisten hat.
- Da die Berücksichtigung der von uns formulierten Ziele einer solchen Wende der Bahnpolitik dem bisherigen Leistungsauftrag der Bundesbahn nicht entspricht, muß sowohl die Leistung der Planungsarbeiten wie auch später ihre Realisierung der Bahn vom Eigentümer auferlegt werden.
- Die gesamte Reform der Bahn hat aber auch nur dann Zukunft, wenn der Bund sie endlich von den durch seine unzureichenden Investitionshilfen in den letzten 30 Jahren entstandenen Schulden entlastet. Tarifeinnahmen der Bahn auch in Zukunft wieder in Schuldendienste statt in Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen zu stecken, würde den gleichen tödlichen Kreislauf auslösen, der bis heute in die Sackgasse geführt hat.
- Erste, leicht durchführbare Maßnahmen des Bundesgesetzgebers zur Erleichterung der Situation der Bahn könnten sein:
Die Pauschalierung der Werbungskosten für die Fahrt zur Arbeitsstätte unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel nach Entfernungszonen gestaffelt, die Einführung der Gasölsteuerbefreiung und einer Minderung der Mehrwertsteuer für die Bahn, sowie Annäherung der Kraftstoffpreise an das Niveau unserer europäischen Nachbarländer durch Erhöhung der Mineralölsteuer.
- Darüber hinaus müßte planungsrechtlich gesichert werden, daß durch Stilllegung des Gesamtverkehrs freigewordene Bahntrassen noch mindestens 10 Jahre für eine Wiederherstellung der Strecke gesichert werden. Zur Zeit werden Trassenabschnitte dieser Art oft wenige Monate nach der Stilllegung für Industrie- oder Straßenbauzwecke verwendet. Dies könnte eine als notwendig erkannte Wiederherstellung einer Strecke unverantwortlich verteuern oder gar verhindern.

8. Modellvorhaben

- Um die grundsätzliche Richtigkeit und Zweckmäßigkeit unserer Forderungen nachzuweisen, sollte mit einem Pilotprojekt als Modellvorhaben in einer Region begonnen werden, bei der die

4. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 19. - 23. November 1986

DIE schienenverkehrs-
HST
politische Veranstaltung

Wiederherstellung des Bahnverkehrs deutlichen Erfolg verspricht. Hierfür wird vorgeschlagen, in der Region Bielefeld als Sofortprogramm die Strecken

- Münster - Rheda - Bielefeld
- Osnabrück - Bad Rothenfelde - Bielefeld
- Rahden - Bünde - Bielefeld
- Paderborn - Bielefeld

auf Streckenhöchstgeschwindigkeiten von 100 - 140 km/h umzurüsten und gleichzeitig ein Angebot so schnell wie möglich geführter Züge oder Triebwagen im Stundentakt einzurichten. Das dortige Bevölkerungspotential läßt im Vergleich zu ähnlich besiedelten Bereichen im Ausland eine Vermehrfachung der Benutzerzahlen erwarten. Besonders auf den Abschnitten Osnabrück - Halle und Lemgo - Bielefeld wird dabei gleichzeitig ein neuartiges Kleinbus-Zu- und Abbringersystem zu entwickeln sein, da dort Siedlungsschwerpunkte abseits der Bahnhöfe entstanden sind.

9. Schnelles Handeln tut not

Unsere Straßen und unsere Autos sind eine große Errungenschaft, die wir nicht in Frage stellen wollen.

Die teilweise verheerenden Folgen ihrer einseitigen Förderung bedrohen jedoch unsere Zukunft. Damit sie in Zukunft Segen stiften und nicht ein Alptraum für uns bleiben, ist eine Umkehr in der Verkehrspolitik notwendig.

Eine wirklich "Neue Bahn", die nicht nur Millionenregionen mit Konkurrenzangeboten zur Luftfahrt versorgt, sondern das immer noch schnellste, sicherste und umweltfreundlichste Verkehrssystem Bahn dem ganzen Lande erhält, ist das Gebot der Stunde.

Eine gewaltige neue gesellschaftspolitische Gemeinschaftsaufgabe wartet auf schnelles, zukunftssträchtiges Handeln der Verantwortlichen.

An ihrer Lösung werden sie gemessen werden.