

# PRO BAHN

## Nordrhein-Westfalen

Gemeinnütziger Fahrgastverband



-PRO BAHN, von Galen-Straße 112 41236 Mönchengladbach

An die  
Abgeordneten des  
Landtages  
Nordrhein-Westfalen

PRO BAHN  
Landesverband  
Nordrhein-Westfalen  
von Galen-Straße 1112  
41236 Mönchengladbach  
Tel. 0 21 66 / 61 24 60  
10. November 1994



Betr.: Gesetzgebung zum ÖPNV

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete!

Mit der Hauspost erhalten Sie in diesen Tagen die Ausgabe Dezember 1994 der PRO BAHN-Zeitung.

Anlässlich der Anhörung zum Entwurf eines ÖPNV-Gesetzes am 25.11.1994 im Landtage möchten wir Sie besonders auf den Beitrag

### Regionalisierungsgesetz für Nordrhein-Westfalen Der Zug der Zeit - Bus statt Bahn?

aufmerksam machen.

Wir sehen im vorliegenden Gesetzesentwurf erhebliche Mängel, insbesondere hinsichtlich der Entwicklung des Schienenverkehrs zum Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs und hinsichtlich der überregionalen Erschließung der Landesteile, in denen die DB Fernverkehr nicht anbietet, so im Siegerland, Sauerland, Münsterland und Ostwestfalen-Lippe.

Wir danken Ihnen schon jetzt für Ihr Interesse.

Mit freundlichen Grüßen

i.A.  
Rainer Engel

Mitglied im  
Bundesverband  
westdeutscher Fahrgastverbände

Konto 220709-433  
Postbank Essen  
BLZ 360 100 43

Steuernummer 131412 3555  
Finanzamt Wuppertal-Barmen

Dezember 1994

5,00 DM

# PRO BAHN Zeitung

Magazin für Fahrgäste und Bahnkunden

**Themen:**

**Trassenpreise:**

**Rabatt in die  
eigene Tasche**

**InterRegio  
in Gefahr**

**Nordrhein-Westfalen:**

**Der Zug der Zeit -  
Bus statt Bahn?**

**12. Horber Schienen-Tage**

# BAHNSYSTEME

Mit uns auf der regionalen Schiene. AEG.



■ Wer wirklich in Ballungsgebieten die Mobilität erhalten will, muß umweltschonende und flächensparende Bahnen einplanen, die zumindest diese Kriterien erfüllen: Bequemes Ein- und Aussteigen · Sicherer und zuverlässiger Betrieb · Geringer Geräuschpegel · Energiesparender Antrieb einschließlich Rückspeisung beim Bremsen.

■ Unsere Bahnsysteme mit diesen Kriterien werden schon heute millionenfach akzeptiert – in Asien, Amerika, Australien und Europa. Auch künftig sind wir Schrittmacher der Entwicklung.

■ So fördern wir gemeinsam mit unseren Partnern Verknüpfungen der Verkehrsströme Innerhalb der Regionen und von Region zu Region. Wer unsere Systemkompetenz nutzt, ist auf der richtigen Schiene.

AEG Bahnsysteme

Daimler-Benz  
Industrie

**AEG**

**Inhalt:**

**PRO BAHN aktiv**  
 Kurt Bielecki 80 Jahre **S.4**  
 12. Horber Schienen-Tage **S.5/6**

**Fahrgast-Politik**  
 Die Trassenpreise der Bahn: Zurück hinter Göbertshahn? **S.7/8**  
 Rabatt in die eigene Tasche **S.9**  
 Kilometerschieberei **S.10**  
 Bahnbetrieb: Was geht-was geht nicht? **S.11**  
 Sinneswandel in Großbritannien **S.12**

**Fahrgast-Magazin**  
 AEG stellt „Regioliner“ vor **S.13**  
 Nachlösen: Ärger ohne Ende **S.14/15**  
 PRO BAHN fordert **S.17**

**Fahrgast-Technik**  
 Innovative Zugkonzepte **S.19/20**  
 Aussichtswagen statt Taktverdichtung **S.20**  
 Gepäckwagen für den InterRegio **S.21-23**

**Aus den Regionen**  
 Ein paar Einsichten - aber kein Weg der Besserung **S.24/25**  
 Der Zug der Zeit - Bus statt Bahn **S.26/27**  
 PRO BAHN legt eigenen Entwurf für Regionalisierungsgesetz vor **S.28**  
 Pendolino im Vogelsberg **S.29**  
 Weichen für Amsterdam - Bremen gestellt **S.30**

**Fahrgast-Meinung** **S.31**

**PRO BAHN-Tourist**  
 Die Eisenbahnen in Italien **S.32-34**

Liebe Leser!

**Wernigerode und Bad Bramstedt**

sind Orte des Unglücks, Stätten der Trauer. Die Kreuze auf den Gräbern der Toten mahnen uns zum Nachdenken.

Was ist los mit den „Nebenbahnen“? Sie stehen finanziell mit dem Rücken zur Wand, sind Kostgänger der öffentlichen Hand. Es muß rationalisiert werden. Eine der Methoden heißt „Funkleitbetrieb“. Statt von stationären Signalen bekommt der Lokführer den Fahrbefehl über Funk. Eine Sicherung gegen menschliches Versagen gibt es nicht. Statt eines visuellen Eindruckes bekommt er einen akustischen. Akustische Informationen sind flüchtig, nicht wiederholbar, nicht kontrollierbar. Tagaus, tagein hört der Lokführer immer dieselben Befehle, spricht dieselbe Antwort. Irgendwann glaubt er, den Befehl gehört und geantwortet zu haben, und fährt los - ins Verderben.

Sind die Lokführer mit dem Funkleitbetrieb einfach überfordert? Nebenbei das Fahrzeug abfertigen, Fahrkarten verkaufen, Auskünfte geben. Und dann bloß ein Wort ins Ohr, daß er abfahren kann. Viel spricht dafür, daß hier die wesentliche Fehlerquelle liegt. Als hätten wir es geahnt: Schon in der August-Ausgabe hat die PRO BAHN-Zeitung über Sicherungstechnik von morgen berichtet, die auch für Nebenbahnen bezahlbar ist. Unwohlsein beschleicht uns, wenn solche Technik nicht bald zur Anwendungsreife entwickelt und eingesetzt wird.

Mehr noch: Nicht auszudenken, was passiert wäre, wenn in Bad Bramstedt oder Wernigerode statt klassischer Eisenbahnen die neuen leichten Trichwagen und Schienenbusse zusammengestoßen wären. Solche Fahrzeuge werden nur ein Erfolg, wenn zusammen mit ihnen eine Sicherungstechnik verkauft und eingesetzt wird, die aufeinander abgestimmt ist. Mit stärkeren Bremsen ist es nicht getan. Was nützen sie, wenn der Lokführer, eingelullt von der Sicherheitstechnik, nicht bremst?

Bei allem Sparwillen - dem tausendfachen Blutzoll auf den Straßen darf ein entsprechender auf der Schiene nicht hinzugefügt werden. Verkehr muß teurer werden. Dann wird der öffentliche Verkehr auch sicherer.

**Zu diesem Heft:**

Die 12. Horber Schienen-Tage sind Anlaß genug für einen Rückblick. Nicht nur dort, auch in der PBZ müssen wir uns wieder mit den Trassenpreisen beschäftigen. Im Februar-Heft werden wir dann ins Detail gehen.

Der „InterRegio“ hat schlechte Karten bei der DB AG. Auch hier müssen wir die Alarmglocke läuten.

Der technische Erfindungsgeist bietet immer neue Möglichkeiten. Ob Gepäckkiste oder Fahrradbeförderung - lassen Sie sich überraschen!

In den Regionen ist die Gesetzgebung zum ÖPNV im vollen Gange. Während in Thüringen allerhand für die Eisenbahn getan wird, hat die Diskriminierung der Eisenbahn in Nordrhein-Westfalen unrühmliche Tradition. Dort fördert man lieber Stadtbusse. Eine Verkehrspolitik, die insgesamt zukunftsweisend ist, ist nirgends zu finden.

Vielleicht hilft gegen so viel Tristesse eine Fahrt in den sonnigen Süden nach Italien. Kommen Sie mit?

*Ihre PBZ-Redaktion*

**Impressum**

**PRO BAHN ZEITUNG**  
 erscheint jährlich 6mal zum 1. eines geraden Monats.

**Herausgeber und Verlag:**  
 PRO BAHN e.V. Bundesverband,  
 Bundesvorsitzender Kurt Bielecki, Horb,  
 Schwänthalerstraße 74, 80 336 München,  
 Tel. 089/53.00 31, Fax 089/53 75 66

**Redaktion:**  
 PRO BAHN, Gretchenstraße 26,  
 37 756 Detmold, Tel. 05231/30 01 12  
 Konto Postbank Köln Konto Nr. 310 548 500  
 BLZ 370 100 50  
 Verlagsabonnement 30 DM.

**Chefredakteur (V.i.S.d.P.)**  
 Rainert Engel, Detmold

**Anzeigen:**  
 Manuela Braun, Plümers Kamp 5, 45 276 Essen  
 Tel./Fax 0201/51 69 68 oder 51 69 69

**Gestaltung:**  
 Peter Geserich / Birgit Steuer, Friedrich-Ebert-Str. 101,  
 34 119 Kassel, Tel. 0561 / 71 90 70 und 28 11 76

**Stimmlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.**

**Druck:**  
 Druckerei Fortschritt Erfurt

**Copyright:**  
 © 1994 PRO BAHN e.V. Bundesverband, München

**Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck - auch auszugsweise - nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.**

Redaktionsschluß Ausgabe Februar 1995: 1.12.1994  
 Redaktionsschluß Ausgabe April 1995: 1.2.1995

**Bild:**  
 Ohne die Horber Schienen-Tage gäbe es dieses Bild nicht:  
 Schüler steigen in Tuttingen-Mitte in den Zug.

**PRO BAHN-Termine:**  
 11. März 1995: Bundesversammlung. Ort steht noch nicht fest.

# Kurt Bielecki 60 Jahre

„Wer der Vernunft gehorcht, kommt dem Müssen zuvor“.

Wie ein roter Faden begleitet dieser Ausspruch des vor 250 Jahren in Ostpreußen geborenen Johann Gottfried Herder unseren Kurt Bielecki. Seine Aufrichtigkeit und Einstellung zum Leben sowie seine Gabe, überzeugend, zukunftsweisend und realistisch zugleich zu sein, sind nur wenigen Menschen zu eigen. Korrekt und bestimmend sind weitere Eigenschaften eines „guten, echten Preußen“, um aus einem beachteten einen geachteten Menschen zu machen. Was aber alle an dem Ostpreußen am meisten schätzen, ist seine Toleranz. Er hat sie in seiner Kindheit vermisst, die geprägt war von der Verfolgung der Familie durch polnische Nationalisten und der Drangsalierung durch die Nazis, dem Luftangriff auf Königsberg (Pr), der Verwüstung der Heimat durch die Rote Armee und der anschließenden Flucht über das Frische Haff im Januar 1945. Diese Schreckensbilder hinterlassen in ihm einen bleibenden Eindruck, den er schon sein ganzes Leben mit sich trägt und nur wenigen Freunden anvertraut. Es schmerzt ihn, wenn der jungen Generation Königsberg und Allenstein nichts mehr bedeuten, aber er respektiert deren Wunsch nach Frieden und Aussöhnung. Sein Sinn für Realität gepaart mit seiner ihm eigenen Vorsehungsgabe scheint eine weitere typische „Bielecki“-Eigenschaft zu sein: Schon sein Vater „traute“ dem 1000-jährigen Reich nicht ganz und schaute sich, als der junge Kurt zwei Jahre alt war, nach einer Bleibe in Horb um, denn „Er hat“ wie der Jubilar heute meint, „den

Braten gerochen“. Parallelen zwängen sich auf: Hatten nicht die für die Bahn Verantwortlichen 1983 eine „Schrumpfbahn“ im Sinn, auf die Kurt Bielecki mit den ersten Schienentagen reagierte? Wurde er nicht als Spinner abqualifiziert oder „ewig Gestriger“ belächelt, als er die Triebwagen 628.2 forderte, die heute zum alltäglichen Bild der Bahn im ländlichen Raum gehören? War er nicht der geistige Motor einer Rückbesinnung auf die Stärke der Schiene, entstanden aus der Sorge um die Entwicklung unseres Landes zu einem Zeitpunkt wo das auf wenige Hauptstrecken „geschrumpfte“ Bahnnetz kurz vor der Realisierung war? Sagte er nicht im Sommer 1987 in Saulgau die Wiedervereinigung Deutschlands voraus, die selbst seine allerbesten Freunde ihm nicht glauben wollten? Und gibt es eine Integrationsfigur wie ihn, der alle an der Schiene Interessierten so zusammenhält wie er? Hat er durch seine besonnene Art nicht Kontakt zur Eisenbahnindustrie, Politik und zur Unternehmensführung geschaffen und intensiviert? Wer wäre denn überhaupt dazu fähig gewesen?

Erinnert er nicht in seinem Tun an Hans-Werner Richter, den Gründer der Gruppe 47 (der zufällig am selben Tag wie er Geburtstag hat), der wie kein anderer die deutsche Nachkriegsliteratur entscheidend mitgestaltete, obwohl er nicht der größte Schriftsteller war?

Alleine der Gedanke, daß er nicht mehr die Interessen der Schiene wahrnimmt, löst bei vielen heute Unbehagen, wenn nicht gar

Angst aus. Kurt Bielecki geht seinen Weg. Klar, deutlich, unmißverständlich in seiner Art und jeden respektierend. Mahnend und warnend, herzlich und engagiert zugleich. Hilfsbereit, aber nicht aufdringlich, nicht vergessend aber auch nicht nachtragend, respektiert aber nicht autoritär.



*Der Bahnhof Bartenstein heute.*

Das sind die Grundeigenschaften eines meiner wenigen guten Freunde, der mir dem Namen nach bekannt war, den ich aber erst am 22. Mai 1985 im Eilzug München-Freiburg (Brsg) kennen lernte. Auch mir ist er in vielen Stunden meines Lebens immer nahe gestanden. Oft genug habe ich mich mit ihm unterhalten; ob über Königsberg (Pr) oder die Bahn; seine ostpreußische Heimat oder den Pendolino; über (seine Lieblingsdampflok) die preuß. P 10 oder den ICE. Als ich im August 1993 nach Ost- und Westpreußen auf „Kurt Bieleckis Spuren“ fuhr, drängte es mich, am 9.8.1993 in seine Heimat nach Bartenstein. Vom Mittelbahnsteig seines Heimatbahnhofes blickte ich auf das noch betriebsfähige Ausfahrtsignal Richtung Königsberg (Pr); wohl wissend, daß seit April 1945 kein planmäßiger Zug die nahe gelegene russisch-polnische Demarkationslinie passiert hat. Auf diesem Bahnsteig stand der junge Kurt, wenn er nach Königsberg fuhr oder über Korschen nach Berlin und Horb oder nach Lyck und schaute faszinierend auf die preußische S 10, P 6 oder P 8. Dort war die Geburtsstunde einer Idee, die in den Horber Schienentagen ihre Vollendung erfuhr. Es wäre der größte Wunsch des heutigen Jubilars an seinem 60sten Geburtstag, die Horber Schienentage dort abzuhalten. Wünschen wir ihm, daß er die nächsten zehn Jahre gesund und weiterhin noch aktiv bleiben möchte, so wie wir ihn kennen.

Dir weiterhin alles Gute, lieber Freund!

*Andreas Kleber*



*Im Bahnhof Bartenstein in Ostpreußen entdeckte der junge Kurt seine Liebe zur Eisenbahn.*

## 12. Horber Schienen-Tage

**Die 12. Horber Schienen-Tage und ein runder Geburtstag seines Ausrichters sind Grund genug, zu feiern. Doch die Horber Schienen-Tage sind mehr als ein Familienfest. Sie haben Spuren in der politischen Landschaft hinterlassen, die sich nicht wieder verwischen werden.**

Am Anfang war die Idee. Überall in Deutschland hatten sich Einzelpersonen und kleine Initiativen aufgemacht, die Eisenbahn zu retten, dem ausufernden Autoverkehr entgegenzutreten und ihm eine Alternative entgegenzusetzen. Noch war nur auf dem flachen Lande zu beobachten, daß die Eisenbahn unter die Räder kam, aber die sich beschleunigende Entwicklung gab Anlaß zur Sorge um die Zukunft.

Einzelpersonen und einzelne Gruppen sollten zusammenfinden zu einem gemeinsamen Gespräch, zum Austausch von Informationen. In dieser Zeit kam die Zeitschrift „Schiene“ auf den Markt und bot Kurt Bielecki ein erstes Forum zu einem Aufruf, sich in Horb am Neckar zu treffen. Deshalb hießen die ersten Schienen-Tage noch „Horber Schiene-Tage“. Rund 25 Teilnehmer trafen sich am Freitag nach Buß- und Betttag des Jahres 1983 in Horb, um Vorträge aus dem Kreise der Teilnehmer zu hören und mit einander zu reden. Der Ausflug ging zur Trossinger Eisenbahn, die heute in ihrem Bestand akut bedroht ist.

Auf der Teilnehmerliste der 1. Horber Schienen-Tage standen Namen, die, jeder auf seine Weise, Eisenbahngeschichte gemacht haben, wie Dr. Gunther Ellwanger, der heute bei der UIC in Paris tätig ist, Karl Dieter Bodack, dessen Name untrennbar mit der Gestaltung des Interregio verbunden ist, und Ulrich Grosse, der als Nahverkehrsberater zeigt, wie man öffentlichen Verkehr auch in ländlichen Regionen erfolgreich gestaltet. Viele der Teilnehmer der frühen Schiene-Tage sind ihnen bis heute treu geblieben und kommen jedes Jahr wieder, weil es hier Informationen gibt, die man oft noch nicht gedruckt erhalten kann.

Die Horber Schienen-Tage wuchsen rasch. Innerhalb von fünf Jahren wuchs der Teilnehmerkreis auf nahezu 200 Personen, der Zeitraum wurde auf die Tage von Buß- und Betttag bis zum Sonntag ausgedehnt, um den vielen Beiträgen genügend Raum zu geben. Zu Anfang wurden die ersten Horber Schienen-Tage von offiziellen Stellen wie der Landesregierung in Stuttgart und der Bundesbahn als „Klub von Spinern“ betrachtet. Kurt Bielecki schaffte es mit einer geschickten Pressearbeit und direkten Einladungen, auch an Politiker, den Horber Schienen-Tagen Ansehen zu verschaffen.

Die Wirkungen der Horber Schienen-Tage sind vielfältig. Der VCD (Verkehrsclub der Bundesrepublik Deutschland) ist aus den Horber Schienen-Tagen hervorgegangen, viele der ersten Mitglieder sind Schienentäglern. PRO BAHN war schon vor den Schienen-Tagen gegründet worden, aber erst in Horb wurden Kontakte geknüpft, die es ermöglichten, daß der Verband mit einer neuen Struktur weiter leben konnte, nachdem der erste Vorsitzende Paul Straka krankheitsbedingt die Aufgaben des wachsenden Verbandes nicht mehr bewältigen konnte. 1989 wurde Kurt Bielecki als angesehenere Vorkämpfer der Interessen der Fahrgäste Vorsitzender von PRO BAHN.

Erfolge der Horber Schienen-Tage lassen sich auch konkret beschreiben: Der Haltepunkt Balingen-Süd ist der erste davon. Auf den 1. Horber Schienen-Tagen wurde die Idee zum Plan, der im Mai 1984, ein halbes Jahr danach realisiert werden konnte. Der Erfolg dieses Bahnhofs war die Grundlage, auf der Ulrich Grosse später den Bau des Haltepunkts Tuttlingen-Mitte empfehlen konnte, mit dem der Schülerverkehr auf die Schiene im Donautal zurückkehrte. Und hier kamen erstmals Fahrzeuge einer privaten Eisenbahn im Auftrage eines Landkreises auf die Schiene - das Modell einer Regionalisierung, wie es mit der Bahnreform überall möglich werden soll.

1988 wurde Kurt Bielecki der Europäische Umweltpreis verliehen - eine Ehrung, die allein den Horber Schienen-Tagen zuzurechnen ist.

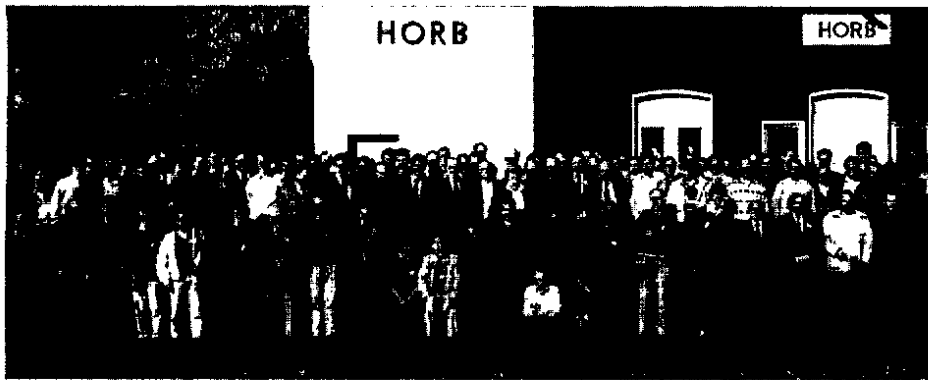
Unvergessen ist auch der Vortrag von Rudolf Göbertshahn in demselben Jahr, der im November 1988 die Ideen über die Entwicklung des Nahverkehrs auf der Schiene vortrug. Ungläubiges Staunen und anhaltender Beifall im Saal waren die Folge, und auf den Gängen wurde heftig spekuliert, wie lange Göbertshahn bei der Bundesbahn noch tragbar sein könne. Sei-

ne Ideen - Deckungsbeitragsrechnung, Nahverkehr als Produkt und Fahrplan als System, integraler Taktfahrplan - sind heute Allgemeingut bei allen, die mit der Planung und Vermarktung von Nahverkehr zu tun haben. Persönliche Kontakte, die auf den Horber Schienen-Tagen entstanden, führten zur Vergabe von zahlreichen wegweisenden Gutachten. Beispielsweise wurde während dieser Tage der Kontakt zwischen DB, verschiedenen Landesverkehrsministerien und dem schweizer Planungsbüro SMA hergestellt, der zur Ausarbeitung des Pilotprojektes Integraler Taktfahrplan für Süddeutschland führte. Insofern sind Allgäu-Schwaben-, Werdenfels-, Außerfern- und Rheinland-Pfalz-Takt Ergebnisse der Horber Schienen-Tage.

Ausflüge der Horber Schienen-Tage zeigten den Teilnehmern immer wieder andere, eindrucksvolle Erlebnisse. Die Bereisung der wieder aufgebauten Güterbahn zur Firma Tegometall, die Mitfahrt im Versuchssystem ICE, die Besichtigung des Zürcher S-Bahn-Systems und die Fahrt über die Zollernbahn haben den Aktiven Einblicke ver-



*Der Vater der Horber Schienen-Tage auf Reisen.*



*Das obligatorische Gruppenfoto zeugt vom ständigen Wachstum der Horber Schienen-Tage.*

schaft, die sie mit nach Hause genommen haben und die ihnen den Mut und Informationen für ihre Arbeit gegeben haben.

In den letzten Jahren kommt auch die Industrie verstärkt zu den Horber Schienen-Tagen, stellt Konzepte vor und hört zu. Auch aus dem benachbarten Ausland kommen Aktive und Vertreter der Industrie. Hier treffen Ingenieure und Fahrgäste aufeinander, ergeben sich bei unkon-

ventionellen Gesprächen Kontakte, die Wirkung haben. Mit den 12. Schienen-Tagen ist die Entwicklung noch längst nicht abgeschlossen. Die organisatorische Vorbereitung ist auf eine breitere Basis gestellt worden. Die Qualität der Beiträge soll weiter gesteigert werden. Die 12. Horber Schienen-Tage werden noch nicht die letzten sein. Die Horber Schienen-Tage wollen auch in Zukunft keine „offizielle“ PRO BAHN-Veranstaltung sein. Sie sol-

len offen bleiben für alle Aktiven aus allen Vereinigungen und gesellschaftlichen Kreisen, die sich für den Erhalt und die künftige Entwicklung der Eisenbahn einsetzen.

Kurt Bielecki sagt in aller Bescheidenheit: „Der schönste Erfolg wäre, wenn wir die Horber Schienen-Tage nicht mehr brauchen.“ Aber so weit ist es noch nicht, auch mit der Bahnreform zeichnet sich eine Wende der Verkehrspolitik nicht ab. Wir werden die Schienen-Tage noch lange brauchen, und sie schmerzlich vermissen, wenn es sie einmal nicht mehr geben würde.

(re)

### **Tagungsband**

**12. Horber Schienen-Tage**  
**18,- DM einschl. Porto**

Bestellungen an

**PRO BAHN GmbH**  
**Schwantalerstraße 74**  
**80336 München**

## **EuroRail '94 verbindet Europa und Asien**

**D**er vom Bundesverband PRO BAHN ausgerichtete internationale Schienenverkehrskongress EuroRail fand am 5. und 6. Oktober 1994 zum dritten Mal in Oerlinghausen bei Bielefeld statt. Die hochkarätige Besetzung machten das Kongressthema „Logistik und Technik grenzüberschreitender integrierter Gütertransportketten“ zu einem Erfolg. Innovative Lösungen sind den von den Anbietern, den Vertretern von Eisenbahnen, Speditoren

und Regierungsvertretern aus Osteuropa und Asien bekanntgeworden und haben dort große Aufmerksamkeit gefunden. Rund 180 Kongressteilnehmer aus Europa, Asien und Amerika waren zugegen. Auf der Rednerliste standen der Generaldirektor von Intercontainer-Interfrigo, Soeren Rasmussen, und der Präsident des osteuropäischen Eisenbahnverbandes (OSSHD), Andrzej Golaszewski, Bernhard Bünck, Präsident des Bundesverbandes Spedition und Lagerei, Sun Yongfu, stellvertretender Eisenbahn-Transportminister aus Peking, China und Dr. György Wagner, Verkehrsminister in Ungarn und weitere Verkehrsexperten.

Vorträge über platzsparende und auch in der Region einsetzbare Verladeanlagen für Container und der Bericht über die neuen Möglichkeiten, Güter auf der Schiene über die „Seidenstraße“ nach China zu befördern, fanden besondere Aufmerksamkeit. Aber auch die Bemühungen einer kleinen Eisenbahn, mit flexiblem Management Güter auf die Schiene zu holen, wo große Staatsbahnen keine Chance sehen und sich

nicht bemühen, fanden großes Interesse: Im Rahmen des Kongresses wurde Gunter Mackinger, dem Betriebsleiter der Salzburger Lokalbahn, der erste PRO BAHN-Umweltpreis für sein erfolgreiches Engagement im Güter- und Personenverkehr verliehen. EuroRail hat wieder Brücken von West nach Ost geschlagen - Brücken, die die Zukunft der Eisenbahnen sichern und ein Zusammenwachsen eines internationalen Eisenbahnnetzes ermöglichen.



*Willi Wächter (r) überreicht dem Betriebsleiter der Salzburger Lokalbahn Gunter Mackinger (Mitte) den PRO BAHN-Umweltpreis.*

### **EuroRail 94**

Tagungsband  
mit allen Manuskripten  
für 43 DM - nur gegen  
Vorauszahlung durch Scheck

PRO BAHN, Am Steinsiek 6 B,  
33818 Leopoldshöhe



**PRO BAHN**  
**Ihr Fahrgastverband**

# Die Trassenpreise der Bahn: Zurück hinter Göbertshahn?

**G**ehen die Lichter an den Bahnsteigen aus? Entweder früher am Abend, erst recht am Wochenende oder ganz? Je länger man die neuen Preise für die Benutzung der Fahrwege betrachtet, um so größer wird die Gewißheit. Wird alles das zerstört, was in den letzten fünf Jahren aufgebaut wurde?

## Göbertshahn und seine Revolution

Die traurige Geschichte vieler Eisenbahnstrecken ist nur zu gut bekannt. Zu viele Stellwerke, zu viel Personal an der Strecke, zu hohe Kosten. Um sie einzusparen, fuhr man erst am Abend statt der Züge die Busse, dann am Sonntag, dann auch am Samstag nachmittags, dann auch in der Woche nachmittags, und schließlich blieb nur ein Zugpaar übrig, das morgens die Schüler in die Stadt brachte und mittags zurück. Und dann gingen die Lichter ganz aus an den Bahnsteigen.

Eine wesentliche Ursache hierfür war die Kostenrechnung der Deutschen Bundesbahn. Sie legte alle Kosten, die entstanden, auf die gefahrenen Zugkilometer um, und stellte fest, daß ein Kilometer Zugfahrt einen bestimmten Betrag kostet. Dreißig und vierzig Mark pro Kilometer Zugfahrt wurden gerechnet. War dieser Betrag niedriger als das Fahrgeld der Fahrgäste, so wurde der Zug gestrichen, und zwar ohne Rücksicht darauf, daß nunmehr Lok und Wagen herumstanden, Lokführer und Schaffner einen halben Tag untätig herumsaßen und das Personal an der Strecke Däumchen drehte. Diese Art der Vermeidung eines Defizits hat hunderten von Kilometern Eisenbahn das Leben gekostet. Doch das Defizit der Bundesbahn blieb. Irgendwann mußte jemandem dämmern, daß bei dieser Rechnung etwas nicht stimmen konnte.

Es war geradezu eine Revolution in den verkrusteten Strukturen, als Dr.-Ing. Rudolf Göbertshahn und Hans-Herwig Häfele in der Zeitschrift „Die Bundesbahn“ im August 1988 schrieben:

*„Aufgabe der Produktion kann es nicht sein, Angebotsverschlechterungen als Mittel zur Aufwandsenkung zu fordern. Die Aufgabe der Produktion liegt vielmehr darin, durch intensivere Nutzung der Ressourcen Angebotsverbesserungen bei gleichzeitiger Steigerung der Wirtschaftlichkeit zu ermöglichen (Senkung der Stückkosten DM/Zugkilometer). Eine Schrumpfungsstrategie um jeden Preis nach der Gleichung Kostensenkung gleich Angebotsreduzierung ist ebenso wenig sinnvoll, wie eine Angebotsstrategie um jeden Preis ohne Rücksicht auf die Kosten.“*

*Um die Wirtschaftlichkeit des Produktionsprozesses zutreffend beurteilen zu können, ist es zunächst erforderlich, eine sachgerechte Steuerungsgröße für Fahrplanmaßnahmen zu definieren. Da das Ziel von Fahrplanmaßnahmen nicht in einer kalkulatorischen Verschiebung von nach Zugkilometern geschlüsselten Gemeinkosten-Anteilen zwischen einzelnen Geschäftsbereichen liegen darf, sondern in einer Maximierung des Deckungsbeitrags zu den das Gesamtunternehmen belastenden Gemeinkosten liegen muß, eignet sich hierfür nicht der Selbstkosten-Deckungsgrad eines Geschäftsbereichs im Wirtschaftsergebnis, sondern alleine die Differenz aus Erlösen minus von der Produktionsplanung unmittelbar beeinflussbarer Kosten.“*

Und im weiteren Verlauf des Aufsatzes heißt es:

*„An dieser Stelle ist es geboten, mit dem weit verbreiteten Vorurteil aufzuräumen, starke kontinuierliche Verkehrsströme seien unumgängliche Bedingungen für einen Taktfahrplan. Dieses Argument ist auf Grund der völlig unterschiedlichen Kosten und Erlösstruktur in Hauptverkehrszeit und Schwachverkehrszeit nicht haltbar. So betragen die Kosten zusätzlicher Leistungen in der Schwachverkehrszeit z. B. beim VT 628 nur etwa ein Viertel der Kosten von Spitzenleistungen in der Hauptverkehrszeit. Demgegenüber sind die spezifischen Einnahmen in der Schwachverkehrszeit etwa doppelt so hoch wie in der Hauptverkehrszeit. Dies führt dazu, daß z. B. ein VT 628 mit einer Besetzung von etwa fünfzehn Fahrgästen am Wochen-*

*ende wirtschaftlich einem vollbesetzten Zug zur Hauptverkehrszeit gleichwertig ist.“*

Der Erkenntnis von Göbertshahn liegt die Feststellung zugrunde, daß bei der Nutzung vorhandener Infrastruktur und vorhandener Fahrzeuge die festen Kosten nicht linear steigen (Abschreibungen, Unterhaltungskosten). Ein wirtschaftlich positiver Effekt ist bereits dann erzielbar, wenn vorhandene Infrastruktur und vorhandene Fahrzeuge durch ihre Benutzung ihre variablen Kosten einfahren und darüber hinaus einen Beitrag zur Deckung der fixen Kosten erbringen.

Diese Erkenntnis konnte ihren Durchbruch gegenüber einer seit Jahrzehnten verfestigten Kostenrechnung erst erreichen, als die Deutsche Bundesbahn genötigt war, mit den Ländern über Rahmenverträge zu verhandeln, in welchen die Finanzierung des Nahverkehrs gesichert werden sollte. Erstmals mußte die Deutsche Bundesbahn über ihre Kostenstruktur Rechenschaft geben. Mit den Erkenntnissen von Rudolf Göbertshahn, der damals für die Produktion im Bereich Nahverkehr verantwortlich war, konnte erst die Idee vom Vollzeitangebot und vom integralen Taktfahrplan Platz finden. Es war ein Meilenstein in Richtung auf die Bahnreform.

## Trassenpreise: Zurück in die Steinzeit

Die Trassenpreise der Deutschen Bahn AG sind zeitunabhängig, d.h. die Trasse kostet immer dasselbe, unabhängig davon, ob zu dieser Zeit Tausende von Pendlern in die Städte drängen oder ob der Mond gerade aufgeht. Auf den ersten Blick scheint dies konsequent zu sein: Die „Trassenpreise“ auf der Straße kosten auch immer dasselbe. Der Ansatz, die Trassenpreise nicht nach der Zeitlage festzulegen, ist auch insofern folgerichtig, als sich über den Preis in vielen Bereichen eine Steuerung der Nachfrage nicht erreichen läßt. Doch was an einer derartigen Preisstruktur unternehmerisch sein soll, fragt sich der Beobachter vergeblich. Steuern werden in dieser Art und Weise erhoben. Bei Dienstleistungen ist das grundlegend anders. Gibt es keine Nachfrage, so schließt das Unternehmen seine Pforten, ob es eine Gastwirtschaft oder ein anderer Betrieb ist. Andere Dienstleister nehmen saftige Aufschläge, ob es das Taxigewerbe ist oder der Heizungsmonteur, der am Wochenende gerufen wird.



Was ist das Unternehmen „Netz“ der Deutschen Bahn AG? Es ist nicht eine Immobilienverwaltung, sondern es ist ein Dienstleistungsunternehmen. Eine Trasse auf der Eisenbahn ist nicht einfach nur die Möglichkeit, ein Stück Schiene auf eigene Kosten und Gefahr zu benutzen, sondern es ist eine Dienstleistung, zu der ein ganzer Sicherheitsapparat und andere Betriebe gehört. Dienstleister müssen darauf achten, daß ihre Dienstleistung, die sie anbieten, auch abgenommen wird, denn man kann Dienstleistungen nicht einfach ins Regal legen und zu einem späteren Zeitpunkt verkaufen. Die Struktur der Trassenpreise der Deutschen Bahn AG läßt indessen vermuten, daß die Notwendigkeiten eines Dienstleistungsunternehmens nicht bedacht sind, daß die alten Strategen der Stilllegung wieder das Ruder ergriffen haben, nachdem Göbertshahn auf das Abstellgleis der Abteilung „Traktion und Werke“ geschoben wurde.

### Die Folgen des Trassenpreis-Systems: *Gute Nacht statt Guten Abend*

Die Trasse für einen ICE-Zug von Hamburg nach München soll ungefähr 18.000 DM kosten. Das erscheint auf den ersten Blick wenig, denn rechnet man den Betrag mit dem durchschnittlichen Besetzungsgrad von 50 % auf den Sitzplatz um, so handelt es sich um einen halben Pfennig pro Kilometer, der vom Fahrgast eingenommen und für den Fahrweg bezahlt werden muß. Es scheint sich um eine marginale Größe zu handeln. Doch beim letzten Zug am Abend wird die Situation bereits dramatisch: 300 Fahrkarten zum Mondscheintarif müssen verkauft werden, damit der Zug überhaupt das Geld für die Trasse einbringt. Hinzu kommen noch die Kosten für das Personal und den Strom. Was liegt näher, als dem „Guten Abend-Ticket“ Gute Nacht zu sagen und den Zug als unwirtschaftlich aus dem Fahrplan zu streichen?

### Integrales Taktlochnetz

Die Konkurrenzfähigkeit der Eisenbahn gegenüber dem Automobil kann nur hergestellt werden, wenn die Eisenbahn ein vergleichbares Angebot bietet, d.h. Verfügbarkeit von früh am Morgen bis zum späten Abend und auch am Wochenende, und Verbindungen überallhin durch Rundum-Anschlüsse. Die Trassenpreise, die in der Preisliste der Deutschen Bahn AG stehen, liegen bei rund 10,- DM/km, auch auf den Nebenstrecken. Der letzte Zug kostet so-

viel, und der erste Zug am Morgen ebensoviel. Um diese zehn Mark einzunehmen, müssen im Nahverkehr wenigstens achtzig Fahrgäste im Zug sitzen. Man wird die Züge nicht bestellen. So wird der integrale Taktfahrplan zum integralen Taktlochnetz, das allenfalls bis Freitag nachmittag funktioniert, und dann ist Schluß.

### Die ganze bittere Wahrheit

Wir haben schon in der letzten Ausgabe der PBZ behauptet, daß Fernverkehr und Fahr-

weg-AG auf Kosten des Nahverkehrs und damit auf Kosten der Länder und Kommunen saniert werden sollen. Immer mehr wird diese Behauptung zur Gewißheit. So berichtet der Direktor der Mittelthurgaubahn, Herr Joss, daß die Reisebürosonderzüge des Reisebüros Mittelthurgau zwischen Basel und Hamburg nur noch den halben Preis kosten. Dafür wird demnächst die MThB im S-Bahn-Betrieb zwischen Konstanz und Engen kräftig zur Kasse gegeben werden.

Rainer Engel

Kaum zu glauben, aber amtlich:

## DB AG will mehr und besseren Nahverkehr

Mehr und häufiger fahrende Züge sowie der integrale Taktverkehr sind Beispiele, wie die Deutsche Bahn den Personennahverkehr bundesweit attraktiver gestalten und den Reisenden größtmögliche Mobilität bieten will. Eine weitgesteckte Aufgabe, die besonders in ländlichen Regionen nicht von heute auf morgen zu verwirklichen ist. Doch in vielen Bundesländern sind die Weichen schon gestellt, Landesregierungen und Bahn haben gemeinsame Konzepte für mehr Flexibilität im Nahverkehr erarbeitet.

### Stillgelegte Strecken wiedereröffnet

In Rheinland-Pfalz profitieren die Reisenden schon seit Ende Mai von der Wiedereröffnung einer Strecke. 18 Jahre lang fuhr auf der Strecke Eisenberg-Grünstadt kein Zug mehr. Nach erfolgreicher Zusammenarbeit von Bahn und Land wurde sie wiedereröffnet: Ein moderner Triebwagen bedient die Stationen Eisenberg, Ebertsheim, Mertesheim und Grünstadt in regelmäßigen Abständen bis in die Abendstunden, an sieben Tagen in der Woche. In Grünstadt wiederum gibt es gute Anschlüsse nach Mannheim und Ludwigshafen. In einigen Monaten werden weitere Verbindungen wieder aufgenommen, eine führt sogar bis ins französische Wissembourg. Und so sehen die Pläne für die kommenden Jahre aus: Bis zum Jahresfahrplan 1977/98 wird auf den bestehenden und neueröffneten Strecken das Zugangebot um ein Drittel aufge-

stockt, die Züge werden häufiger fahren, auch am Wochenende und in den Abendstunden. Im Jahr 2000 soll der Taktverkehr dann in ganz Rheinland-Pfalz umgesetzt sein. Unter anderem kommen moderne Neigetechnik-Züge vom Typ VT 610 zum Einsatz. Die Anschlußzüge für den Fernverkehr werden auf den jeweiligen Nahverkehrstakt abgestimmt.

### Verknüpfung von Nah- und Fernverkehr

Was in Rheinland-Pfalz jetzt schrittweise ausgebaut wird, ist in ganz ähnlicher Form für Oberbayern geplant. Heute schon sorgen der „Allgäu-Schwaben-Takt“ und der „Werdenfels-Takt“ für verbesserte Verbindungen zwischen München und Innsbruck, von Garmisch über Reutte nach Kempten, oder zwischen Augsburg und Kaufbeuren. Im Werdenfelser Land wurde das Zugangebot sogar verdoppelt. Größere Städte dienen als Knotenpunkte mit vertakteten Anschlußzügen für eine optimale Verbindung von Nah- und Fernverkehr ohne lange Wartezeiten. Ein Beispiel für vertaktete Zugverbindungen im Nahverkehrsreich ist der „Linienstern Mühldorf“, ein Schienen-Mittelpunkt für die Region zwischen Landshut, Passau, Freilassing und Rosenheim, bei dem das Angebot auf täglich regelmäßige Zugverbindungen umgestellt wurde.

Deutsche Bahn AG, 2. September 1994

# Diskriminierung vom Wettbewerb: Rabatt in die eigene Tasche

Auf den ersten Blick erscheint es richtig und sinnvoll, daß auf eine größere Abnahmemenge Rabatte gewährt werden. Doch beim zweiten Hinsehen stellt sich heraus, daß die Deutsche Bahn AG sich die Rabatte nur in die eigene Tasche wirtschaftet. Einen Rabatt von 1 % kann erreichen, wer 300.000 Kilometer Nahverkehr im Jahr abnimmt. Doch eine Bahn, die im Stundentakt fährt, erreicht diesen Rabatt erst, wenn die Strecke 25 Kilometer lang ist. Die nächste Rabattstufe von 2 % wird erst bei 3 Millionen km erreicht - da muß schon ein regionales Netz betrieben werden. Die DB AG erreicht hingegen spielend den Höchstsatz von 20 %. Im Fernverkehr müssen 14 Mio. km abgenommen werden, um einen Rabattsatz von 1 % zu erhalten. Dafür müssen 40 Züge täglich 1000 km weit fahren. Ein Reiseunternehmen hat gar keine Chance, an einen Rabatt zu kommen, während die DB AG sich für jeden Sonderzug, der einmal im Jahr fährt, 20 % Rabatt gutschreiben kann. Während die DB AG als Großabnehmer sich den höchst möglichen Rabatt einsteckt, haben neue und kleine Unternehmen von vornherein keine Chance.

## Die Preise sind nicht marktfähig

Mit ihren Trassenpreisen hat die DB AG darüber hinaus mit einer unmißverständlichen Eindeutigkeit klar gestellt, daß Nahverkehr unwirtschaftlich ist. Den Busbe-

trieb kann man mit Fahrer und Bus zum Preise von rund drei Mark einkaufen. Wie ein „Unternehmen“ bei dieser Konkurrenzsituation Trassen auf Nebenbahnen zum Preise von um zehn Mark an einen Besteller bringen will, ist unerklärlich. Der Betrag von zehn Mark für die Benutzung einer Trasse erscheint auch Fachleuten wesentlich zu hoch. Aus Kreisen der nichtbundeseigenen Eisenbahn ist zu hören, daß man mit den Trassenpreisen der Bahn erhebliche Gewinne machen könnte. Schlägt das Monopol zu?

## Netz ohne Bahnhof

Auch bei der weiteren Beschäftigung mit den Trassenpreisen stößt man auf Ungereimtheiten. Was ist eine Trasse, und was wird mit ihr verkauft? Ein Zug muß nicht nur fahren, sondern er muß auch abfahren und wieder ankommen. Dafür sollen „Stationsgebühren“ erhoben werden, und für diese gibt es noch keinen Katalog. 5,- DM pro Halt werden gerüchtsweise bereits genannt.

Muß ein Personenzug nur an den Bahnsteig fahren? Das ist anscheinend die Vorstellung der DB AG. Es ist eine von ihr wohlgepflegte Sitte, Privatbahnen in ihren Abfahrtsplänen nicht zu berücksichtigen, für die Aufstellung ihrer Automaten um Stromkosten zu feilschen und für Hinweise auf die Privatbahnen keinen Platz in ihren mit Werbung gespickten Personenbahnhöfen zu haben. Wer nach Hamburg-

Neugraben kommt, kann davon erzählen. Es gibt zuhauf Automaten, aber keine Fahrkarte nach Bremervörde. Während man die S-Bahn nicht ohne Fahrkarte betreten darf, ohne in den Geruch des Schwarzfahrens zu gelangen, steht der Fahrkartensautomat der Elbe-Weser-Bahn im Zuge. Aber einen Hinweis darauf sucht man im Bahnhofsbereich vergebens. Ist das die Chancengleichheit am Markt?

Und im Güterverkehr stößt man auf ähnliche Ungereimtheiten. Wer einen Güterzug fahren will, kann eine Trasse bei der Firma „Netz“ kaufen. Aber wenn der Güterzug ankommen soll, dann muß der Betreiber des Güterzuges sich seinen Rangierbahnhof selber bauen. Oder er muß mit dem Betreiber der Rangierbahnhöfe verhandeln. Betreiber der Rangierbahnhöfe ist aber keineswegs die Firma „Netz“, sondern die Firma „Güterverkehr“ der Deutschen Bahn AG der unmittelbare Konkurrent. Ist das die Chancengleichheit, für „Dritte“, die die Bahnreform gewollt hat?

## Der Fehler im System

Der grundlegende Fehler im System der Bahnreform ist, daß der Geschäftsbereich „Netz“ der Deutschen Bahn AG mit den größten Anbieter auf dem Verkehrsmarkt verflochten ist und verflochten bleibt. Alle Unternehmen, die mit der Deutschen Bahn AG konkurrieren wollen, sind dadurch grundlegend benachteiligt. Der Konflikt um die Höhe der Trassenpreise kann nicht aufbrechen, weil die Deutsche Bahn AG daran kein Interesse haben kann. In den Etagen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen stehen die Signale auf Sturm. In Rheinland-Pfalz gibt es schon Gegenwind. Wann wird der Sturm losbrechen?

Rainer Engel



Links 20 % Rabatt, rechts kein Rabatt: im Bahnhof Fridingen treffen sich DB-Eilzug und H&L-Schülerzug...



und mit den Bussen könnten beide nicht konkurrieren.

# Kilometer-Schieberei

**W**ie auf der Grundlage der jetzt bekanntgegebenen Trassenpreise der Deutschen Bahn AG künftig das Angebot „gestaltet“ werden, kann, läßt sich jetzt schon ahnen. Die Diskussion um Veränderungen im Nahverkehr dreht sich zur Zeit nur um Zugkilometer-Kontingente. Im Rahmen der Bahnreform wurde vereinbart, daß die Deutsche Bahn AG die Leistungen des Fahrplanes 1993/94 zu einem Pauschalpreis bis Ende 1997 garantiert. Diese Leistungen werden nach Zugkilometern berechnet.

Was die Zugkilometer anrichten, kann an zwei Beispielen erläutert werden: Im Fahrplan 1994/95 fährt alle zwei Stunden ein Zug von Dortmund über Paderborn und Altenbeken nach Herford und zurück. Viele Fahrgäste nutzen gern die durchgehende Verbindung.

Nun ist aufgefallen, daß ohne wesentlichen Mehraufwand auch die Züge von Holzminden nach Altenbeken bis Paderborn weiterfahren können, um von dort nach Bielefeld zu fahren. Wegen der festgeschriebenen Kilometerkontingente müssen nun dafür andere Züge gestrichen werden.

Das macht man so: Aus Richtung Dortmund fahren die Züge nur noch bis Paderborn, stehen dort 20 Minuten und fahren wieder zurück. Aus Richtung Herford fahren die Züge nur noch bis Altenbeken, stehen dort 20 Minuten und fahren wieder zurück. Sie könnten nach wie vor durchfahren, aber die Kilometerkontingente lassen das nicht zu.

Der zweite Fall spielt nicht weit entfernt im Weserbergland zwischen Holzminden und Kreiensen. Bisher fuhren Züge von

Altenbeken nach Städtoldendorf, standen dort eine Stunde herum und fuhren wieder zurück. Die Aussage der Bahn vor einem Jahr: Wir könnten die Züge ohne weiteres bis Kreiensen fahren und wieder zurück, ohne daß uns Kosten entstehen. Es macht aber keinen Sinn, weil zu dieser Zeit keine Anschlüsse bestehen. Diese Aussage war damals richtig. Nun verändert sich 1995 das Fahrplangefüge in Kreiensen, so daß der Durchlauf sinnvoll wäre, aber jetzt wird die Region vor die Wahl gestellt: Entweder alle zwei Stunden von Holzminden nach Städtoldendorf und zurück, oder viermal täglich von Holzminden nach Kreiensen und zurück. Sonst stimmt das Kilometerkontingent nicht. Im Klartext: Entweder stehen zwölfmal am Tag Personal und Fahrzeug in Städtoldendorf eine Stunde arbeitslos herum, oder achtmal am Tag in Holzminden 90 Minuten.

Ist das die Bahnreform, die wir alle gewollt haben?

(re)

# Verkehr ohne Ozon

„Müssen die Kinder in der Garage spielen, damit die Autos draußen fahren können?“ Diese Frage stellt sich vielen, wenn mit den Temperaturen im Sommer auch die Ozon-Werte wieder steigen. Werden die Meßwerte zu hoch, raten Umweltbehörden und Ärzteschaft von körperlichen Anstrengungen ab. Wer sich an die „frische Luft“ wagt, spürt das Reizgas Ozon sofort. Aber nicht alle sind gleichermaßen betroffen: Augenreizungen und Atembeschwerden treffen die Schwächeren zuerst. Ozon läßt sich nicht mit technischen Tricks aus der Welt schaffen, es entsteht unter Einfluß des Sonnenlichts aus Vorläufersubstanzen, die zum überwiegenden Teil aus den Motoren der Autos stammen. Erst wenn die Mengen dieser Vorläufersubstanzen deutlich verringert werden, können die Ozonwerte wieder auf ein erträgliches Maß zurückgeschraubt werden. Mit diesem Leitziel als Maßstab setzt sich die Studie kritisch mit den herkömmlichen Maßnahmen der Schadstoffminderung in der Verkehrspolitik auseinander. Zu einer konsequenten Minderung der Verkehrsemissionen kann man nur gelangen, wenn

der Gebrauch des Autos verringert wird, die Wege also gar nicht erst in dem heutigen Ausmaß entstehen oder mit anderen - umweltverträglicheren - Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Für die nicht vermeidbaren Autofahrten müssen Fahrzeuge entwickelt werden, die erheblich weniger Schadstoffe emittieren.

Wichtige Voraussetzung für die Verringerung von Fahrleistungen sind beispielsweise autofreie Wohngebiete und Verbesserungen der Nahversorgung und -erschließung. Der vom inzwischen zwei Jahre bestehenden Verkehrsbereich des Öko-Instituts vorgelegte Bericht enthält eine umfassend recherchierte Sammlung von vorbildlichen kommunalen und regionalen Verkehrskonzepten aus dem In- und Ausland. Anhand von Fallbeispielen werden Maßnahmen zur Förderung der umweltverträglichen Verkehrsmittel (Zu-Fuß-Gehen, Fahrrad, ÖPNV) vorgestellt sowie erfolgreiche Ansätze einer restriktiven Behandlung des Autoverkehrs erläutert. Damit ist „Verkehr ohne Ozon“ ein unverzichtbares Werk für Wissenschaftler,

engagierte Politiker, Planer und interessierte Laien! Neben der Darstellung neuer Erkenntnisse zur Ausbreitung von Ozonkonzentrationen werden in der Studie auch die gesundheitsschädlichen Immissionswerte bewertet.

Werkstattreihe Nr. 88, Endbericht zum Spendenprojekt „Verkehr und Ozon“ M. Bergmann, W. Loose, A. Lüers u.a. mit einem Vorwort von Dr. Dieter Apel (Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin) 196 Seiten, viele Grafiken, Tabellen und Abbildungen, ISBN 3-928433-21-0. Für 38 DM zuzüglich Versandkosten zu beziehen vom Öko-Institut e.V., Postfach 6226, 79038 Freiburg.

(öko)

## Persönliche Sicherheit der Fahrgäste

Dieses drängende Thema wird erstmals in einer Fachtagung unter dem Titel „Sicherheit als Kundenservice im ÖPNV“ am 25. und 26. Januar 1995 in Köln behandelt. Veranstalter ist die Mobilität Unternehmens- und Kommunalberatung GmbH, Tel. 0221/9218270.

# Bahnbetrieb: Was geht - was geht nicht?

Immer wieder stehen Planer und Fahrgastvertreter vor der Frage, ob eine Eisenbahn diese oder jene Anforderungen erfüllen kann. Das wichtigste Regelwerk hierzu ist die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO). Der Text allein hilft oft nicht weiter. Nachfragen bei der Eisenbahn, das hat die Vergangenheit gelehrt, führten oft zu einer einfachen Antwort: „Das geht nicht.“ Immer wieder stellte sich die Situation, daß man es besser wissen müßte als die Eisenbahner selbst, die sich vor unbequemen Neuerungen schützen wollten, indem sie sich hinter Vorschriften verschanzten.

Die genaue Kenntnis der Vorschriften kann die Diskussion um solche Fragen oft sehr vereinfachen und beschleunigen. Hilfreich ist hierbei immer wieder der Blick in den Kommentar zur EBO. Diesen hat jetzt der Hestra-Verlag in 2. Auflage vorgelegt. Die Veränderungen des Rechtes der Eisenbahnen sind bereits eingearbeitet. Der Kommentar enthält außer Erläuterungen zu dem Regelwerk auch die amtlichen Begründungen zu den jeweiligen Regelungen. Für die technischen Laien ist auch mit diesen Hilfen die EBO nicht ganz leicht verständlich, aber wer sachkundig mitdiskutieren will, muß sich schon die Mühe machen, sich in diese Materie einzulesen.

Der Kommentar kann selbstverständlich nicht die Ausnahmeregelungen enthalten,

die in vielen Fällen den Eisenbahnbetrieb über die Bedingungen der EBO hinaus ermöglichen. Von diesen Ausnahmegenehmigungen gibt es viele. Sie betreffen die Höchstgeschwindigkeit auf den Neubaustrecken oder die Einsatzfähigkeit des Karlsruher Stadtbahnwagens. Für Techniker ist es nichts Neues, daß die technische Entwicklung den bestehenden Vorschriften immer ein gutes Stück vorausseilt, und daß das, was über Ausnahmegenehmigungen möglich wird, erst viel später in die Vorschriften Eingang findet. Die Anstöße für die Fortentwicklung der Technik kommen meist von der unternehmerischen Seite, erst nach der Idee beginnen die Techniker,

sie zu realisieren. Dabei entstehen zwangsläufig Konflikte. Bei der Bundesbahn wurden diese Konflikte hinter verschlossenen Türen zwischen den technischen und den unternehmerischen Abteilungen ausgetragen. Diese Zeit ist nunmehr vorbei. Die Aufsicht über die Bahn führen das Eisenbahnbundesamt und die Behörden der Länder. Konflikte werden künftig offener ausgetragen werden, und wo sie offen ausgetragen werden, gibt es mehr Transparenz. Wer bei solchen Vorgängen gut informiert ist, hat die Nase vorn.

(re)

Fritz Pätzold, Klaus-Dieter Wittenberg, Alfons Thoma  
 Kommentar zur Eisen-Bau- und Betriebsordnung, 2. völlig überarbeitete Auflage, 328 Seiten, gebunden, ISBN 3-7771-0249-0, 98,—DM, Hestra-Verlag, Postfach 10 07 51, D-64207 Darmstadt



Mit Schranken gesicherter Überweg im Bahnhof Bremervörde - geht das denn? Vielleicht steht es in der EBO!

## Mehr Effizienz bei Bahnen möglich

Die Eisenbahnen könnten effektiver arbeiten, wenn sie sämtliche Vorschriften, die in ihrem eigenen Kompetenzbereich liegen, durchforsten würden.

Zu diesem Ergebnis kommt die Bundesregierung in einem Zwischenbericht „zur Überprüfung von gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften zur Entlastung

und Verbesserung der wirtschaftlichen Ergebnisse der Eisenbahnen“ (Bundestagsdrucksache 12/8222). Ohne dem Schlußbericht vorgreifen zu wollen, der Ende September fertig sein soll, zeichne sich ab, „daß ein wesentliches Einsparpotential bei den von den Eisenbahnen selbst aufgestellten Vorschriften liegt“, heißt es. Ohne Änderungen der Gesetzesbasis in Form

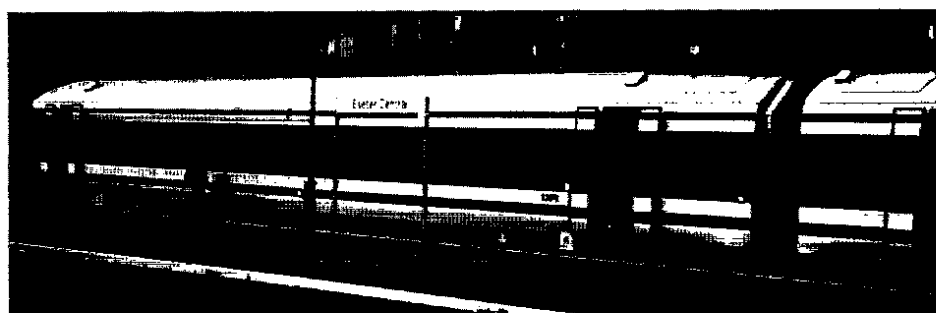
der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) seien „einfachere und kostengünstigere Betriebsweisen möglich“, referiert die Regierung in ihrem Bericht das Fazit einer Arbeitsgruppe. Die EBO gewähre den Eisenbahnen spätestens seit ihrer Novellierung im Jahr 1991 größeren Handlungsspielraum. Damals sei das Regelwerk, das den Rahmen für den sicheren Bau und Betrieb der Eisenbahnen vorgibt, an die Entwicklung auf dem Eisenbahnsektor angepaßt worden.

(woche im bundestag)

# Sinneswandel in Großbritannien?

In Großbritannien tobt schon seit einigen Monaten an einigen Tagen der Woche ein Streik der „signalmen“. Zur Erinnerung sei gesagt, die Tarifparteien waren sich schon einig, die britische Regierung lege ihr Votum ein und somit war der Konflikt vorprogrammiert.

Die Folgen sind riesige Verluste der neuen - für die Privatisierung vorbereiteten „Schatten“-Franchiseunternehmen von INTERCITY, den Regional Railways und Scotrail. Am härtesten betroffen ist der (vom Preis-Leistungsverhältnis in Europa am besten funktionierende) Nachtverkehr, INTERCITY-SLEEPER konnte - da die Streiks an einzelnen Tagen in der Wochenmitte stattfanden, keinen regulären Betrieb mehr garantieren, speziell für die im Jahresdurchschnitt zu 75% ausgelasteten Nachtzüge (mit Autotransfer) in der Relation London-Schottland ein herber Verlust. Der Schuldige war Transportminister John MacGregor, der die Eisenbahner aufs Übelste beschimpfte, und vor - fast beleidigenden - Ausdrücken wie „Sozialschmarotzer, Faulenzer, Kostgänger der Steuerzahler“ etc. nicht zurückschreckte. Mit Mr. Marples, der einst Dr. Beeching engagierte wird er in die Geschichte als der schlimmste Verkehrsminister eingehen. Er boxte die British Rail-Privatisierung mit Ellenbogen durch, wettete gegen das „kleinkarierte Denken der angeblichen Eisenbahnprofis“, degradierte einen der erfolgreichsten Eisen-



Die neuen TURBO-ZÜGE der cl 159, welche auf der Strecke London Waterloo-Salisbury und Exeter eingesetzt werden in Exeter Central.

bahner wie Chris Green, der mit Network Southeast und Intercity viel Erfolg aufzuweisen hatte - und gab lieber 150 Mio. Pfund (ca. 375 Mio. DM) - an (ihm nahestehende) Consultants für die Erstellung von Gutachten zwecks der Privatisierung aus, als für den selben Betrag für die dringend notwendige Modernisierung des Lok- und Wagenparks der West Coast Strecke, welche London mit den dicht bevölkersten Gebieten Großbritanniens verbindet. Und als private Anbieter wie „STAGE-COACH“ sich als Schienenunternehmer profilierten wollten und erbärmlich scheiterten, wurden sie auf Kosten der Steuerzahler reichlich entschädigt. Mit einer Summe, welche ausgereicht hätte, fünf neue Wagengarnituren für den IC-Verkehr London Euston-Glasgow zu beschaffen.

John MacGregor gab sein Amt ab, Nachfolger wird Dr. Mawhinney. Er hat - als „Tory-Hinterbänkler“ seinen Vorgänger wegen des - seiner Meinung - „unnützen Streiks“ scharf kritisiert und ist deswegen von Premierminister John Major scharf kritisiert worden. Er selbst hat - als einer

der wenigen Konservativen - vor der Zerschlagung von British Rail gewarnt und ist gegenüber der Privatisierung skeptisch. Seine Zuneigung gilt nicht so sehr den schnellen Zügen auf den Hauptstrecken und den INTERCITY-Flaggschiffen oder dem Nachtverkehr, sondern er sieht im Regionalverkehr eine „gegebene Einheit verkehrspolitischer Notwendigkeit und regionalem Erbe landschaftlicher Kultur“, das es zu fördern gelte. Ob er sich durchsetzen kann, bleibt abzuwarten. Sein Vorgänger ist nämlich der neue starke Mann im Kabinett John Major: als neuer „Superminister“ ist dieser für die Finanzen und Wirtschaftspolitik Großbritanniens zuständig.

(akl)

## Fahrgäste reden mit!

Einen Vorteil hat die Privatisierung von British Rail: Laut Auskunft von Sir Bob Reid werden die Fahrplanbesprechungen zukünftig nicht mehr mit den öffentlichen Gebietskörperschaften, Handelskammern und sonstigen Berufsverbänden abgesprochen. Einzige Gesprächspartner werden zukünftig die Rail Users Consultative Committees sein, also reine Schienen und PRO BAHNorientierte Fahrgastverbände. Dies sieht sogar ein kürzlich verabschiedetes Gesetz vor. Sie haben volle Mitsprache in Fahrplanangelegenheiten, Eisenbahnunternehmen und Bahnhofsausstattungen sowie deren Vergabe und einzig das legale Recht, Empfehlungen auszusprechen. Ebenso haben sie eine besondere Aufgabe, Reklamationen zu bearbeiten und Schwachpunkte abzustellen und bekommen Unterstützung für den rechtmäßigen Kampf gegen eine eventuelle Streckenstilllegung.

(akl)



Selbst strömender Regen und wilder Sturm können der Bahn nichts antun: Triebwagen der SPRINTER-CLASSE (156) steht im Bahnhof Kyle of Lochalsh - dem westlichsten Außenposten von Scotrail bereit. Im Hintergrund ist die Ilse of Skye zu erkennen. März 1993.

## Kofferraum für Bahnreisen

Die Gepäckbeförderung ist eine endlose Geschichte. Demnächst fahren die Koffer mit dem Auto. Bei dem jetzt verlangten Preis von 28,- DM für die Haus-Haus-Beförderung ist es schon nicht mehr sehr attraktiv, mit der Bahn zu reisen. Eine Familie mit mehreren Kindern kann sich nicht leisten, mehrere Koffer aufzugeben.

Innovation ist gefragt. Der gute alte Koffer - ist er wirklich das Gepäckgefäß von morgen?

Da schickt uns Firma Zarges eine Information: Die „Rollbox“ mit zweieinhalb Zentnern Zuladung ist erfunden. Kisten und Container gibt es schon lange, aber die handliche Kiste, in die ein ganzes Urlaubsgepäck paßt - das ist neu. Man könnte sie sich kommen lassen, vollpacken und ein paar Tage vor Abfahrt abschicken. Am Urlaubsort steht sie dann schon vor der Ferienwohnung. Und bei Abfahrt hinterläßt man sie vollgepackt, und bekommt sie ein paar Tage später wieder vor die Hautür. Kein Kofferklau mehr, und keine unbezahlbare Handverladung.

Ist endlich die Gepäckkiste erfunden, die das Urlaubskoffer-Problem löst?

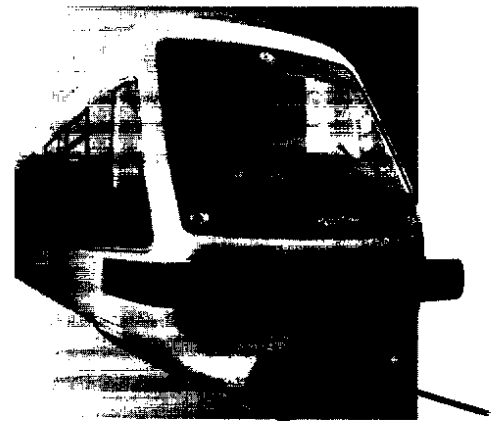
(re)



Sieht so der Urlaubskoffer für das „große“ Gepäck aus, den die junge Dame von Zarges anscheinend mühelos wegrollt?

## AEG stellt „Regioliner“ vor

Am 23. September 1994 hat AEG seinen neuen leichten Dieseltriebwagen „Regioliner“ der Öffentlichkeit vorgestellt. Auch Bundesvorsitzender Kurt Bielecki und Vertreter der Abteilung Fahrzeuge waren zugegen. Damit beteiligt sich AEG am Wettbewerb um den Markt, der sich mit der Regionalisierung von Eisenbahnstrecken eröffnet. Anders als die bisher bekannten leichten Triebwagen bleibt AEG beim Einsatz von Drehgestellen und der Einhaltung der bisher geltenden Normen über die Festigkeit von Schienenfahrzeugen. Dennoch konnte ein Niederflur-Fahrzeug mit einer Einstiegshöhe von 550 mm über Schienoberkante realisiert werden, und zwar auch für ein zweiteiliges Fahrzeug, weil beide Fahrzeugteile auf einem gemeinsamen Laufdrehgestell aufliegen. Über den Drehgestellen am Wagenende liegt der Fußboden zwei Stufen höher. Im Typenprogramm ist ein einteiliges Fahrzeug mit 27 Meter Länge und 88 Sitzplätzen sowie zwei zweiteilige Varianten mit 33 und 40 Meter Länge mit 111 bzw. 143 Sitzplätzen vorgesehen. Bemerkenswert ist, daß dieses Fahrzeug eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h er-



Der „Regioliner“ von AEG will ein Vollbahnfahrzeug, aber kein Panzer auf Schienen sein.

reichen soll. Dadurch, daß der AEG-Triebwagen einer richtigen Eisenbahn viel näher steht als einem Schienenbus, eröffnen sich ihm weite Einsatzfelder: Überall dort, wo Regionalzüge ein Stück weit die Hauptstrecken mitbenutzen müssen, oder für die universelle Bedienung von Haupt- und Zweigstrecken hat ein solches Fahrzeug Chancen am Markt.

(re)



## Bahn und Bus im Test

Die Stiftung Warentest hat Angebote von Bahn und Bus in neun großen deutschen Städten getestet: Berlin, Bremen, Dresden, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Karlsruhe, München. Bei der Fahrgastinformation gab es nur mäßige Noten, nur Hamburg und Bremen schnitten trotz einiger Mängel als „gut“ ab. Auch beim Komfort gab es durchweg Mittelmaß, bei der Pünktlichkeit fielen Busse und Straßenbahnen in Berlin besonders negativ auf, während Hamburg und München ein gutes Bild abgaben. Der außerordentlich informative Testbericht in Heft 10/1994 kann angefordert werden bei Stiftung Warentest, Postfach 810660, 70523 Stuttgart (6,- DM plus Porto, gegen Rechnung).

(re)

## Doppelstock-Schienenbus im Einsatz

Am 17. September 1994 fuhr der Doppelstock-Schienenbus der Wagonbau Dessau erstmals mit einer Sondergenehmigung von Weimar nach Bad Berka.

Die geladenen Gäste, darunter der Bundesvorsitzende von PRO BAHN, Kurt Bielecki, waren beeindruckt von der Leistungsfähigkeit und den Laufeigenschaften dieses Fahrzeugs.

Mit Mitteln der Thüringer Landesregierung soll ein zweiter Prototyp gebaut werden, um das Fahrzeug serienreif zu machen.

(re)

# Nachlösen: Ärger ohne Ende

Die Bahn hat die Gebühren zum Nachlösen im Zuge erhöht. 10,- DM sind jetzt fällig, wenn eine Fahrkarte für mehr als 50,- DM nachgelöst werden muß. Für Fahrkarten unter 50,- DM beträgt der Aufpreis 5,- DM, für Bahn-Card-Inhaber stets 5,- DM.

## Nachvollziehbare Gründe

Die Hintergründe sind nachvollziehbar. Immer öfter tauchen gerade im ICE-Kunden auf, die mit einem Stapel von Geldscheinen wedeln, wenn das Personal naht. Aber auch immer öfter kommen Reisende in der letzten Minute, die lieber gleich in den Zug springen, statt zum Fahrkartenschalter zu gehen und den nächsten Zug zu nehmen. Das Personal kommt zeitweise mit dem Ausstellen von Fahrkarten nicht mehr nach, denn die elektronischen Handgeräte, die einmal versprochen wurden, sind immer noch nicht im Einsatz, und das umständliche Wühlen im viel zu komplizierten Tarifbestimmungen kostet viel Zeit. Damit schlüpfen andere Fahrgäste durch die Kontrolle, die es genauso auf das Nachlösen angelegt hatten und fahren gratis. Auch echte Schwarzfahrer sind nie um einen Ausrede verlegen, warum sie keine Fahrkarte lösen konnten.

Zusätzliche Probleme gibt es beim Bargeld. Immer höhere Beträge müssen von

den Schaffnern mitgenommen werden, oft tauchen die Nachlöser mit Scheinen auf, die ganz einfach nicht zu wechseln sind und in keinem Verhältnis zum Fahrpreis stehen. Für das Personal wird die Situation zum Sicherheitsrisiko.

## Auf dem Rücken der Kunden

Die Kehrseite: Die Bahn schafft sich die Probleme selbst. Immer öfter muß der Fahrgast nachlösen, ohne daß er dafür verantwortlich ist.

Immer mehr Fahrkartenausgaben werden geschlossen. Die Fahrkartenausgaben, die noch offen sind, haben immer kürzere Öffnungszeiten. Sogar an ICE-Bahnhöfen wie Fulda trifft man zu menschlichen Zeiten keinen lebendigen Fahrkartenverkäufer mehr an. Wo man sie antrifft, sind sie oft genug überlastet.

Der integrale Taktfahrplan tut ein Übriges: Immer mehr Züge starten zur glei-

chen Zeit, auch das Geschäft des Fahrkartenverkaufs konzentriert sich auf wenige Minuten vor dem Taktknoten. Immer kürzer werden die Zeiten, die zwischen Ankunft eines Anschlußbusses und der Abfahrt eines Anschlußzuges liegen, die Zeit genügt nicht, um einen Fahrschein zu lösen, schon gar nicht, wenn man nicht „einmal geradeaus“ lösen kann. Der Kauf der Fahrkarte für eine Familie wird zum Streß für Käufer und Verkäufer. Immer mehr Automaten werden ein Opfer des Vandalismus, oder sie haben nach einem Wochenende etwa kein Wechselgeld mehr zur Verfügung.

Was bleibt da anderes übrig, als im Zug zu lösen? In den Fällen, in denen der Fahrgast einen Fahrschein nicht an einen besetzten Schalter lösen konnte, soll der Nachlöseschlag nicht erhoben werden. Schon hier beginnt der Ärger: Glaubt der Schaffner dem Fahrgast die Geschichte von dem kaputten Automaten? Kann der Schaffner nachkontrollieren, daß der Automat nach einem langen Wochenende wirklich kein Wechselgeld mehr hatte? Muß der Schaffner glauben, daß der Fahrgast wirklich nichts anderes als einen 50,- DM-Schein hatte, den der Automat nicht nahm? Weiß er auswendig, wann die Fahrkartenausgaben schließen? Immer wieder gibt es heiße Diskussionen zwischen Fahrgast und Personal.

Andere Fälle werden nicht erfaßt. Der Fahrgast, der eine S-Bahn besteigt und mit einem 5-Minuten-Anschluß in den InterCity umsteigt, hat auch keine Chance, einen Fahrschein im Vorverkauf zu lösen. Nicht anders geht es dem Fahrgast, dessen Bus im Stau steckengeblieben ist, und der gerade noch den Zug erwischt. Es ist leicht dahingesagt, daß sie doch einen Zug früher hätten fahren können. Manche S-Bahn fährt am Wochenende nur alle 80 Minuten, und mancher Bus gar nur einmal am Tag.

Und wenn der Fahrgast wirklich rechtzeitig kommt, bekommt er auch oft keine Fahrkarte. Der Fahrkartenverkauf am Schalter ist zwar in manchen schwierigen Fällen schneller geworden, für einfache Fälle aber sehr viel langsamer. Man muß nur einmal zusehen, wie lange der Drucker braucht, um fünf InterCity-Zuschläge für eine Familie herzustellen. Clevere Verkäufer lassen morgens bei Arbeitsbeginn, wenn es noch ruhig ist, einen Stapel davon auf Vorrat ausdrucken, und



*Der Weg vom Bus zur Bahn ohne Umweg in den Nachlösesdschungel? Zum Beispiel Lemgo: Beim Busfahrer gibt es Fahrscheine nur bis Bielefeld. Der InterCity wartet dort am gleichen Bahnsteig. Was nützt die lückenlose Transportkette, wenn die Bahn die Benutzung bestraft?*

ziehen ihn bei Bedarf unter dem Tisch hervor, wie die alten kleinen Pappkarten aus früheren Zeiten.

Umfangreiche Buchungen erfordern viel Zeit und immer noch kann man das Glück haben, in der falschen Schlange zu stehen. Schließlich kann man nicht vorher wissen, ob der Kunde vor einem einen umfangreichen Auftrag hat oder nur eben eine Fahrkarte will.

Wie soll ein Fahrgast nachweisen, daß er einen Viertelstunde vor Abfahrt des Zuges am Schalter war, der einzige Verkäufer aber mit einem anderen Kunden eine Viertelstunde beschäftigt war? So lange dauert es nämlich manchmal, bis jemand seine Ferienreise gebucht hat.

## Zur falschen Zeit

Die drastische Anhebung des Nachlösezuschlages kommt nach Art und Umfang zur falschen Zeit. Das Unternehmen Zukunft hat es bisher nicht geschafft, die Zukunft des Fahrkartensystems einzuläuten. Am Tarif wird weiter herumgebastelt und er ist längst noch nicht praktikabel.

Alle diese Unzulänglichkeiten werden erst einmal auf dem Rücken des Fahrgastes ausgetragen, indem die Nachlösegebühren drastisch erhöht werden. Die Folgen: Der Fahrgast wird nachhaltiger darum feilschen, den Zuschlag von 10,- DM nicht zu bezahlen. Einen geringeren Zuschlag hat der Fahrgast oft noch akzeptiert, um sich nicht mit dem Personal herumzergern zu müssen. Wieder einmal müssen die Fahrgäste, die ehrlich sind und wirklich aus widrigen Gründen die Fahrkarte nicht beschaffen konnten, darunter leiden, daß andere Fahrgäste unehrlich sind und die Lücken im System nutzen.

Ganz besonders getroffen wird aber derjenige, der zum ersten Mal nach langer Zeit mit der Bahn Kontakt aufnimmt. Und von diesen der Bahn entwöhnten Autofahrern gibt es bei uns sehr viele. Er kommt zum Bahnhof, der erste lebende Ansprechpartner ist der Schaffner im Zug, der ihm eröffnet, daß er nunmehr 10,- DM extra zu zahlen habe. Was daran unternehmerisch ist, fragt sich dieser Fahrgast vergebens. Oder er fragt nicht, sondern steigt wieder in sein Auto. Einen Lichtblick gibt es allerdings: Der Bahn-

Card-Inhaber zahlt 5,- DM weniger. Es ist das erste Mal, daß der BahnCard-Kunde einen zusätzlichen Nutzen aus seiner BahnCard ziehen kann. Doch unternehmerisches Handeln erfordert weitergehendes Entgegenkommen.

Wer mit einem gültigen Fahrschein eines anderen Verkehrsmittels kommt, sei es eine Monatskarte oder sei es ein Einzelfahrschein, dem wird man glauben müssen, daß er ein guter Kunde des öffentlichen Verkehrs ist und knappe Anschlüsse verhindert haben, daß er den Fahrschein noch gelöst hat. Auch er sollte von der Nachlösegebühr befreit werden. Auch der Fernverkehr der Bahn kann sich nicht benehmen wie eine Fluglinie, denn der InterCity ist in Wirklichkeit eine Städtestraßenbahn.

Und in den Reisezentren muß die Abfertigung eiliger Kunden konzentriert und vereinfacht werden. Es können Nummernsysteme helfen, mit denen die Reisenden an mehreren Schaltern in der Reihenfolge ihrer Ankunft bedient werden. Diese Nummern können aber auch nachweisen, wann man den Schalter erreicht hat und dennoch trotz angemessener Wartezeit nicht bedient worden ist. Kontraproduktiv wird die Absicht der Bahn wirken, Platzreservierungen bis zum letzten Augenblick möglich zu machen.

Versierte Fahrgäste wußten bislang, daß es sich lohnt, einen Tag vorher den Weg zum Fahrkartenschalter anzutreten, weil man so noch Plätze reservieren kann. Dieser Vorteil fällt künftig weg, und der Fahrgast fragt sich, warum er denn diesen zusätzlichen Weg auf sich nehmen soll, wenn er denn bis zum letzten Augenblick einen Platz ergattern kann. Damit dauert aber auch die Abfertigung von eiligen Fahrgästen mindestens doppelt so lange wie bisher, und doppelt so viele werden keine Fahrkarte mehr vor Abfahrt des Zuges erhalten.

Besonders davon betroffen werden die Fahrgäste sein, die den Bahnhof mit öffentlichen Verkehrsmitteln bei abgestimmten Anschlüssen erreichen. Sie sind gewöhnlich die letzten, die am Bahnhof ankommen, sie finden dann schon eine Schlange von Leuten vor, die es vorgezogen haben, ihr Auto zu nehmen, das einen teuren Parkplatz in Bahnhofsnähe blockiert. So werden die konsequenten

Nutzer des öffentlichen Verkehrs gleich doppelt bestraft, zum einen dürfen sie den Nachlösezuschlag im Zug begleichen, zum anderen dürfen sie auch noch stehen.

Umweltverbund? Nein danke! Dabei sind gerade diese Kunden die treuen Kunden der Bahn, die immer wiederkommen werden. Die Autofahrer indessen werden bei nächster Gelegenheit wieder ihr Auto bis zum Ziel benutzen, und die Bahn hat das Nachsehen.

## Die Lösung des ausgebufften Kunden vom Lande

Die Bestimmung besagt, daß man eine Fahrkarte haben muß, sonst zahlt man den Nachlösezuschlag. Also kauft man sich eben eine Karte am Automaten und das Zugpersonal hat die zusätzliche Arbeit, den Fahrschein anzurechnen. Hier hat endlich einmal der Kunde im ländlichen Raum einen handfesten Vorteil, denn wo es keinen Schalter gibt, gibt es auch keinen Nachlösezuschlag. Klar ist, daß dies keine glückliche Lösung im Sinne eines fortschrittlichen Unternehmens sein kann.

(re)



Von der Bahn zum Bus: Kein Problem, der Fahrer verkauft Fahrscheine!



# InterRegio was nun ?

Das Produkt „InterRegio“ droht, in die Verlustzone zu geraten. Im Fahrplan 1994/95 wird dies daran deutlich, daß immer mehr Züge am frühen Sonntagmorgen und am späten Samstagabend nicht fahren. Im Entwurf für den Fahrplan 1994/95 sah dies noch wesentlich dramatischer aus. Ist das der Anfang vom Ende des Produkts „InterRegio“?

Die uneinheitlichen Produkteigenschaften der ehemaligen D-Züge und eine als unzureichend empfundene Qualität brachten schrumpfende Einnahmen und steigende Verluste. 1988 wurde das neue „Produkt InterRegio“ geschaffen. Es ist entsprechend ICE/EC/IC durch eigene Markenartikeleigenschaften gekennzeichnet, wie 2-Stunden-Takt, Bistro-Café, Kindersitze, Behindertenabteil, auf Drängen der Verbände auch Fahrradabteil. Die DB bezeichnete ihn seinerzeit als „wichtigste Produktinnovation seit Einführung des Intercity“. Mit ihm war beabsichtigt, regelmäßige schnelle und komfortable Verbindungen zwischen den größeren Mittelzentren und Oberzentren herzustellen, um damit die Nicht-Bahnfahrer in mittleren Entfernungsbereichen zu gewinnen.

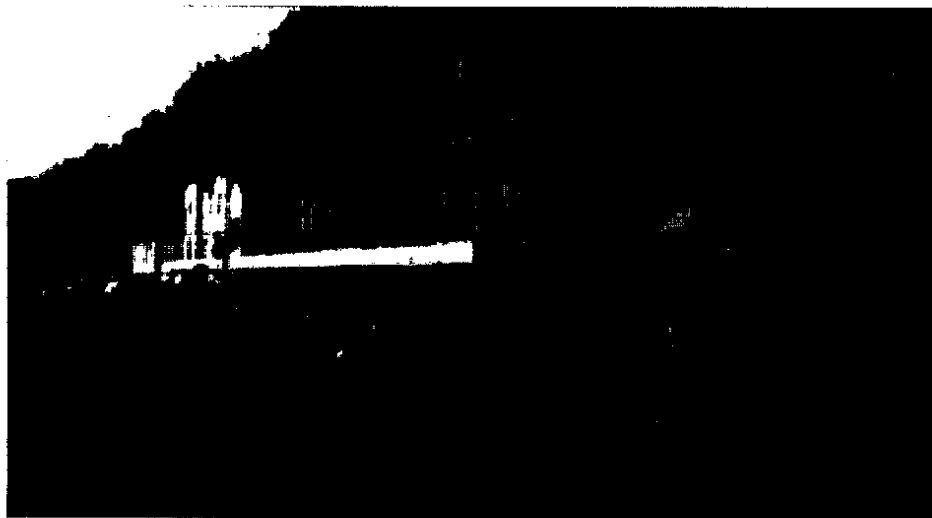
So wurde uns der IR vorgestellt, so wollte die DB neue Märkte erschließen. Dort, wo dieses Konzept konsequent umgesetzt wurde, sprachen die Reisendenzahlen für das Konzept. Die IR-Linie 12 wird auf dem stärksten Abschnitt Hamburg-Han-

nover zum Sommerfahrplan durch eine zweite IR-Linie zum Stundentakt ergänzt. Der auf verschiedenen Abschnitten eingeführte „Hinke-Takt IR - Eilzug“ ist für Fahrgäste nicht unbedingt leicht zu merken, ärgerlich war zudem auch die Zuschlagpflicht bis 1994 bei Fahrten unter 50 km. Berufspendler, die den IR nehmen müssen, weil in der benötigten Stunde der Eilzug gerade nicht fährt, werden nach wie vor mit dem Zuschlag bestraft. Die Tarifkommission von PRO BAHN fordert zusammen mit ihren Kollegen von VCD und BDEF, die Bestrafung der IR-Pendler aufzuheben, die keine Alternative haben.

## Bruch mit dem Standard

Nach der Wende wurden bei der ehemaligen Reichsbahn schnell die D-Züge in IR umgewandelt, wobei der Mindeststandard des 2-Stunden-Takts mehrmals durchbrochen wurde:

- \*Würzburg/ Schweinfurt - Erfurt (- Berlin/Leipzig) nur 2 Zugpaare täglich
- \* Bebra - Erfurt - Chemnitz nur 4-Stunden-Takt.



Wenn der InterRegio nach Altenbeken kommt, stehen viele Fahrgäste am Bahnsteig. Gebracht haben sie Regionalzüge.

Darüber hinaus fahren viele IR nur mit 4-5 Wagen und ohne Bistro, weil die Nachfrage drastisch gesunken ist. Auch bei der DB ist der kurze IR anzutreffen, meist weder mit Bistro noch mit Minibar, z.B. zwischen Frankfurt (M) und Münster über Siegen.

## Eine schwere Hypothek

Es zeigt sich, daß das InterRegio-Konzept eine schwere Hypothek mit sich schleppt. Die Fahrzeugbeschaffung war vergleichsweise preiswert, durch das Recycling von altbrauchbaren D-Zug-Wagen. Die Lokomotiven waren verfügbar. Doch dadurch wurden wesentliche Mängel des alten D-Zug-Systems nicht beseitigt.

Zu schwere D-Zug-Wagen verbrauchen zu viel Energie, was bei zahlreichen Halten besonders ins Gewicht fällt. Die Wagen haben die alten Kupplungen behalten, sie können also nur mit Hilfe von Rangierern getrennt und gekuppelt werden. Sie können nicht, ohne daß Rangierer benötigt werden, gewendet werden. Inzwischen gibt es Aussagen aus dem Vorstand der DB AG wie „Ab 1998 fahren keine lokbespannten Züge mehr.“ Zugleich wird aber Systemen wie dem IC/3 eine Abfuhr erteilt. InterRegio - wohin? Auf's Abstellgleis?

## Der InterRegio kann mehr

Der kurze Zug alle 2 Stunden ist dem 4-Stunden-Takt mit langen Zügen vorzuziehen. Allerdings darf die Bewirtung auch hier nicht fehlen. Dem Vernehmen nach hat auch die DB AG dieses Problem erkannt und plant einen kleinen Bistro-Wagen für schwächer belastete Strecken. Durch ein Weiterfahren über das Ende der Linie hinaus kann die Bahn auch touristische Ziele umsteigefrei anbieten. Zur Zeit fährt der InterRegio bis Cuxhaven, Binz, Obersdorf, Norddeich Mole, Freudensstadt und Seebrugg und bietet damit in manchen Fällen einen guten Ersatz für die FD-Züge, die direkt ins Urlaubsgebiet führen. PRO BAHN würde hier gerne noch weitere Verlängerungen sehen, damit mehr umsteigefreie Verbindungen für den Kunden zur Verfügung stehen.

## Der InterRegio in Gefahr

Der InterRegio: Ein gutes System, entwicklungsfähig, einige kleine Verbesserungen nötig - eine positive Bilanz?

Fortsetzung auf Seite 18

# PRO BAHN fordert!

Unsere Fahrplankommission wird bei ihrem diesjährigen „Fernverkehrsgespräch“ mit der DB AG diese Probleme auf den Tisch legen:

**IR-Linie 17 Dresden - Hannover - Köln**  
Hier reißt der InterRegio-Ausfall am Wochenende ein Loch in das integrale Netz im Raum Herford/Altenbeken. Diese beiden IR-Bahnhöfe verbindet eine Bahnlinie, an der rund 250.000 Menschen wohnen. Der Nahverkehr ist auf die InterRegio-Anschlüsse in alle Richtungen abgestimmt. Der Anteil der Anschlußreisenden ist hoch. Der Nahverkehr bietet am Wochenende ein vollständiges Angebot. Nun fällt am Samstagabend der letzte IR von Hannover nach Herford aus (Hannover ab 19.38). Ersatzverbindungen gibt es für die Umsteiger nicht. Letzte vernünftige Abfahrtmöglichkeit aus Hannover ist dann am Samstag bereits um 17.38 Uhr!

**IR - Linie 42 Rostock/Hamburg - Ludwigslust - Leipzig - Dresden**  
Von Rostock in Richtung Stendal - Magdeburg ist dies die einzige Linie. Zwei Fahrten werden von bzw. nach Hamburg geführt und im Abschnitt Ludwigslust-Rostock durch Eilzüge ersetzt, deren Fahrzeiten vom IR-Takt abweichen. PRO BAHN fordert hier in Ludwigslust die Verknüpfung mit einer neu zu schaffenden IR-Linie von Hamburg nach Berlin, wobei dann durch Liniertausch auch die Direktverbindung Hamburg-Leipzig (-Dresden) geschaffen werden kann, die Rostocker und Schweriner Fahrgäste dann aber immer zur gleichen Taktzeit im IR abfahren bzw. ankommen können. Außerdem gibt es weitere Ausfälle auf dieser Linie, die dazu führen, daß der letzte durchgehende Zug Rostock - Dresden samstags bereits um 13.50 verkehrt. Der letzte Zug (Rostock ab 19.50) fährt nur noch am Sonntag, in der Gegenrichtung ist, außer sonntags, bereits in Stendal Schluß (an 20.53)

**IR-Linie 19 Hamburg - Kassel-Wilhelmshöhe - Frankfurt (M) - Konstanz**  
PRO BAHN begrüßt, daß diese Linie

zwischen Göttingen und Kassel ab Sommerfahrplan 1995 endlich über die Neubaustrecke geführt und damit zwischen Hamburg und Kassel-Wilhelmshöhe um eine Stunde beschleunigt wird. Warum allerdings der letzte Zug Kassel in Richtung Hannover-Hamburg schon um 16.24 Uhr verlassen soll, ist unverständlich. Systemgerecht wären noch 2 Taktfolgen bis Hamburg (letzte Ankunft 23.22) und eine weitere bis Hannover (an 23.47).

Während Kassel und Göttingen zumindest noch die (teuerere) ICE Möglichkeit bieten, sieht der Fahrgast in Kreienzen oder Northeim in die Röhre! Wie empfindlich die Verschiebung der Taktzüge die Region trifft, zeigt das Beispiel Holzwinden: bisher kamen die Fernpendler - täglich rund 50 Fahrgäste - über Kreienzen rechtzeitig nach Hannover. Nach dem neuen Fahrplan werden sie gar keine zeitgerechte Verbindung mehr haben - und auf das Auto umsteigen.

**IR Würzburg - Erfurt - Berlin**  
Der zaghafte Versuch, zwischen Würzburg und Erfurt über Suhl wieder Fernverkehr zu führen, soll - dem Vernehmen nach - 1996 wieder eingestellt werden. Wo einst die Schnellzüge Berlin-Zürich dampften, plant man nur noch Regionalverkehr. Offensichtlich sollen potentielle Fernreisende den teuren Umweg über Fulda-Eisenach nehmen oder gar nach einem Berlin-Linien-Bus Ausschau halten. 1996 soll zur „Eingewöhnung“ ein InterRegio schon über Fulda fahren. Mit Neigetechnik könnten die Fahrzeiten beträchtlich gekürzt und neue Fahrgäste gewonnen werden.

**IR-Linie 20 Aachen - Kassel - Chemnitz**  
Chemnitz wird nur im 4-Stunden-Takt erreicht, mit Wochenendausfällen, versteht sich. Sonntags erreichen so noch 3 IR Chemnitz, 2 davon kommen von Düsseldorf. 1995 wird der 2-Stunden-Takt von Kassel-W, immerhin bis Erfurt ausgedehnt, im Gegenzug fallen dann mehr Wochenendzüge aus, so daß es am Samstag nur einen (!) durchlaufenden Zug auf der ganzen Linie gibt.



## PRO BAHN

Ihr Fahrgastverband

### Noch stärker mit Ihrer Hilfe!

Unterstützen Sie uns, damit wir Ihre Interessen als Fahrgast noch besser vertreten können!

**Als Mitglied oder Fördermitglied mit Ihrem Beitrag!  
Als aktives Mitglied mit Ihrem Fachwissen!**

Unsere Mitgliedsbeiträge:	
Einzelmitglieder	48 DM
Familien	60 DM
ermäßigter Beitrag für Studenten u.a. (Bescheinigung erforderlich)	36 DM

**Ich möchte Mitglied bei PRO BAHN werden:**

- Einzelmitglied
- Familie
- Fördermitglied

Name: .....

Straße: .....

PLZ, Ort: .....

Datum, Unterschrift:

Bitte einsenden an:  
**PRO BAHN e.V.**  
Schwanthalerstraße 74  
80336 München



Deutsche Teilung nach InterRegio-Art: nur alle vier Stunden nach Chemnitz.

Es gibt Kräfte bei der Bahn, die wollen dem IR-System „ans Zeug“. Zunächst wird hier ein wenig gesägt und dort ein wenig gespart. Dann fällt der eine Zug am Wochenende aus, der andere endet am frühen Abend schon vor der „Endstation“. Für die eine „Linie“ reicht dann auch der 4-Stunden-Takt oder auch nur zwei Verbindungen pro Tag. Und ehe wir uns versehen, sind wir wieder beim alten produktunspezifischen Durcheinander der D-Züge, das mit dem IR-System abgeschafft werden sollte.

## Löcher im integralen Netz

Der integrale Taktfahrplan ist den Fachleuten längst ein Begriff. Im Allgäu und in Schwaben weist er mit steigenden Fahrgastzahlen seine Berechtigung nach. Das Prinzip ist dasselbe wie das Prinzip des InterRegio: Uneingeschränktes Angebot von früh bis spät an 7 Tagen der Woche, abgestimmte Anschlüsse, die durch Veränderung der Infrastruktur zu Rundum-Anschlüssen werden sollen. Erst mit einer Pressemitteilung vom Anfang September dieses Jahres betont der Vorstand der DB AG, daß das seine Geschäftspolitik im Nahverkehr sei.

Draußen in den Regionen ist der InterRegio ein integraler Bestandteil dieses integralen Taktnetzes. Viele Verbindungen des Nahverkehrs sind auf den InterRegio abgestimmt. Eilzüge und InterRegio ergänzen sich zum Stundentakt. Die Ausfälle des InterRegio reißen Löcher in das integrale Netz. Im gleichen September 1994 weiß ein verantwortlicher Fernverkehrs-Mana-

ger in der Region, Ansprechpartner der Abteilung Nahverkehr und der Verkehrsverbünde, noch nicht, wie das Produktionsprogramm für den Interregio aussehen wird, wann der erste Zug fährt, wann der letzte. Die Mittel für den Nahverkehr sind aber bereits verplant, die Trassen bestellt, die Fahrzeuge verteilt. Wenn die Abteilung Fernverkehr im November dann endlich bekanntgibt, wieviel InterRegio sie ab Mai des folgenden Jahres fährt, ist es zu spät. Nahverkehrszüge auf den Zweigstrecken fahren heiße Luft, weil ihnen der Fernverkehr keine Fahrgäste mehr bringt. Und auf den Hauptstrecken kann der Nahverkehr die Löcher nicht mehr stopfen, weil es weder verfügbare Finanzmittel noch verfügbare Fahrzeuge gibt.

## Vertrauen wird verspielt

Die Bahn verliert mit solchen Streichungen vor allen Dingen das wichtigste Kapital, das ein Unternehmen hat: Ihr Image und das Vertrauen in ihre Zuverlässigkeit.

Beim Fahrgast verliert die Bahn das Ansehen als zuverlässige Alternative zum Auto. Wer einmal feststellt, daß die Bahn eine Verbindung nicht anbieten kann, weil der Zug an „e“ oder „f“ nicht verkehrt, ist sehr schnell bereit, die Bahn als Alternative abzuschreiben. Wer gar, vertrauend auf den Taktverkehr, am Samstagabend „hängen bleibt“ und für die Heimfahrt auf den letzten 30 km ein Taxi bezahlen muß, ist nicht mehr bereit, auf sein Auto zu verzichten.

Die Bahn wird so aber auch zum unsicheren Kantonisten gegenüber den Regionen, die künftig den „Nahverkehr“ bestellen werden. Mancher „Nahverkehrszug“ ist nämlich schon heute, vor allem am Samstagabend und am Sonntagmorgen, ein „Fernverkehrszug“. Es sind vor allem die Reisenden mit dem fernen Zielen, die diese Züge bevölkern. Sie haben plötzlich keinen Anschluß mehr.

Das werden sich die künftigen Besteller, die regionalen Verkehrsverbünde, nicht lange mit ansehen. Sie werden bald selbst überlegen müssen, wie sie den Verkehr in ihrer Region, den sie für notwendig halten, organisieren, und dabei verhindern, daß der InterRegio die Rosinen herauspickt.

Die Regionen werden über neue Verkehrsverbünde bald erkennen, daß sie sich über ihre Grenzen hinweg zusammenschließen und

verständigen müssen, um den größtmöglichen ökonomischen Effekt zu erzielen. Sie werden Querverbindungen in Angriff nehmen müssen, die der InterRegio nicht bedienen will, weil die ökonomischen Voraussetzungen dafür nicht genügen.

## Der InterRegio muß bleiben

Doch PRO BAHN will auf den InterRegio nicht kampflos verzichten und zusehen, wie ein gutes Konzept zerstört wird. Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert: Das IR-System muß als qualifiziertes Fernzugssystem für Mittelzentren und zur Ergänzung des IC-Netzes ausgebaut werden. Angebotsreduzierungen führen nie zu mehr Einnahmen, sondern vergraulen auch Fahrgäste aus anderen Zügen, weil plötzlich eine Rückfahrmöglichkeit nicht mehr besteht.

Eine vernünftige Kooperation mit den Regionen bringt die größten Vorteile - für die DB AG, die Regionen und die Fahrgäste. Wir brauchen Produktinnovation, schnellere, regelmäßige und komfortable Verbindungen. PRO BAHN wird auf allen Ebenen um eine Wende kämpfen!

(kpn/re)



PRO BAHN hat mit anderen Verbänden um das Fahrradabteil gekämpft - führt der Imageträger auf's Abstellgleis?

# Innovative Zugkonzepte

Die Regionalisierung der Bahn wird zu einem drastischen Wechsel im Beschaffungsverhalten, aber auch einem Umdenken bezüglich der gewünschten Eigenschaften der zu beschaffenden Züge führen. Marktwirtschaftlich orientierte, regional aktive Gesellschaften werden es sich nicht lange leisten können, das bisher verwendete Rollmaterial einzusetzen. Dieses Material zieht schon jetzt nicht genügend Fahrgäste auf die Schiene. Eckpfeiler des wirtschaftlichen Handelns für die neuen Gesellschaften werden hohe Auslastung und niedrige LC-Kosten (Kosten während der ganzen Lebensdauer) des Rollmaterials sein.

## Attraktivität für Fahrgäste

Hohe Auslastungen können nur Züge erbringen, deren Attraktivität aus der Sicht des Reisenden größer ist, als die vergleichbarer Verkehrsmittel. Diese Attraktivität läßt sich durch verschiedene Eigenschaften neuer Zugkonzepte erreichen. Dieses sind insbesondere Eigenschaften, die der Bequemlichkeit des Kunden dienen, z.B. das Vorhandensein von Kommunikationsverbindungen, einer niveaugleichen Ein-

stiegshöhe und einer großen Anzahl Türen für einen gedrängelosen Fahrgastwechsel trotz zu verkürzender Haltezeiten an den Bahnhöfen. Die Installation von Serviceautomaten für den Frühstücks- oder den Zeitungsverkauf verkürzt für den Reisenden die Reisezeit zusätzlich. Auch werden zukünftig für die Bedienung des Nah- und Regionalverkehrs mit einem Zug verschiedene Abteilstellungen erforderlich, die im Nahverkehrsbereich des Zuges eine geeignete Innenausstattung für diese Zielgruppe bieten, im Regionalverkehrsbereich aber einen aus den Fernreisezügen bekannten Komfort und Stand der Technik bereithalten, so daß die Akzeptanz für solche Züge auch bei Geschäftsreisenden gesteigert werden kann. Geräusch- und Erschütterungsarmut sind hierbei zwei nicht zu unterschätzende Eigenschaften.

## Optimierung der Life-Cycle-Kosten

Die erforderlichen niedrigen LC-Kosten neuer Züge müssen durch die Optimierung der drei Kostenblöcke Anschaffung, Betrieb und Entsorgung erreicht werden. Es geht hierbei also nicht um eine immer wieder ge-

forderte Minimierung der Herstellkosten (Die Freude über einen niedrigen Preis ist schon vergessen, wenn der Ärger über Qualitätsmängel noch in Erinnerung ist), sondern um eine sorgfältige Abwägung zwischen den drei Kostenblöcken.



*In Holland schätzt man Bequemlichkeit beim Reisen. Der IRM bietet viel Platz.*

## Einsatz neuer Werkstoffe und Werkstoffkombinationen

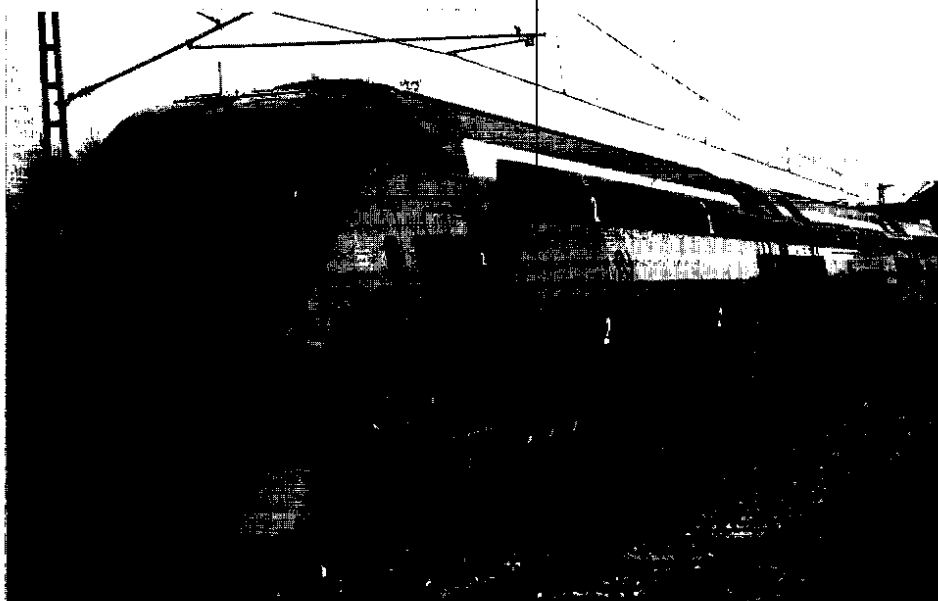
Zur Minimierung der Anschaffungskosten sollten zukünftig die für den jeweiligen Anwendungsfall am besten geeigneten Materialien verwendet werden, was auf lange Sicht den Einsatz neuer Werkstoffe erforderlich machen wird, mittelfristig aber durch eine Mischbauweise aus Stahl, Aluminium und Kunststoff realisierbar ist.

## Individuelle Zugkonfigurierung

Ein weiterer Gesichtspunkt zur Reduzierung der Anschaffungskosten kann die Möglichkeit sein, daß der Kunde sich seinen individuell optimalen Zug aus einem Zugkonzept durch entsprechende Konfiguration aussuchen kann. Hierdurch wird sichergestellt, daß der Fahrzeugkäufer nur für jene Ausstattungsmerkmale bezahlen muß, die er auch wirklich benötigt; nicht gewünschte Ausstattungsdetails können ohne großen Änderungsaufwand weggelassen werden.

## Minimierung der Betriebs- und Wartungskosten

Ein hoher Anteil an den Betriebskosten entfällt auf Energie und Wartung. Hier existieren bereits erprobte Techniken wie z.B. Rückspeisung der Bremsenergie oder Abwärmenutzung, die Bestandteil eines jeden neuen Zuges sein sollten. Zur Reduzierung der Wartungskosten können modularisierte und leicht austauschbare



*Auch in Holland geht man in die Höhe: Der IRM von Talbot ist ein Beispiel dafür, wie innovative Bahngesellschaften zusammen mit der Industrie neue Wege entwickeln. Künftig wird die Industrie die führende Rolle bei der Entwicklung neuer Eisenbahntechnik übernehmen müssen.*

Komponenten beitragen, die zusätzlich noch auf geringsten Wartungsaufwand ausgelegt sind - so wird auch zusätzlich noch die Einsetzbarkeit des Zugmaterials wesentlich erhöht.

### Zukünftige Anforderungen an das Zugmaterial

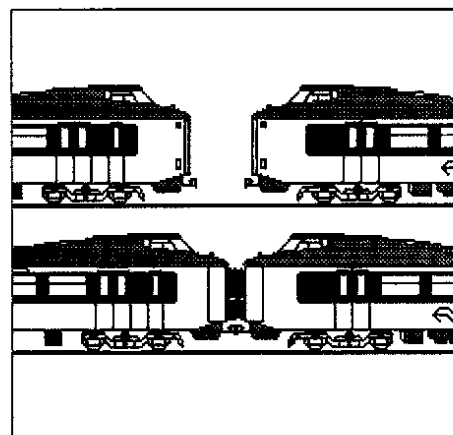
Weiterhin werden in Zukunft folgende Anforderungspunkte für das Zugmaterial an Bedeutung gewinnen:

- Recyclingfähigkeit, ggfs. auch Rücknahme durch den Hersteller, Aufarbeitung und Weiterverkauf als Gebrauchtzug
- Realisierung kürzerer Taktzeiten durch leichte Fahrzeuge und für den Anwendungsfall optimal dimensionierter Antriebe
- Bildung von Zugverbänden mit Fernbahnen für die Umgehung der Streckenblockung. Hierbei muß die Sicherheit

für den Fahrgast durch intelligente Sicherungssysteme und eine entsprechende passive Fahrzeugsicherheit (Knautschzonen) gewährleistet sein.

- Flexible Einsetzbarkeit und Ergänzenbarkeit der Zugkomponenten. D.h. Züge unterschiedlicher Kastenlängen und Antriebssysteme können zu temporären Verbänden zusammengestellt werden.
- Möglichkeit zur variablen Innenraumgestaltung durch den Bahnbetreiber, um saisonale Schwankungen (Ausflugsverkehr versus Pendlerverkehr) mit nur einem Zug beherrschen zu können. (Keine festen Raster mehr für Sitzteiler).
- Schnelle und einfache Tauschbarkeit der Inneneinrichtung, um das Innendesign der Züge schneller dem wechselnden Geschmack der Fahrgäste anpassen zu können.

(Dipl.-Ing. Stefan Stiefel, Aachen)



*Nichts Neues für die Waggonfabrik Talbot in Aachen ist der selbsttätig kuppelnde Übergang: seit Jahren fährt der ICM im Intercity-Verkehr der Niederländischen Eisenbahnen.*

## Aussichtswagen statt Taktverdichtung

Vom 8. August bis zum 1. September dieses Jahres bot sich staunenden Fahrgästen im Ruhrgebiet ein ungewöhnliches Bild: Auf der S-Bahn-Linie 1 Düsseldorf - Dortmund war in zwei Zügen je ein Doppelstockwagen der Münchener Bauart eingereiht. Getestet wurde, ob ein Einsatz dieser Fahrzeuge hier grundsätzlich möglich ist. Initiatoren waren die Deutsche Bahn, der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und das Land NRW. Hintergrund sind die in der Hauptverkehrszeit überfüllten S-Bahnen an Rhein und Ruhr - ein häufig kritisiertes Zustand. An den kurzen Bahnsteigen einiger Zwischenhalte wäre mit maximal fünf Wagen die maximale Kapazität voll ausgereizt - wäre, denn derzeit sind im Ruhrgebiet noch Drei-Wagen-Züge Regelfall.

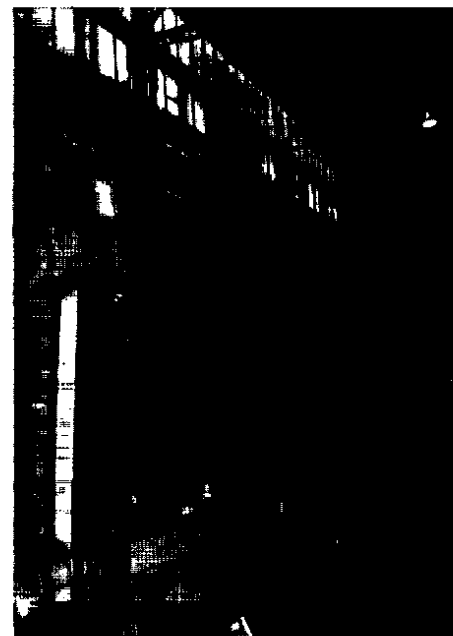
Die Wagen wurden von den Reisenden überwiegend positiv aufgenommen, boten sie doch eine willkommene Abwechs-

lung in der nicht gerade mit Neubaufahrzeugen verwöhnten Region. Von der Ausstattung her machten die reinen 2.-Klasse-Wagen der 1. Klasse in den konventionellen S-Bahn-Wagen durchaus Konkurrenz. Somit war vor allem das Oberdeck stets gut besetzt, denn von hier aus erlebte man das Revier aus einer bislang unbekanntem Perspektive.

Nach Einschätzung der DB kann der Versuch als Erfolg gewertet werden. Weniger begeistert reagierten Behinderte, denn eine Trittstufe unmittelbar hinter jeder Tür macht das Konzept der behindertenfreundlichen S-Bahn mit niveaugleichen Einstiegen zunichte. Ein weiteres Problem sind die zwar breiten, jedoch weit auseinanderliegenden Eingangstüren. Sie erschweren einen reibungslosen Fahrgastwechsel, so daß die Pufferzeiten beim Halt voll ausgeschöpft werden müssen. Für den Fahrgastfluß in den Wagen selbst ist neben

den unumgänglichen Treppen eine Zwischentür im Oberdeck hinderlich.

Das Land NRW, das im Zuge der vorgesehenen Regionalisierung den Schienennahverkehr mit jährlich 100 Mio. Mark bezu-



*Doppelstockwagen aus Aachen sichern Arbeitsplätze in Nordrhein-Westfalen - doch sie fahren jenseits der Grenze.*

schussen wird, beabsichtigt, aus einer bundesweiten Serie von insgesamt 250 Wagen 75 für die Rhein-Ruhr-S-Bahn abzuzeigen. Eine Fahrgastbefragung während des Versuchs soll vom Land ausgewertet werden, damit einige Mängel noch abgestellt werden können.

Auch PRO BAHN meldete sich bei einem Hearing zu Wort. Ein völlig anderes Fahrzeugkonzept - etwa mit niveaugleichem Einstieg durch Verwendung kleinerer Radsätze - ist zumindest vorerst nicht zu erwarten. Daher sollen auch in jedem Zug weiterhin die üblichen einstöckigen x-Wagen mitgeführt werden.

Mittelfristig ist auch der Einsatz auf den Regionalschnellbahn-Linien 1 (Dortmund - Köln) und 4 (Aachen - Iserlohn) angestrebt. Pläne zum sofortigen Einsatz in diesem Bereich wurden auf Wunsch des Landes zurückgestellt. Dabei entspräche die Verwendung in Zügen des gehobenen Nahverkehrs eher dem Zweck dieses Fahrzeugtyps, weil aufgrund größerer Halteabstände die Probleme beim Fahrgastwechsel vernachlässigt werden können. Da diese Linien trotz langer Züge ebenfalls überlastet sind, besteht gerade hier vorrangig Bedarf. Für die S-Bahn hingegen existieren ohnehin Überlegungen, wieder zum beschleunigungsstarken und platzsparenden Triebzug zurückzukehren - doppelstöckig, versteht sich.

Fazit: Wieder zeigt sich, daß die Verkehrsbetreiber durch Innovationen die Aufmerksamkeit ihrer Kunden erwecken können. So erfreulich das insgesamt sein mag, es darf nicht übersehen werden, daß es sich beim S-Bahn-Einsatz der „Aussichtswagen“ nur um eine Notlösung handelt - vielleicht auch um eine Modewelle, die den Blick auf bedarfsgerechtere Lösungen verbaut. Denn, wo sich zusätzliche Kapazität auf scheinbar so einfache Weise gewinnen läßt, werden Hoffnungen auf seit langem geforderte Taktverdichtung zunichte gemacht.

(wkö)



## Gepäckwagen für den InterRegio

Das Fahrrad-Abteil im InterRegio ist gegen viele Widerstände durchgesetzt worden, und der Fahrradtransport trägt viel zum Image der Bahn als umweltfreundlichem Verkehrsmittel bei. Doch die jetzige technische Lösung heißt nur, aus der Not eine Tugend gemacht zu haben. Neubauten ermöglichen auch innovative technische Lösungen.

*In diesem Aufsatz wird ein Fahrzeugentwurf beschrieben, der Anfang 1992 im Rahmen der Diplomarbeit des Verfassers zum Thema „Neue Wege zur Mitnahme von Reisegepäck und Fahrrädern im Personenreiseverkehr der DB“ am Institut für Schienenfahrzeuge und maschinelle Bahnanlagen der Universität Hannover entstanden ist.*

Die Mitnahme von Fahrrädern oder größerem Gepäck ist bei Benutzung der Bahn, verglichen mit dem Pkw, sehr umständlich. Ein Fahrzeug, das Basis für ein verbessertes und attraktives Angebot zur Mitnahme von Traglasten und Fahrrädern im Bahnverkehr sein könnte, verlangt nach neuen technischen Lösungen. Im Sinne einer einheitlichen Formulierung soll im folgendem der Begriff „Traglasten“ für den Transport mehrerer und großer Gepäckstücke (Koffer, Reiseretasche, ...) stehen.

### Zielvorstellung für Mitnahme von Traglasten und Fahrrädern

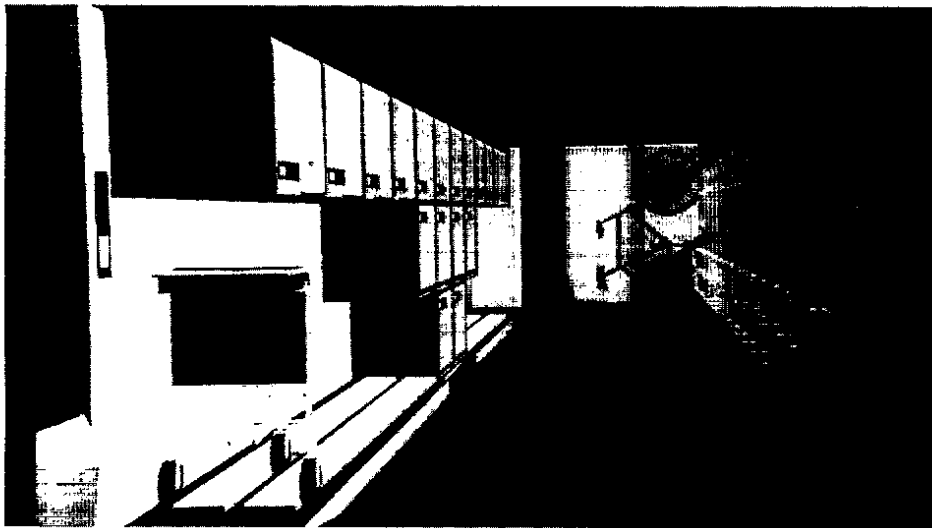
Stärkster Wettbewerber der Bahn im Personenverkehr ist der Individualverkehr. Alle heute angebotenen Automodelle erlauben dank großer Heckklappe, umlegbarer Rücksitzbank, Skisäcken, Durchlademöglichkeit oder niedriger Ladekante die bequeme Mitnahme von Traglasten. Fahrräder können (zusätzlich) auf dem Fahrzeugdach transportiert werden. Die Mitnahme von größeren Gepäckmengen bedarf somit keiner Vorplanung, die Reise kann spontan gestaltet werden. Auch bei den andern Wettbewerbern der Bahn

(Flugzeug, Reisebus) ist das Reisen mit Traglasten einfacher sowohl bezüglich Abfertigung als auch notwendiger Vorplanung und Disposition.

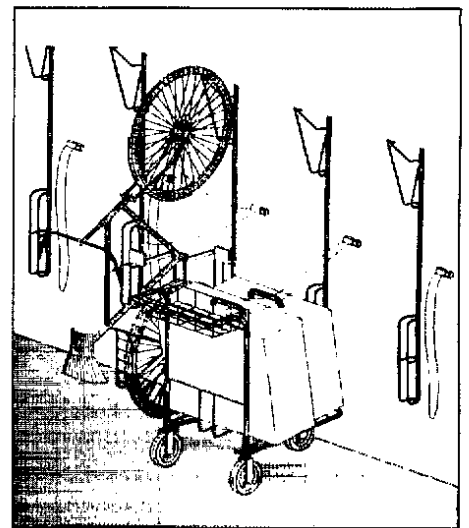
Ein wettbewerbsfähiges Angebot für den Transport von Fahrrädern und Traglasten muß sich an der Bequemlichkeit beim Pkw-Transport orientieren. Über den Reisegepäckservice kann der Bahnkunde zwar Traglasten verschicken, durch den Transport über Nacht stehen diese jedoch erst am folgenden Werktag zur Abholung bereit. Im Bereich der Bahnhöfe steht mit dem Kofferkuli ein bekanntes und bewährtes Hilfsmittel zur Verfügung. Im Zuge notwendiger Modernisierungen und Umbauten werden die Bahnhöfe zudem behindertengerecht ausgestaltet, was den Traglastentransport innerhalb des Bahnhofsbereichs erleichtert. Was liegt also näher als der Gedanke, dem Kofferkuli mit seinen Traglasten den Weg in den Zug zu ebnet?

### Den Kofferkuli mitnehmen!

Ein Fahrgast würde am Parkplatz oder Taxenstand seine Traglasten auf einen Kofferkuli laden. Nach Abholen seiner (vorbestellten) Fahrkarte und der Reservierung (für Sitzplatz und Traglast) schiebt er den Kofferkuli auf den Bahnsteig und von dort stufenlos in den Traglastenraum seines (Fern)-zuges. Fahrradfahrer können ebenso leicht in den Zug gelangen. Im Wagen bestehen Möglichkeiten, die Traglasten sicher zu verwahren, bzw. Fahrräder in Fahrradständer einzustellen und zu sichern. Einstellvorgang und Verstauen der Traglasten sind unabhängig von kurzen Takthaltezeiten und können vom Fahrgast in Ruhe nach Abfahrt des Zuges durchgeführt werden. Am Zielbahnhof angekommen, öffnet der Reisende per Knopfdruck die Wagentür, während gleichzeitig eine Übergangseinrichtung ausfährt, um Spalt und Höhendifferenz zwischen Wagenfußboden und Bahnsteigkante zu überbrücken. Mittels Aufzug, Rolltreppe oder Rampe verlassen die Fahrgäste durch die



Blick in den Traglastenraum des IR-Doppelstockwagens (Computergraphik).



Bahnsteigunterführung den Bahnhof, um ihre individuellen Reiseziele zu erreichen. Denkbar ist ferner eine Ausdehnung von Fahrrad und Traglastentransport auf den öffentlichen Nahverkehr, bieten doch neue Niederflurstraßenbahnen und -busse fast ebene Einstiegsverhältnisse, wie bisher nur bei S- und U-Bahnen üblich.

## Bahnsteige in Europa

Um ein einfaches und bequemes Selbstverladen des Kofferkulis mit Traglasten in den Zug durch den Fahrgast zu erreichen, muß der Wagenboden (zumindestens im Bereich der Einstiegstüren zum Traglastenraum) etwa auf Höhe des Bahnsteigs liegen. Ideal für diese Forderung wäre eine einheitliche Bahnsteighöhe (national und europaweit). Leider ist genau das Gegenteil der Fall. Bahnsteige, die ausschließlich S-Bahn-artigen Verkehr dienen, weisen teilweise noch größere Kantenhöhen auf, umgekehrt können sehr alte Bahnhofsanlagen (auf Nebenstrecken) teilweise noch niedrigere Bahnsteige haben. Bei der Deutschen Bahn werden außerhalb von S-Bahnnetzen Bahnsteige mit 380, 550 und 760 mm Höhe über Schienenoberkante (SO) errichtet.

## Problemlösung durch Fahrzeugtechnik

Der Lösung des Problems „Stufenloser Einstieg von Bahnsteigen unterschiedlicher Höhe“ fällt für das Gesamtergebnis eine zentrale Schlüsselrolle zu. Die für Bahnsteighöhen zwischen 380 und 760 mm Höhe ideale Fußbodenhöhe im Bereich der Einstiege läge bei 580 mm

über SO. Die sich dabei ergebenden Trittstufenhöhen von maximal 200 mm Höhenunterschied ließen sich auch mittels kurzer Rampen überwinden. Zunächst wurden verschiedene Lösungen zur Anpassung des Wagenbodens an Bahnsteige unterschiedlicher Höhe gesucht. Parallel dazu waren Ideen zur Überwindung des Spalts zwischen Wagen und Bahnsteigkante zu finden. Je enger der Bogenradius wird, desto größer ist der Abstand zwischen Bahnsteigkante und Gleismittelnachse. Desweiteren hängt die Größe des Spaltes von der Lage des Einstiegs im Wagen ab. Liegt der Einstieg beispielsweise genau in Wagenmitte, so ergibt sich bei einem Fahrzeug, das im Bogen an einem Bahnsteig steht, auf der Bogeninnenseite ein sehr kleiner Spalt zum Bahnsteig, während der Spalt auf der Bogenaußenseite sehr groß ist. Zusätzlich erschwerend wirken sich Kurvenüberhöhungen in Durchgangsgleisen mittlerer und kleiner Stationen aus. Die Lösungen beider Teilaufgaben wurden getrennt bewertet, die jeweils günstigsten Lösungsprinzipien kombiniert und auf konstruktive Umsetzung geprüft. In diesem Zusammenhang waren auch die jeweils erforderlichen Einbauräume zu ermitteln, verschiedene Möglichkeiten des Antriebs und der Steuerung zu finden sowie Sicherheitsanforderungen zu definieren.

Für die Gestaltung des Übergangs zwischen Bahnsteig und Wagen können verschiedene Lösungsprinzipien angewandt werden. Exemplarisch soll hier die Variante „kinematischer Übergangstritt“ vorgestellt werden. Der Übergangstritt wird in einem Drehschubgelenk gegenüber dem

Wagenfußboden gelagert. Die Kinematik (angetriebener Hebel) sorgt dafür, daß der Übergangstritt stets von oben auf die Bahnsteigkante in beliebiger Höhe aufsetzt und eine unbeabsichtigte seitliche Kollision mit der Bahnsteigkante ausgeschlossen werden kann. Eine am bahnsteigseitigen Ende unter dem Übergangstritt eingebaute Druckkontaktleiste (ähnlich Sicherheitskontaktleiste bei Straßenbahn- oder Bustür) sorgt für die Endabschaltung des elektrischen Antriebs, sobald der Übergangstritt auf dem Bahnsteig oder einem Hindernis (Sicherheit) aufsetzt.

## Doppelstockwagen mit Traglastenraum im Untergeschoß

Zur Lösung der gestellten Transportaufgabe wurde beispielhaft ein Doppelstock-Einzelwagen für den IR-Verkehr konzipiert.

Im Untergeschoß befinden sich Einstieg und Traglastenraum, der über breite Einstiegstüren stufen- und spaltlos vom Bahnsteig erreicht werden kann, während Zwischen- und Obergeschoß als Sitzraum genutzt werden. Der Wagen bietet mit insgesamt 60 Sitzplätzen (2. Klasse) die gleiche Sitzplatzkapazität wie der jetzt im Betrieb befindliche umgebaute Schnellzugwagen. Fahrzeuginnenraum und Sitzplatzanordnung folgen soweit wie möglich den Design und Produkthanforderungen des IR-Verkehrs. Infolge der Doppelstockbauweise muß auf die Einrichtung von Abteilen verzichtet werden.

Im Bereich des Zwischengeschoßes ist ein Mittelgang durch Wagenübergang, WC

und Geräteschranks sowie durch die Gestaltung der Treppe vorgegeben.

Im Obergeschoß läßt das Umgrenzungsprofil keine anderen Gestaltungsmöglichkeiten für den Gang zu. Durch die Einrichtung von (leichten) Trennwänden sowie einer mit Trennwand verbundenen Gangverschwenkung wird das Obergeschoß in vier verschiedene Sitzbereiche aufgeteilt. Die Anordnung der Einstiegstüren im Untergeschoß nimmt durch die für den Türantrieb erforderlichen Einbauräume in Form von Sitzpodesten unmittelbar auf die Gestaltung und Anordnung der Sitze im Obergeschoß Einfluß. Im Sinne eines gehobenen Fahrgast- und Sitzkomfortes wurde mit Ausnahme von zwei Notsitzen auf Sitze in Anordnung quer zur Fahrtrichtung verzichtet. Die Treppe zwischen Unter-, Zwischen- und Obergeschoß ist als Wendeltreppe so konzipiert, daß sie im Ober- und Untergeschoß jeweils mit ihrer letzten Stufe im 45° Winkel zur Wagenlängsachse endet. Diese Treppengestaltung nimmt wenig Fahrzeuggrundfläche in Anspruch, so daß es gegenüber herkömmlicher Treppengestaltung zu keinem Sitzplatzverlust infolge von Gangverschwenkungen am Treppende kommt. Eine gute Kopffreiheit von mindestens 1,97m kann auch für den Abstieg in das Untergeschoß erzielt werden. In die Wendeltreppe mit einbezogen ist eine Drehtür zur Abtrennung von Fahrgast und Traglastenraum. Diese Tür dient einmal einem niedrigeren Geräuschpegel im Sitzraum (jeweils durch 2 Türen nach außen abgetrennt), zum anderen soll sie Reisende, die den Wagen auf dem Weg Richtung Bistro durchqueren, veranlas-

sen, den Weg über das Obergeschoß zu nehmen. Sinn dieser Maßnahme ist eine Erhöhung des (subjektiven) Sicherheitsgefühls bei denjenigen Reisenden, die Gepäck und Fahrräder im Traglastenraum eingestellt haben.

Im Traglastenraum bestehen Einstellmöglichkeiten für 17 Fahrräder bzw. eine gleiche Anzahl Kofferkulis. Fahrräder und Kofferkulis können beliebig aufgestellt werden, Umbaumaßnahmen sind nicht erforderlich. Während in den Wintermonaten die Fahrradverladung nicht genutzt wird, steigt die Nachfrage nach Gepäckbeförderung (schlechte Witterungsverhältnisse, Fahrt in den Wintersport, etc.), während im Sommer eher mit entgegengesetzter Tendenz zu rechnen ist. Die Fahrräder werden mit ihrem Vorderrad in eine Halterung eingehängt. Führungen sowohl des Hinter wie des Vorderrades verhindern Kippen und Schwenken des eingehängten Fahrrades. Die Höhe der unteren Radführung ist so gewählt, daß sich anstelle eines Fahrrads ein Kofferkuli einstellen läßt, der bis an die Wagenwand herangeschoben wird, um die nutzbare Breite des Ganges nicht unnötig einzuschränken. Fahrrad wie Kofferkuli werden durch ein handelsübliches Spiralseilschloß gesichert. Bei Kofferkulis mit Koffern ist das Drahtseil durch die Koffergriffe und den Drahtkorb des Kofferkulis zu fädeln. Kleine Gepäckstücke wie Aktentaschen oder Taschen mit Wertgegenständen werden vom Reisenden an den Sitzplatz mitgenommen. Das Spiralseilschloß selbst ist in der Wagenwand befestigt. Neben den 17 Fahrrad/ Kofferkuliaufstellplätzen sind insgesamt 18 Gepäckschließfächer einge-

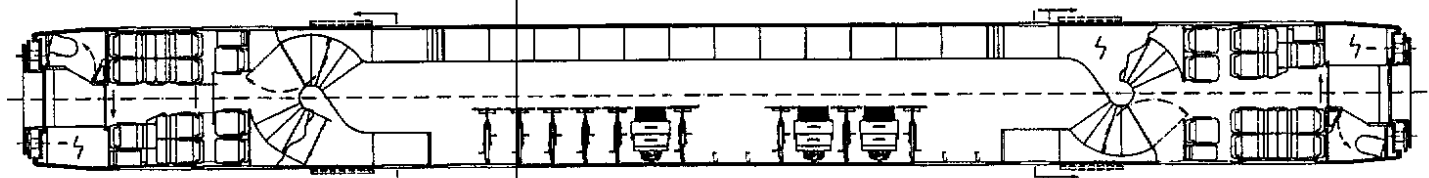
baut. Die großen Schließfächer haben Drehtüren, die in den Mittelgang herausgeschwenkt werden. So ist eine relativ einfache Beladung möglich und gleichzeitig das Fach gegen Einsicht und unbefugten Eingriff geschützt. Alternativ zu den Drehtüren wären auch Rolltüren, wie bei Büromöbeln, denkbar. Insgesamt 18 (leere) Kofferkulis können in zwei Gruppen unter den Schließfächern abgestellt werden. Der Boden der Aufstellfläche für die Kofferkulis ist mit Spurrillen ausgestattet, um eine Führung der Kofferkulis zu erreichen. Diese Maßnahme soll verhindern, daß falsch abgestellte Kofferkulis die Gangbreite einengen. Die Kofferkulis werden vom Einstieg aus zugeführt. Beide Einstiegstüren je Wagenseite haben eine lichte Weite von 1100 mm und werden elektropneumatisch über Druckknöpfe vom Fahrgast betätigt.

Auf der Außenwand großflächig aufgebraute, international bekannten Piktogramme für Fahrräder, Kofferkuli und Gepäckschließfach sollten auf das (neue) zusätzliche Angebot werbewirksam hinweisen und Kunden, die es in Anspruch nehmen, schnelle und klare Orientierung geben.

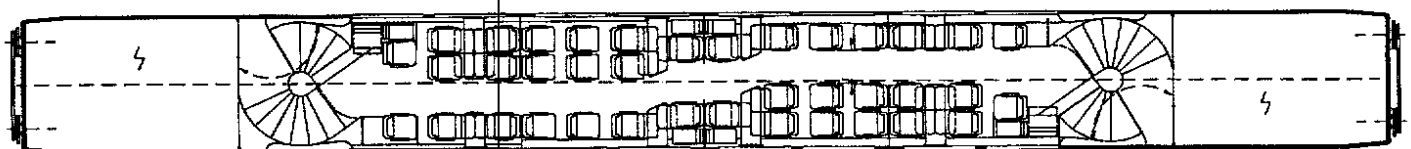
Das Fahrzeug sollte in IR-Zügen zwischen Bistro und 2.Klasse-Block eingereiht werden, um 1.Klasse-Reisenden ebenfalls die Nutzung des Traglastenraums zu ermöglichen! Waggons der vorgestellten Bauart lassen sich ohne nennenswerte (konstruktive) Änderungen auch für den Intercity oder den Regionalschnellverkehr adaptieren.

*Dipl.Ing. Ulrich Bitterberg*

## Doppelstockwagen : Untergeschoß



## Obergeschoß





# Ein paar Einsichten - aber kein Weg zur Besserung

## Das Verkehrskonzept der Thüringer Landesregierung

Lange gewährt hat es, aber nun halten wir (Anm. d. Red.: die Landtagsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN) es doch pünktlich vor den Wahlen in Händen - das Verkehrskonzept der Landesregierung, erarbeitet von der Dornier Planungsberatung GmbH. Ist es auch gut geworden? Jein.

Beim Druck der 118-seitigen Broschüre ist jedenfalls schon mal reichlich grüne Farbe verbraucht worden, beginnend auf der Titelseite und für fast alle der weiteren 34 Bilder: Acht zeigen idyllische Plätzchen ohne oder fast ohne Verkehr, siebzehn Bahn und Straßenbahn, nur drei zeigen Straßen, eins ein Autobahnkreuz und vier diverses Fluggerät.

Der meiste Lack blättert beim Lesen dann sehr schnell ab, aber nicht aller. Wenn auch nur verklausuliert und als unverbindliche Absichtserklärung: Völlig kann sich auch eine von der Thüringer Landesregierung in Auftrag gegebene Studie nicht der Erkenntnis entziehen, daß es mit

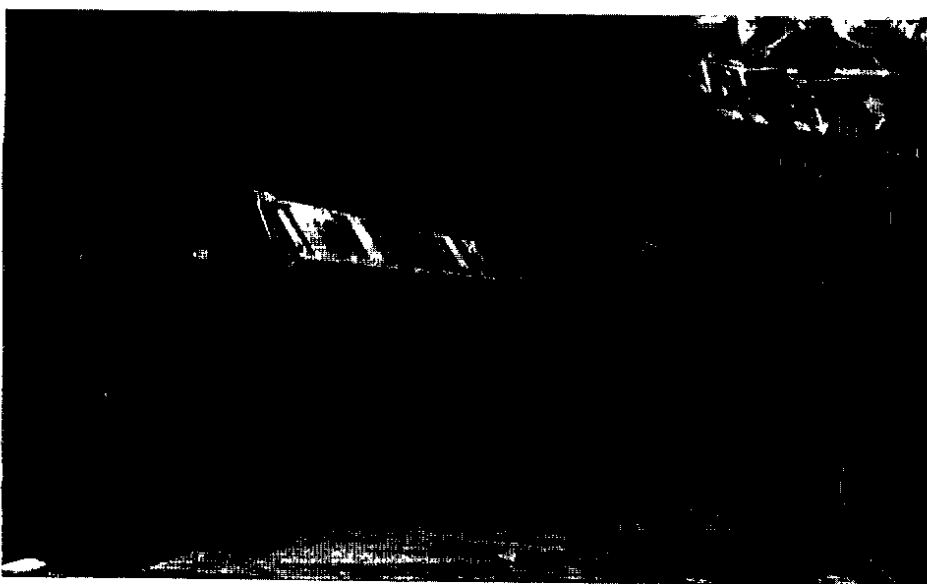
dem Verkehr nicht mehr ewig so weitergehen kann wie in den letzten 4 Jahren. Insbesondere klingt an etlichen Stellen die Notwendigkeit an, den Verkehr teurer zu machen. Offenbar sind damit zwar nicht die sozialen und ökologischen („externen“) Folgekosten gemeint, aber die Lenkswirkung des Preises wird erkannt.

Aber all das vermag nicht darüber hinwegzutäuschen, daß im Mittelpunkt der Verkehrspolitik der Landesregierung eine erschreckende Prophezeiung steht, deren Erfüllung sie betreibt: „Thüringen wird wieder zum klassischen Transitland im Mittelpunkt eines zusammenwachsenden Europas.“ (S. 9). Schlecht formuliert ist der Satz ja nicht, denn wer kann schon etwas gegen das Zusammenwachsen Europas haben?! Doch das sieht, gestaltet von konservativ-liberaler Politik, vermutlich so aus, daß man von den prosperierenden Wirtschaftszentren Westeuropas aus die Billiglohnstandorte in Osteuropa via Transit durch Thüringen erreicht. Worin soll dabei der Vorteil für unser Land bestehen?

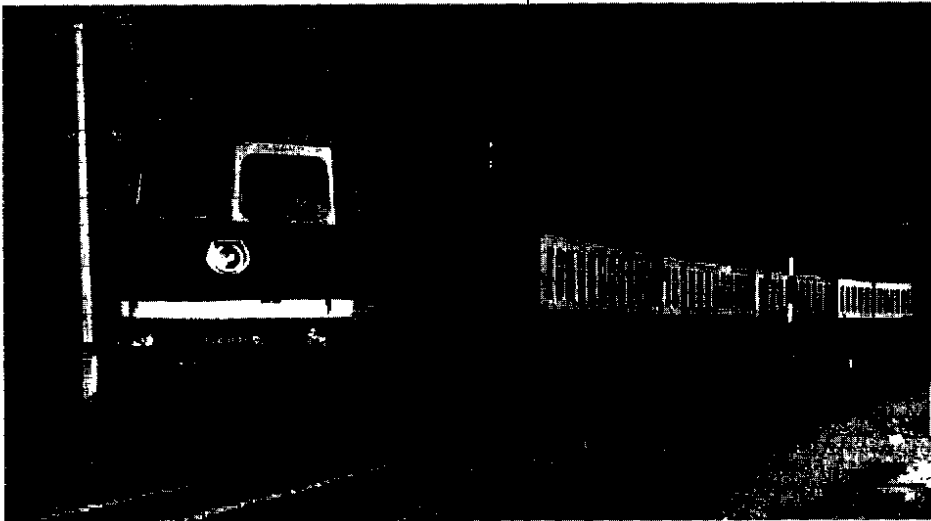
Die wünschenswerten zunehmenden wirtschaftlichen Verflechtungen innerhalb Europas müssen und dürfen gerade keine unkontrollierte Zunahme des Verkehrsaufkommens bewirken oder gar zur Grundlage haben - mit dem Zeitalter der Massengüterproduktion geht auch das des Massegütertransportes zu Ende. Zumindest besteht diese Chance. Die Landesregierung erklärt das Gegenteil zur „unabdingbaren Voraussetzung“ des Wirtschaftsaufschwungs. Und so weit muß niemand gehen. Wir wissen, daß die Entwicklung des Thüringen durchströmenden Transitverkehrs nicht nur von Thüringen abhängt, aber wir wissen auch z.B. vom erfolgreichen Volksentscheid in der Schweiz gegen den Alpen transit. Dort wird das Problem letztendlich mit „rollender Landstraße“ gelöst werden, und niemand, der ernstgenommen werden will, behauptet noch, das sei unmöglich.

Die Landesregierung beabsichtigt, für den Verkehr zentrale Bereiche zu schaffen und so eine Achsen-Freiraum-Struktur (S. 18) zu verwirklichen. Dies widerspricht der dezentralen Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur Thüringens und ist nicht mehr als ein billiger Vorwand für zerstörerische Transitachsen. Im Gegenteil, die Verkehrsströme müssen dezentralisiert werden. Dann sind sie am ehesten gezwungen, sich an die Region anzupassen und nicht umgekehrt. Auch mit der Erhaltung der schutzwürdigen Freiräume (S. 21) läßt sich die Achsen-Freiraum-Struktur nicht begründen, denn wir genauso wenig wie die Landesregierung wollen eine „Käseglocken-Strategie“ des Naturschutzes, die außerhalb der Glocken die hemmungslose Zerstörung erlaubt.

Wirtschaft, Natur und Verkehr müssen in Zukunft koexistieren. Insofern erweist sich der abgedroschene Spruch „Erst mit neuen ... Verkehrswegen auf Schiene und Straße kann Thüringen .. die Grundlagen für den wirtschaftlichen Aufschwung schaffen.“ (S 24) als rückwärtsgewandt. Er stellt aber Punkt 1 der verkehrspolitischen Zielsetzung des Landes dar! Resultat des Aufschwungs soll dann sein, daß „... die Verkehrswirtschaft einen erheblichen Anteil der Wirtschaftskraft ausmachen wird.“ (S. 24) Ein geistiger Salto Mortale, denn so, wie sich dieser Satz selbst versteht, ist die Wirtschaftsleistung um so höher, je unsinniger das Transportsystem organisiert ist.



Investitionen dringend nötig: Diesellok in Lauscha (KBS 654). Durch die Spitzkehre muß die Lok den Zug aus dem Kopfbahnhof herausrangieren. Dann wird umgesetzt, der Zug kommt an den Bahnsteig zurück und nimmt dann.



Diesellok mit Eilzug Eisenach-Meiningen in Förtha, 1991.

Jemandem, der so denkt, nimmt man nur schwer ab, was im Verkehrskonzept dann noch als Ziel formuliert wird, etwa die Senkung der Umweltbelastungen. Diese wird ausschließlich verstanden als Senkung der Emissionen, und das wiederum nur durch Senkung der spezifischen Emissionen, nicht etwa des Transportaufkommens.

Ein ebenso fader Beigeschmack im Mund bleibt bei der Lektüre der umfangreichen Ausführungen zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und des Schienenverkehrs. Dort werden zwar penibel alle Bahn- und Straßenbahnstrecken aufgeführt. Aber davon, daß wie behauptet die Verkehrspolitik der Landesregierung dem ÖPNV Priorität einräumt, habe ich angesichts des Landeshaushalts noch nicht viel gemerkt und in der Realität schon gar nichts. Der gebetsmühlenartige Hinweis der Landesregierung auf die Zuständigkeit der Gebietskörperschaften bringt uns jedenfalls nicht weiter.

Gespannt darf man freilich auf das ÖPNV-Gesetz sein, das die Landesregierung, durch die Bahnreform dazu gezwungen, bis Ende des Jahres vorlegen will. Unsere Fraktion hatte ja schon vor fast zwei Jahren einen Entwurf hierzu eingebracht, der eiligst abgebilligt wurde. Hoffentlich gibt es viele Ähnlichkeiten - selbstverständlich werden sie alle rein zufällig sein ...

Einer der am meisten strapazierten Begriffe der Broschüre (wie auch in den Pressemitteilungen des Wirtschaftsministeriums) ist der des „Integralen Taktfahrplans“. Schön wäre es natürlich, aus Thüringen eine kleine Schweiz zu machen

(dort kommt ja der Begriff her): Aber für das, was ab 1996 in Thüringen kommt, scheint er mir etwas zu hochgestochen: gemeint ist damit eigentlich ein flächendeckender 1-Stunden-Takt der Bahn. Jeder weiß, daß das Utopie ist, und so liegt dem entsprechenden Konzept ein 2-Stunden-Takt zugrunde. Immerhin auch ein ehrenwertes Vorhaben. Nur - der derzeitigen Regierung traue ich nicht zu, das bezahlen zu können bzw. zu wollen. Hier müßte schon jemand anderes diesem Anspruch auf die Sprünge helfen.

Denn das meiste Geld gibt es nach wie vor für Straßen, Autobahnen, Schnellbahnen und Flugplätze. Auch wenn dies im Konzept nur wenige Seiten füllt, die Milliardengräber Thüringer-Wald-Autobahn und Südharzautobahn sind verkehrspolitische Schwerpunkte der Landesregierung genauso wie die ICE-Strecke Erfurt-Nürnberg. Diese drei kosten zusammen 15 Milliarden, etwa soviel, wie Thüringen gegenwärtig pro Jahr Investitionszuschüsse für den ÖPNV gibt. Und nicht nur dieser droht dabei auf der Strecke zu bleiben, sondern auch die bereits im Bundesverkehrswegeplan aufgenommenen Ortsumgehungsstraßen dürften zum großen Teil erst nach 2010 (d.h. wohl: überhaupt nicht mehr) fertig werden.

Wo ist der Protest der Thüringer Landesregierung gegen diese rücksichtslose Politik des Bundes? Warum schluckt sie brav die Auskunft der Bahn, der zweigleisige und elektrifizierte Ausbau der „Mitte-Deutschland-Linie“ von Weimar bis Gera koste mindestens 270 Millionen und sei

daher vorerst unbezahlbar - wo sie doch weiß, daß allein der ökologisch höchst bedenkliche Ausbau von 14 km Autobahn im Leuttratal bei Jena über 500 Millionen schlucken wird - und durch die Mitte-Deutschland-Linie überflüssig gemacht werden könnte?

Fragen, auf die es kaum eine Antwort gibt und wenn doch, dann dürfte sie kaum mit den ausführlich gewürdigten marktwirtschaftlichen Prinzipien im Verkehr (S. 28) in Einklang zu bringen sein. Wenn dort auch erstmal die Distanzierung vom Schreckensgespenst „Dirigismus“ und als nächstes das Klagelied über die mangelhaften Beiträge ausländischer LKW zum deutschen Straßennetz fällig sind - es gibt auch Vorschläge wie den der „Verkehrsraumbewirtschaftung in den Städten, insbesondere in den Zentren und hochbelasteten Kernbereichen“. Wir haben das um so interessierter zur Kenntnis genommen, als wir ja bereits einmal einen Gesetzesentwurf hierzu eingebracht haben. Dieser wurde seinerzeit übrigens wegen des Vorwurfs „Dirigismus“ abgelehnt. Nun hat man sogar auf Nachfrage im Landtag noch mal ausdrücklich versichert, daß es diesmal ernstgemeint ist. Insgesamt gesehen ist der Abschnitt über marktwirtschaftliche Prinzipien stark widersprüchlich in sich selbst, ständig werden volks- und betriebswirtschaftliche Ebene vermengt und daraus letzten Endes trotz positiver Ansätze eher Schlußfolgerungen im Sinne weiteren reibungslosen Verkehrswachstums gezogen. Somit verdient auch das Kapitel „Marktwirtschaft“, vom Kopf auf die Füße gestellt zu werden. Den positiven Ansätzen im Konzept der Landesregierung werden wir uns nicht verschließen. Aber die nötigen grundlegenden Weichenstellungen sind davon eben nicht zu erhoffen.

Wir brauchen ein neues Verkehrskonzept, das weg von Großprojekten, hin zu Bahn und ÖPNV orientiert und dem Verkehr die Schäden, die er verursacht, auch wirklich in Rechnung stellt. Ein solches wird es nur mit Bündnis 90 / Die Grünen geben. Daß Schritte dorthin möglich sind, beweist die neue Koalitionsvereinbarung in Sachsen-Anhalt, in der die Südharzautobahn abgelehnt wird.

Martin Berger,  
Bündnis 90/DIE GRÜNEN  
Aus: Thüringer Alternative

## Regionalisierungsgesetz für Nordrhein-Westfalen

# Der Zug der Zeit - Bus statt Bahn?

**Regionalisierung - das Zauberwort für eine goldene Zukunft der Bahn? Ein Blick in den jetzt vorliegenden Gesetzentwurf für Nordrhein-Westfalen gibt eher den Sceptikern recht. Rollt statt neuer Zugangebote eine Stilllegungswelle heran?**

In Nordrhein-Westfalen hat die Landesregierung jetzt den Entwurf für ein Regionalisierungsgesetz vorgelegt. Er soll noch im November in die parlamentarische Beratung kommen und möglichst in diesem Jahr verabschiedet werden. Dem jetzigen Entwurf war eine beispielhafte Beteiligung der betroffenen Verbände und Institutionen vorausgegangen. Mit einer Fragebogenaktion und einem weiteren Rundschreiben wurde allen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Auch PRO BAHN hat diese Möglichkeit wahrgenommen und jeweils deutlich Position bezogen. Beste Voraussetzungen also für ein Gesetz, das den hochgesteckten Ansprüchen gerecht werden sollte. Schließlich hat Nordrhein-Westfalen sich immer wieder für eine Stärkung der Bahn ausgesprochen und in den Städten viel Geld in den ÖPNV investiert. Daß man sich bei konkreten Maßnahmen zugunsten der DB-Schiene zurückhielt, hatte schließlich rein verfassungsrechtliche Gründe. Hieß es. Nun gibt es keinen Grund mehr zu falscher Zurückhaltung. Freie Fahrt also für die Schiene?

### Das Regionalisierungsgesetz als Nagelprobe.

Schon frühzeitig dämpfte man in Düsseldorf hochgesteckte Erwartungen. Es sei zu hoffen, daß möglichst viel erhalten werden könnte, was heute fährt, hieß es jetzt. Für mehr reiche das Geld aus Bonn nicht. Dieser Einstellung bleibt der jetzt vorliegende Entwurf treu - und damit vielfach hinter den Erwartungen zurück.

### Verkehr vor Ort organisieren - Auf dem Weg zurück zur Kreisbahn?

Nach dem Willen des Landes sollen die Kreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger des ÖPNV werden. Für die Bestellung des Schienenverkehrs sind Zusammen-

schlüsse in Form von Zweckverbänden zuständig. So werden landesweit zu den 2 bestehenden Verbänden Rhein/Ruhr und Rhein/Sieg ca. 6-7 weitere hinzukommen. Das Land selbst will sich dagegen selbst nicht engagieren und sich auf die Mittelvergabe beschränken.

### Der Nahverkehrsplan - und die Fahrgäste?

Die jeweiligen Aufgabenträger müssen Nahverkehrspläne aufstellen, die Aussagen über Ziele und den Angebotsrahmen enthalten sollen. Dazu gehören Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlußbeziehungen. Mindestens alle 5 Jahre ist eine Überprüfung vorgesehen. Der Nahverkehrsplan hat damit maßgeblichen Einfluß auf die zukünftige Angebotsgestaltung. Bei der Aufstellung dieser Nahverkehrspläne beteiligt zu werden, muß daher als eines der wichtigsten Ziele angesehen werden. Denn frühzeitige Berücksichtigung der Interessen der ÖPNV-Kunden kann viele Fehler bereits vor ihrem Auftreten vermeiden. So wird ÖPNV attraktiver, vielfältige Ärgernisse könnten unterbleiben. „Dritte können hinzugezogen werden“, heißt es dazu im Gesetz. Also wieder einmal: Bürgerbeteiligung ist zweitrangig. Immerhin, die Tür ist nicht zu. Auf die Arbeit und das Image von PRO BAHN vor Ort kommt es jetzt an, ob sich hieraus die Chance zu aktiver Mitarbeit ergibt oder die Planer lieber unter sich bleiben.

### Kein Geld?!

Nur schwer durchschaubar stellen sich die Finanzierungsregelungen dar. Nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes stehen dem Land NRW im Jahre 1996 1,323 Milliarden DM, im Jahre 1997 1,920 Milliarden DM zu. Diese Mittel setzen sich aus drei Komponenten zusammen. Den größten Anteil stellen die Mittel dar, die dem

Land zur Finanzierung des Eisenbahn-Nahverkehrs auf dem Stand des Fahrplans 1993/94 übertragen werden. Von diesen sogenannten „Status-quo-Mitteln“ erhält NRW für 1996 1,151 Milliarden DM und 1997 1,165 Milliarden DM.

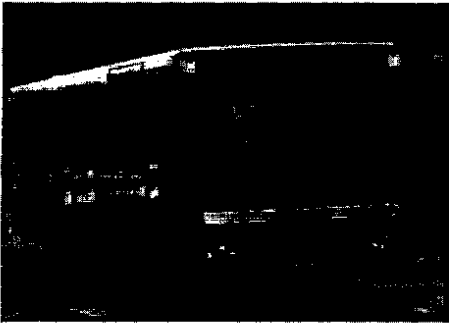
Im Zuge der Bahnreform-Verhandlungen hat der Bund den Ländern zusätzliche Gelder zur Verfügung gestellt, um Leistungsverbesserungen im Eisenbahn-Nahverkehr zu finanzieren. Dieser „Verhandlungserfolg“ beläuft sich für NRW auf 172 Millionen DM im Jahr 1996 und 756 Millionen DM in 1997. Der Betrag für 1997 enthält allerdings bereits die dritte Komponente: 1997 werden 3 Milliarden DM bundesweit aus dem Topf des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) in die Mittel des Regionalisierungsgesetzes übertragen - für NRW etwa 580 Millionen DM. Der NRW-Gesetzentwurf sieht vor, daß die „Status-quo-Mittel“, also die Mittel für das derzeitige Fahrplanangebot der DB-AG, vollständig an die Landkreise weitergereicht werden. Die ursprünglich vorgesehene pauschale Aufteilung nach Zugkilometern wurde nach massiven Protesten u.a. von PRO BAHN wieder relativiert. Nunmehr soll der Verteilungsschlüssel ab 1998 neu ermittelt werden. Diese Gelder können auch anderen Betreibern zugute kommen, eine Chance also für andere Eisenbahnunternehmen und andere neue Anbieter. So könnten „Dritte“ der DB-Konkurrenz machen und kostengünstiger anbieten - einer der Hoffnungen der Regionalisierung.

### Schienenverkehr - auch auf der Straße.

Aber das Land geht noch einen Schritt weiter. Diese Status-quo-Mittel können auch für sogenannte „Schienenersatzverkehre“ verwendet werden. Einzige Voraus-



*Kein Geld für die Bundesbahn zu haben, hat in Nordrhein-Westfalen Tradition. Nur wenn die Öffentlichkeit dem Verkehrsminister keine andere Wahl läßt, wird gefördert - wie die Strecke Bielefeld-Lemgo.*



*In einem Land, in dem die Gewerkschaften der Bus- und Straßenbahnfahrer der Regierungspartei näher stehen als die der Eisenbahner, steckt man das Geld lieber in deren Betriebe - Stadtbus in Köln.*

setzung: Es muß damit eine Angebotsverbesserung erreicht werden. Man erinnere sich an die Aussagen der Bundesbahner, wenn es um die „Angebotsumstellung“ von Bahn auf Bus ging: Der Bus war stets nicht nur billiger, sondern auch besser. Wenn ein Kreistag vor der Frage steht, einen unbefriedigenden Bahnverkehr zu subventionieren oder einen dichteren Busverkehr - und ganz nebenbei noch Geld dabei übrig behält -, ob die Liebe zur Bahn dann ausreichen wird?

**15% mehr Angebot auf der Schiene möglich.** Allerdings sind, wie oben erwähnt, weitere erhebliche Bundesmittel verfügbar. Nach der Formulierung des Bundes-Regionalisierungsgesetzes sind diese „insbesondere für den Eisenbahn-Nahverkehr“ zu verwenden. Immerhin 15%, ab 1997 mit den ehemaligen GVFG-Mitteln sogar 30% Mehrleistungen auf der Schiene wären möglich, würden diese Gelder voll in die Betriebszuschüsse einfließen. Aber auch dringend notwendige Investitionen im Bahnnetz könnten mit den ab 1997 über 500 Mio DM finanziert werden. Rund 30 Bahnverbindungen in NRW sollten nach Meinung von PRO BAHN in absehbarer Zeit reaktiviert werden, von der Beseitigung anachronistischer Zustände im Schienennetz ganz zu schweigen.

### Weichenstellung à la NRW: U-Bahn statt Regionalzug.

Die über die „Status-quo-Mittel“ hinausgehenden Mittel, d.h. die Mittel des Verhandlungserfolges und die GVFG-Anteile sollen vom Land zugeteilt werden. Doch hier waren den Machern des Gesetzes rund um Minister Kniola die städtischen Verkehrsbetriebe wichtiger als die Zukunft der Bahn. Erst ganz am Ende der Li-

ste von Fördermöglichkeiten findet sich in der Gesetzesbegründung, daß diese Mittel „auch für Zuschüsse zur Erbringung von Verkehrsangeboten im Eisenbahn-Nahverkehr eingesetzt“ werden können. Stattdessen soll die Förderung der Busbeschaffung zukünftig ausschließlich aus Regionalisierungsmitteln erfolgen. Die GVFG-Mittel sollen unvermindert in den Ausbau der Stadtbahn fließen, die Eisenbahn bekommt hiervon keinen Pfennig. Dies könnte damit zu einem klaren Verstoß gegen Bundesrecht führen, da die Regionalisierungsmittel vorrangig für den Eisenbahn-Nahverkehr gebunden sind. Bemerkenswert, wie die Landesregierung ausgerechnet hier Akzente zu setzen versucht.

### 64 Millionen DM - wohn?

Offensichtlich wollte die Landesregierung den zukünftigen Aufgabenträgern eine Freude machen: 1 Mio DM erhalten diese quasi als „Aufwandspauschale“ jährlich vom Land, um Planungen und Maßnahmen im ÖPNV zu finanzieren. Bedenkt man, daß diese vielerorts ohnehin schon viel Geld für ÖPNV ausgeben, ist diese Entlastung prinzipiell nicht verkehrt - wenn denn das Geld da ist. Angesichts der drängenden Aufgaben im Schienenverkehr wäre dieses Geld für gezielte Verbesserungen allerdings besser angelegt als es im Gießkannenprinzip zu verteilen. Immerhin ist dies fast die Hälfte dessen, womit das Saarland seinen gesamten Schienenverkehr finanzieren muß.

### Neue Bahnstrecken? Nein danke!

Alle Hoffnungen, vielleicht dennoch die eine oder andere sinnvolle Verbindung wieder auf der Schiene fahren zu können, enden bei Studium des Gesetzentwurfes schnell. Entweder Geld für die Investition in die Strecke oder Zuschüsse für den späteren Zugverkehr sind möglich, aber keinesfalls beides. Angesichts der Finanzlage in den Städten ist kaum zu erwarten, daß diese den „Rest“ finanzieren können.

### Bahnstrecken erster Klasse?

Auf der anderen Seite fördert das Land den Schienenverkehr auf Strecken „von besonderer landespolitischer Bedeutung“. Das Land kann sich so einzelne Rosinen herauspicken, damit der NRW-Verkehrsminister nicht ganz auf Eröffnungsfeiern verzichten muß. Vorgesehen sind hier Vorhaben wie die Anbindung der Flughäfen Köln/Bonn und Düsseldorf (neuer Fernbahnhof).

### Selbsterfüllende Prophezeiung.

Sollte das Gesetz in der vorgelegten Fassung die parlamentarischen Hürden nehmen, scheinen weitere Streckenstilllegungen vorprogrammiert. Damit würde sich die Skepsis der Verantwortlichen im Ministerium bestätigen. Man muß sich nur genügend bemühen ... PRO BAHN wird versuchen, eine geplante Anhörung im Verkehrsausschuß zu nutzen, um auf die genannten Probleme hinzuweisen, Es wäre zu wünschen, daß die Politiker sich dabei an ihre Verpflichtung für das Wohl des Landes erinnern.

*(Iwallbf)*

## Der Kommentar

Beteiligung ist ja schön. Doch was bringt es, mitreden zu dürfen, wenn keiner hinhört?

Regionalschnellverkehr ist Landessache diese klare PRO BAHN-Position war von vornherein so gut wie chancenlos. Denn das Land sah sich viel lieber als Geldgeber denn als Verantwortlicher - so ist man für Kritiken wenigstens nicht der Schuldige. Stattdessen wurde eine Konstruktion gewählt, die zumindest die schlimmsten Auswüchse lokalen Kirchturmdenkens verhindern sollte: Obwohl grundsätzlich die Kreise und kreisfreien Städte Aufgabenträger sind, sollen sie verpflichtet werden, sich zu Zweckverbänden zusammenschließen (ca. 7-9 landesweit). Diese sind dann verantwortlich für den Schienenverkehr. Und für Linien wie die „Regional-Schnellbahn“-Linie Aachen-Bielefeld, einmal quer durch's ganze Land, soll bei Bedarf einer der Zweckverbände stellvertretend organisieren. Ob's funktioniert, wenn man in Aachen nur 3, in Köln schon 4, in Düsseldorf und Essen 7, in Bielefeld aber wieder nur noch 3 Wagen im Zug haben (und bezahlen!) möchte? Wer entscheidet, wieviel da andere mitzahlen müssen?

Aber wenn alle Stricke reißen, bietet das Gesetz ja auch hier eine Alternative: Gelder gibt es nämlich auch „für die Förderung von Schienenersatzverkehr“. Also Bus statt Bahn - der Zug der Zeit?

*Lars Hirschfeld*

## PRO BAHN legt eigenen Entwurf für Regionalisierungsgesetz vor

**A**uf einer Pressekonferenz in Stuttgart hat PRO BAHN einen eigenen Musterentwurf für ein Regionalisierungsgesetz vorgelegt. Er ist zwar für Baden-Württemberg ausgelegt, könnte aber Vorbild auch für andere Länder sein.

Der PRO BAHN-Entwurf sieht vor, daß im ganzen Land flächendeckend Verkehrsverbünde geschaffen werden, wie dies in Hessen geplant ist. Diese Verbünde sollen mit eigenen Landesmitteln ausreichend finanziert werden und nicht, wie in NRW, mit Bundesmitteln, die für den Eisenbahn-Nahverkehr gedacht sind.

Die heutigen Probleme machen deutlich, wie wichtig es ist, daß nicht über die Wünsche des Fahrgastes hinweggeschiedet wird. Der spätere Nutzer des ÖPNV-Angebots sollte schon bei der Planung zu Wort kommen. Deshalb

sieht PRO BAHN in dem Gesetzentwurf Fahrgastbeiräte vor, über die Fahrgastvertreter an den Nahverkehrsplanungen mitarbeiten können.

Die Zukunft wird zeigen, ob die Politik bereit ist, der verantwortungsvollen Aufgabe „ÖPNV für den Fahrgast“ gerecht zu werden. Die jedes Jahr zunehmenden Abgasmengen müßten eigentlich jedem Politiker den Handlungsbedarf verdeutlichen.

Die fetten Jahre, in denen man Finanzmittel nach dem Gießkannenprinzip verteilen konnte, sind vorbei.

„Möglichst viel Nahverkehr fürs Geld“ muß die Devise der Zukunft lauten. Dabei müssen alle zusammenarbeiten: Der Bund, die Länder und die Gemeinden.

(lwa)

## Ostwestfalen-Lippe bekommt Verkehrsverbund

Die sechs Kreise im Regierungsbezirk Detmold und die Stadt Bielefeld gründen einen gemeinsamen Verkehrsverbund zur Bestellung des Schienenpersonenverkehrs. Hinter den Kulissen hat PRO BAHN Ostwestfalen-Lippe hierfür die Weichen mitgestellt und das Vorbild Verkehrsverbund Nordhessen bekannt gemacht. Wegen der noch offenen Frage, ob die Verbünde als Zweckverband oder als GmbH gegründet werden sollen, haben die Kreistage in Paderborn und Gütersloh die Beratung vor der Kommunalwahl jedoch zurückgestellt. Auch die Kreise Paderborn und Höxter werden sich an diesem Verbund beteiligen. Die Verwaltungen dieser Kreise hatten zunächst eine Beteiligung abgelehnt und wollten eine „eigene Lösung“. Diese Haltung stieß in den parlamentarischen Gremien jedoch auf Widerstand. Mit der fachlichen Nachhilfe von PRO BAHN konnten die Verwaltungen schließlich davon überzeugt werden, daß sich Schienenverkehr zur Kleinstaaterei nicht eignet.

(re)

## PRO BAHN veröffentlicht Broschüre zur Regionalisierung

Die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs ist das beherrschende Thema der verkehrspolitischen Diskussion. Angesichts des bevorstehenden baden-württembergischen ÖPNV-Gesetzes hat der PRO BAHN-Landesverband in diesem Bundesland seine Broschüre „Regionalisierung - eine Chance für den Nahverkehr auf der Schiene“ in einer überarbeiteten Neuauflage herausgebracht.

Die Broschüre richtet sich an Kommunalpolitiker und interessierte Bürger und erläutert die Möglichkeiten, die der regionalisierte Nahverkehr bietet. Neben der notwendigen Anpassung an das

sich abzeichnende ÖPNV-Gesetz wurden in die Neuauflage auch Kapitel über neue Fahrzeuge und über den Busverkehr als Ergänzung zur Schiene aufgenommen.

Die neue Broschüre kann zum Preis von 6,- DM (plus Porto) bestellt werden bei:

**PRO BAHN**

Landesverband Baden-Württemberg  
Linkstraße 36  
73230 Kirchheim

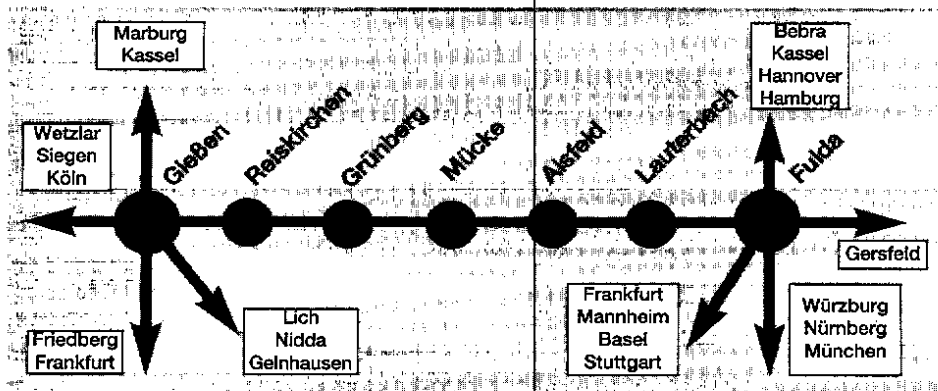
## PRO BAHN in Ihrer Nähe!

PRO BAHN hat über 50 regionale und lokale Organisationen. Eine aktuelle Liste schickt Ihnen die Bundesgeschäftsstelle PRO BAHN, Schwanthalerstraße 74 80336 München



**PRO BAHN**  
Ihr Fahrgastverband

# Pendolino im Vogelsberg



**A**m 9. Oktober 1994 ging es rund im Bahnhof Grünberg an der Vogelsbergbahn! Der traditionsreiche Gallusmarkt bot einen würdigen Rahmen für die Präsentation des für die Vogelsbergbahn immens wichtigen „Pendolinos“.

Im September 1993 absolvierte der Neigezug eine erfolgreiche Demonstrations- und Probefahrt auf der in westlicher Richtung anschließenden Lahntalbahn. Als Beobachter dieser Fahrt gewann man den Eindruck, es handele sich um eine Werbeveranstaltung der Landesregierungen von Rheinland-Pfalz und Hessen, was an der zahlreich erschienen „Prominenz“ deutlich wurde. Kein Wunder, konnte die Rheinland-Pfälzische Landesregierung doch beim Verhandlungspoker um den Trassenverlauf der Schnellbahn Köln-Rhein-Main eine größere Stückzahl der modernen Züge als Gewinn vom Spieltisch ziehen.

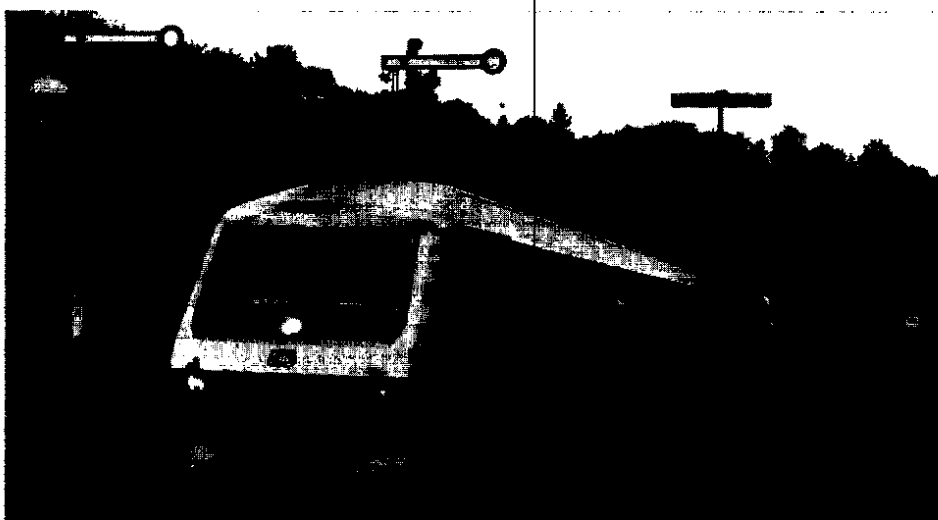
In Hessen geschieht der Einstieg ins Neigezeitalter weit unspektakulärer: Bislang ein einziges Fahrzeug für die Lahntalbahn, damit an der Grenze zu Hessen nicht Schluß ist für die Kurvenflitzer aus Rheinland-Pfalz. Trotz der eindeutigen Testergebnisse auf der Lahntalbahn und trotz der Fahrgastzuwächse im Pendolino-Musterland Nordostbayern scheint man in der hessischen Landesregierung von den Qualitäten des Neigezuges immer noch nicht überzeugt zu sein. Anders können die von wenig Begeisterung geprägten Aussagen des hessischen Verkehrsministers Lothar Klemm nicht gewertet werden. Klemm, auf PRO BAHN-Initiative vom CDU-Landtagsabgeordneten Ortmann auf die Vorzüge eines Pendolinoeinsatzes im Vogelsberg angesprochen, vertritt die Meinung, daß ein Pendolinoeinsatz nur dort sinnvoll ist, wo die mögliche Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h möglichst oft

erreicht werden kann. Jedoch ist dies auch im RSB-System Nordostbayern und auf der Lahntalbahn nur stellenweise der Fall, und dennoch weisen die Erfahrungen bzw. Berechnungen für beide Einsatzgebiete erhebliche relative Fahrzeitgewinne (ca. 25%) aus, die sich im Fall Nordostbayern bereits in zweistellige Fahrgastzuwächse ummünzen ließen. Klemms Behauptung, die Vogelsbergbahn verfüge über viele bahntübergangbedingte Langsamfahrstellen, ist schlichtweg falsch. Richtig ist dagegen, daß die Vogelsbergbahn mehrere Langsamfahrabschnitte aufgrund unterlassener Sanierungsarbeiten hat.

Klemm, dessen Dienstherr Ministerpräsident Hans Eichel anlässlich eines Besuchs im Vogelsbergkreis ankündigte, die Bahn zwischen Gießen und Fulda werde „ausgebaut“, will die Entscheidung über den Fahrzeugeinsatz letztlich dem Rhein-Main Verkehrsverbund (RMV) überlassen. Gleichzeitig gibt er zu bedenken, daß in jedem Fall das zu erwartende Verkehrsaufkommen und damit die Wirtschaftlichkeit bei der Einrichtung eines Regionalexpresses mit Neigungszügen eine wichtige Rolle spielen werde. Etwas mehr perspektivisches Handeln beim „Umdenken - Umlenken“, wie es der Titel einer Broschüre des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Technik und Verkehr hoffnungsvoll verheißt, wünscht sich die PRO BAHN Arbeitsgemeinschaft Vogelsbergbahn schon von ihrer Landesregierung. Der ohnehin fällige Ersatz der veralteten Lokzüge durch konventionelle Nahverkehrstriebwagen im Eilzugverkehr kann es indes nicht sein, was sich hinter dem zitierten „Ausbau“ verbirgt.

Als Reaktion auf eine entsprechende PRO BAHN-Kritik ließ das Ministerium Mitte September verlauten, daß der Pendolinoeinsatz „ins Auge gefaßt sei“. Ferner wird eine detaillierte Untersuchung bezüglich der Streckeninfrastruktur als notwendig erachtet. Den aktuellen Planungen des RMV zufolge soll der Pendolino ab 1997 in der Relation Koblenz-Fulda eingesetzt werden, wobei der Verbund natürlich in der Frage der Finanzierung auf das Wohlwollen der Landesregierung angewiesen ist.

Die Präsentation in Grünberg kommt übrigens ausschließlich auf Initiative Grünberger Kommunalpolitiker und von PRO BAHN zustande.



Der VT 610 ist das richtige Fahrzeug von Koblenz bis Fulda.

(la)

## Weichen für Amsterdam - Bremen gestellt

Dem Ausbau der für den Nordwesten bedeutenden Bahnstrecke Amsterdam-Groningen-Leer-Oldenburg-Bremen scheint nichts mehr im Wege zu stehen. Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann hat eingelenkt. Bei einem Gespräch mit dem SPD-Europaabgeordneten Günter Lüttge am 30. August in Brüssel, wo Wissmann in seiner Eigenschaft als Präsident des Rates der Verkehrsminister der Europäischen Union weilte, signalisierte der Minister überraschend seine Zustimmung. Diese war deshalb von besonderer Bedeutung, weil die ausdrückliche Unterstützung der Bundesregierung Voraussetzung für eine Förderung durch die

EU ist. Die EU will 50 Prozent der Ausbaukosten von ca. 30 Millionen Mark nur dann übernehmen, wenn Bonn dem Streckenausbau Priorität zumißt. Das scheint nunmehr gewährleistet, wie Lüttge bestätigte. 25 Prozent der Ausbaukosten will das Land Niedersachsen übernehmen, die restlichen 25 Prozent haben die Niederlande zugesagt. Die Bahnlinie soll voraussichtlich u. a. eine zweigleisige Streckenführung erhalten sowie komplett elektrifiziert werden. Nach einer gemeinsamen Erklärung von Wissmann und Lüttge könnte schon 1995 mit dem Ausbau begonnen werden.

(mth)

## Bahnhöfe jetzt kaufen!

PRO BAHN Ostwestfalen-Lippe hat die Kommunen aufgefordert, jetzt die an das Bundeseisenbahnvermögen übergegangenen Bahnhöfen zu kaufen, um die Funktionsfähigkeit der regionalen Eisenbahnstrecken sicher zu stellen.

PRO BAHN beobachtet mit Sorge, daß im Zuge der Rationalisierung Fahrkartenausgaben zunehmend geschlossen werden und damit Bahnhöfe als Gesamtobjekt zur Veräußerung anstehen.

In den meisten Fällen stellen die Bahnhöfe wertvolle Bausubstanz an städtebaulich bedeutender Stelle dar, in denen öffentliche Einrichtungen mit erheblichem Verkehrsaufkommen ihren Platz finden können. Zugleich wird dadurch die Möglichkeit eröffnet, daß die Kommunen oder ihre künftigen Verkehrsverbünde hier neue Verkaufseinrichtungen unterhalten, die dann das Gesamtangebot des öffentlichen Verkehrs vermarkten können. Die Stadt Lemgo steht als Musterbeispiel für die Erhaltung ihres Bahnhofs. Dieser wird zur Zeit umgebaut. Ein Postamt, ein Reisebüro und ein Bürgersaal werden hier Platz finden.

(re)

## InterRegio-Zuschlag bleibt

Die DB bleibt hart: Der InterRegio-Zuschlag für Inhaber von Streckenzertifikaten auf dem Abschnitt Wilhelmshaven-Oldenburg wird nicht abgeschafft. Das hat das Mitglied des Geschäftsbereichs Fernverkehr der DB, Dr. Ingo Bretthaus, in einem Brief dem CDU-MdB Thomas Kossendy (Oldenburg) mitgeteilt.

Kossendy, der sich zusammen mit anderen Abgeordneten aus der Region dafür eingesetzt hatte, den Zuschlag in Interesse der Berufspendler wegfällen zu lassen, nannte die Entscheidung der Bahn „enttäuschend“. Dies gelte insbesondere vor dem Hintergrund, daß die Bahn beispielsweise auf der Strecke Cuxhaven-Bremer-

haven und auf Strecken in Bayern keinen Zuschlag erhebe. In seinem Antwortbrief an den DB-Vorstand verweist Kossendy darauf, daß früher zwischen Wilhelmshaven und Oldenburg verkehrende Regionalzüge durch InterRegio-Züge ersetzt worden sind. Pendler hätten also keine Chance mehr, auf Nahverkehrszüge auszuweichen.

Die von der Bahn durch den Zuschlag angestrebte „Entmischung“ des Nah- und Fernverkehrs sei daher unmöglich. Der CDU-Politiker fordert die Bahn erneut zu einer Überprüfung ihrer Tarifgestaltung auf. Ansonsten würden Pendler „dramatisch benachteiligt“.

(mth)

## Paderborn-Kassel wird weitergebaut

Durch Auskunft der DB AG wird der Ausbau der Strecke Paderborn-Kassel darin überprüft, welche Einsparungen sich bei Einsatz von Neigeisentechnik erzielen lassen. Unberührt davon bleibt allerdings der Bau eines Damms am Eggkamm zwischen Alzenbeken und Willebadessen. Diese Maßnahme wird unverändert weiter betrieben. Ein Damm war am Hang der Egg schon mehrfach abgerutscht und hatte zu wochenlangen Streckensperrungen geführt, auch gegenwärtig wird dort langsam gefahren.

(re)

WERBEAGENTUR PETER GESIERICH

Friedrich-Ebert-Str. 101 • 34119 Kassel  
Telefon 0561 / 71 80 70

GRAFIK • DESIGN • DESKTOP PUBLISHING



## Überklebtes Schild

Bisher waren die Schalter mit „Auskunft Ausland“ und „Omnibusse“ überschrieben. Beim Fahrplanwechsel wurde „Omnibusse“ schnell überklebt und mittlerweile neue Schilder angebracht, auf denen es nur noch „Information Ausland“ heißt. Wo soll man nun als Fahrgast Informationen einholen - wahrscheinlich mittels Briefwechsel mit der zuständigen Bahnbusgesellschaft?

Detlev Brucker, Poing

## Gefährliches Argument

(PBZ 56 - ICE mit Diesel nach Berlin)

Besonders gefreut haben mich die Artikel, die das Verhältnis von Umweltschutz und Neubaustrecken bzw. Ausbauten ansprechen. Vielleicht muß in der Öffentlichkeit noch deutlicher gemacht werden, daß mehr Bahnverkehr auf mehr Strecken der effektivste Umweltschutz ist, sofern gleichzeitig der Individualverkehr eingeschränkt und behindert wird, wo es nur geht.

Christian Schubert, Passau

Der Autor argumentiert, daß die Bahn durch den Aus- oder Neubau von Bahnstrecken schnell als ärgster Feind der Natur dargestellt wird, währenddessen die stetige Zunahme des Straßen- und Luftverkehrs als Folge eines unzureichenden Bahnangebots klaglos hingenommen wird. Dieses Argument gerade bei einer Schnellbahntrasse anzuführen, ist gefährlich. Trifft es auch häufig zu, beim ICE ist es falsch. Der ICE ist aufgrund seiner Schnelligkeit auf ausreichende Fahrplankorridore angewiesen. Nahverkehr kann nur stattfinden, wenn gerade kein ICE über die Strecke donnert. D.h., der Nahverkehr wird ausgedünnt, wenn nicht gleichzeitig Nahverkehrsgleise geschaffen werden, welches in dem vorliegenden Fall meines Wissens nicht geplant ist. Der Ausbau von Bahnstrecken für den ICE ist also kontraproduktiv für ein gutes Bahnangebot im Nahverkehr. Gerade aber ein guter Nahverkehr ist wichtig, um den Straßenverkehr nicht noch weiter ausufern zu lassen.

Uwe Lipke  
Braunschweig

*Anm. d. Red.: Neben zwei Fernbahngleisen für 250 km/h wird zwischen Oebisfelde und Berlin ein Gleis der alten Strecke für 160 km/h auf der alten Trasse ausgebaut mit der Option, ein viertes Gleis zu bauen.*

## Rattern und klappern

(PBZ 56 - Titel: ICE als Erfolgsszug)

Der ICE schmückt als „Zug des Erfolges“ die Titelseite der Pro Bahn-Zeitung Nr. 56, noch mehr ICE sollen 1995 verkehren wird im gleichen Heft mitgeteilt, so stündlich zwischen Mannheim und Hamburg. Nicht jeder treue Fahrgast der Bahn wird darüber erfreut sein, denn es könnte bedeuten, daß man den ICE benutzen muß, um von Karlsruhe nach Hamburg zu gelangen. Das geht auf diese Weise zwar relativ schnell, ist aber ansonsten keine reine Freude. Bei hohen Geschwindigkeiten auf Neubaustrecken rattert und klappert das Gefährt in unerträglicher Weise. Die dabei durchfahrene Landschaft ist kaum wahrzunehmen, denn ein großer Teil der Fahrt wird unterirdisch zurückgelegt. Solange man nicht im Tunnel fährt, bietet sich häufig nur ein Ausblick auf Lärmschutzwände in monotoner Bemalung oder auf gleichförmig begrünte Wälle. In den Röhren zwischen Fulda und Kassel etwa denkt man wehmütig an frühere Fahrten im komfortablen Intercity durch das hessische Bergland, durch die Täler von Fulda und Werra, welches Vergnügen es doch immer wieder bereitete, die Vielfalt der Strukturen in der Landschaft zu schauen. Nicht alle Bahnkunden lieben es, Reisen vorwiegend im Tunnel zu erleben.

Prof. Dr. Lothar Riekert, Karlsruhe

## Spanischer Süden

(Neue Hotelzugverbindungen)

Es ist interessant zu erfahren, daß die Bahn drei weitere Hotelzugverbindungen mit dem Ausland plant, zwischen Düsseldorf und Wien, Hamburg und Basel, London und Frankfurt/Dortmund. Was weiterhin leider fehlen wird ist eine Hotel-Schlafwagenzugverbindung Frankfurt/Main-Barcelona. Wenn solch ein neuer Hotelzug auch noch morgens frühzeitig in Barcelona ankä-

me (gegen 7 Uhr), so würden in jedem Fall noch die Anschlußzüge bis tief in den spanischen Süden erreicht werden. Eine tolle Vorstellung, daß künftig einmal ein Hotel-Schlafwagenzug zwischen Frankfurt/Main und Barcelona verkehren könnte, wenn man bedenkt, wie mühsam und unattraktiv es heute noch ist, mit dem Zug von Deutschland nach Andalusien zu reisen. Das wäre ein enormer Fortschritt, denn derzeit sind die Reisezentren der Deutschen Bahn AG nicht einmal in der Lage, eine Reisezugverbindung dorthin auszudrucken.

Gerold Schrodin, Weinheim

*Anm.. d. Red.: Der Hotelzug „Pablo Casals“ von Zürich nach Barcelona, Vorbild der deutschen Hotelzüge, ist wenig bekannt. Er wird wegen ungenügender Nachfrage in der Wintersaison nicht mehr täglich fahren.*

## Enormer Rußausstoß

(Einsatz von Doppelstockwagen in Bayern)

Erfreulicherweise wurde das Platzangebot durch den Einsatz von Doppelstöckern wesentlich erhöht. Dabei fällt aber auf, daß z.B. Züge mit 4 Doppelstockwagen auf der völlig ebenen Strecke zwischen München und Mühldorf jeweils von zwei Dieselloks gezogen werden. In der Heizperiode wurde dies damit begründet, daß eine einzelne Diesellok nicht genügend elektrischen Strom erzeugen können, um die Heizung der Wagen betreiben zu können. Aber auch im Hochsommer und an Wochenenden mit minimalem Fahrgastaufkommen sind zwei Dieselloks vorgespannt. Nach Informationen des Personals sollen die Züge damit flotter gemacht werden. Die Strecke ist aber nicht so dicht befahren, daß es auf Sekunden beim Anfahren ankäme. Die beiden Loks stoßen enorme Rußwolken aus, weil die Bahn ja immer noch nicht fähig war, Rußfilter einzubauen. Für den Fahrgast grenzt die Abgasbelastung ans Unerträgliche. Eine Diesellok des verwendeten Typs soll pro 100 km 250 bis 300 Liter Dieselöl verbrauchen.

Alfred Meyer, München

Briefe an: PRO BAHN ZEITUNG  
Gretchenstr. 26  
32756 Detmold



# Die Eisenbahnen in Italien

## Reiseeindrücke einer Italienfahrt Sommer 1994

Viele Fahrgäste denken bei den italienischen Eisenbahnen (Ferrovie dello Stato, FS) an Streiks, schwere Zugunfälle in den 70er und 80er Jahren und das Bombenattentat im Bahnhof Bologna. An diesem schlechten Ruf konnten damals auch die überaus niedrigen Fahrpreise nichts ändern. In der Streikbereitschaft haben mittlerweile andere europäische Eisenbahner die italienischen längst übertriften, von schweren Eisenbahnunfällen hat man lange nichts mehr gehört, geblieben sind aber die sprichwörtlichen Billigtarife, die selbst 1. Klasse-Fahrten erschwinglich machen.

### Fahrpreisgestaltung

Die attraktiven Fahrpreise der FS beruhen in erster Linie auf äußerst niedrigen Basisstarifen, (2. Klasse ca. 8 Pfg. pro km) und einem entfernungsabhängigen IC-Zuschlag, der bei 100 km Entfernung auch nur DM 5,- beträgt. Die Fahrpreise der 1. Klasse liegen um ca. 70% über denen der 2. Klasse, bei somit etwa 13 Pfg. pro km also immer noch ein Tiefstpreis. Eine

Tarifbesonderheit stellt das inneritalienische „Pendolini“-Angebot dar, welches als eigene Preiskategorie geführt wird. Bei 400 Entfernungskilometern liegt der Pauschalpreis inkl. IC-Zuschlag und Platzreservierung bei 12,5 Pfg./km in der 2. Klasse und bei 20 Pfg./km in der 1. Klasse. Nicht mehr im Fahrpreis enthalten ist seit dem 29.05.94 die frühere obligatorische Bordverpflegung.

### Kursbücher

Ebenso preislich attraktiv sind die offiziellen italienischen Kursbücher (L'orario ufficiale delle FS) die entweder in einer Gesamtausgabe oder zwei handlicheren Teilausgaben NORD und SÜD verfügbar sind. Die Gesamtausgabe in der Größe und Stärke eines Versandhauskatalogs zum Preis von etwa DM 15,- sogar das elektronische Kursbuch in Form von 4 x 3,5" Disketten. Praktisch und handlich sind die beiden Regionalausgaben „NORD-Centro“ und „SUD-Centro“ zu je etwa DM 3,50 (ohne Disketten). Der italienische Fahrplan unterteilt sich

1994/95 weiterhin in einem Sommer- und Winterabschnitt. Es ist zu beachten, daß Kursbücher nicht an den Schaltern der FS, sondern nur über den Zeitschriftenhandel sowie an Kiosken erhältlich sind. Fremdsprachliche Hinweisseiten, wie im deutschen Kursbuch, wurden leider zwischenzeitlich fallengelassen. Für Leser mit Italienischkenntnissen ist die Gesamtausgabe aufgrund des Abdrucks eines Kapitels „Änderungen zum bisherigen Fahrplan“ sicherlich die interessantere Ausgabe. Etwas seltsam werden allerdings die Nichtstaatlichen Eisenbahnlinien (Linee ammesse al servizio cumulativo) behandelt. Diese Linien, im Bereich zwischen 400 und 499 nummeriert, sind im farbigen Linienschema der Staatsbahn nicht dargestellt! Wesentlich handlicher als das Kursbuch ist allerdings der privat herausgegebene „Pozzo Orario Generale“, der ebenfalls alle Fahrpläne enthält.

### Reisegepäck

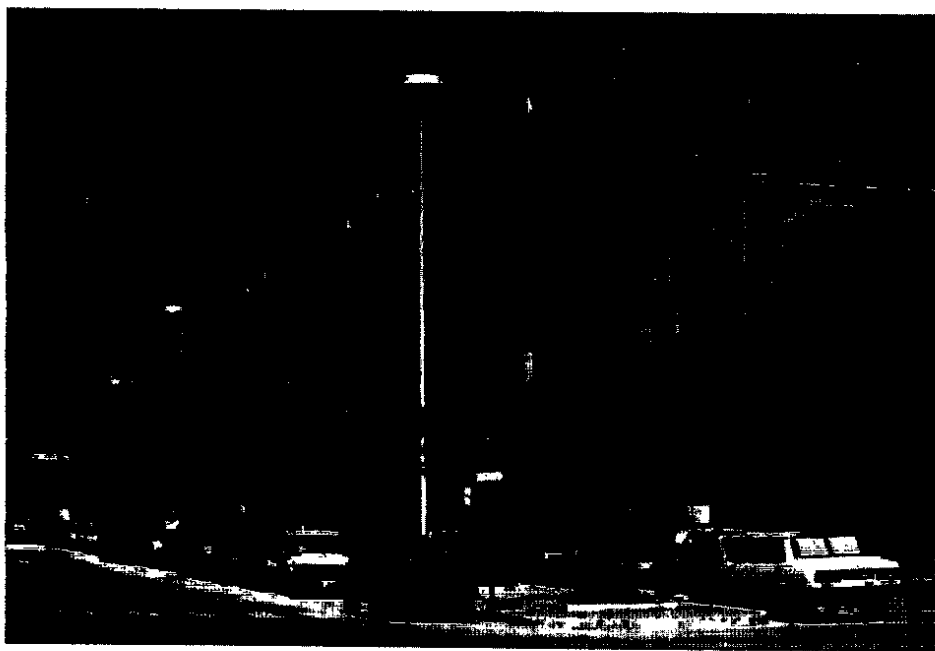
Italien-Urlauber müssen seit dem 1.5.92 ihre Koffer selbst schleppen, da ab diesem Zeitpunkt die FS die Beförderung von Reisegepäck national als auch international eingestellt hat. Die Versendung von Koffern ist nur noch als Stückgut im Güterversand möglich.

### Platzreservierung

Die Platzreservierung kann in der Regel, d.h. bei allen Lokbespannten Zügen fakultativ erfolgen. Bei allen IC-Zügen, welche aus Triebwagen gebildet werden, als auch bei den Pendolini ist die Platzreservierung obligatorisch. Erkennbar ist dies in der Zeichenerklärung des Fahrplans durch ein nicht bzw. eingerahmtes „R“ (Reservazione).

### Kommunikation

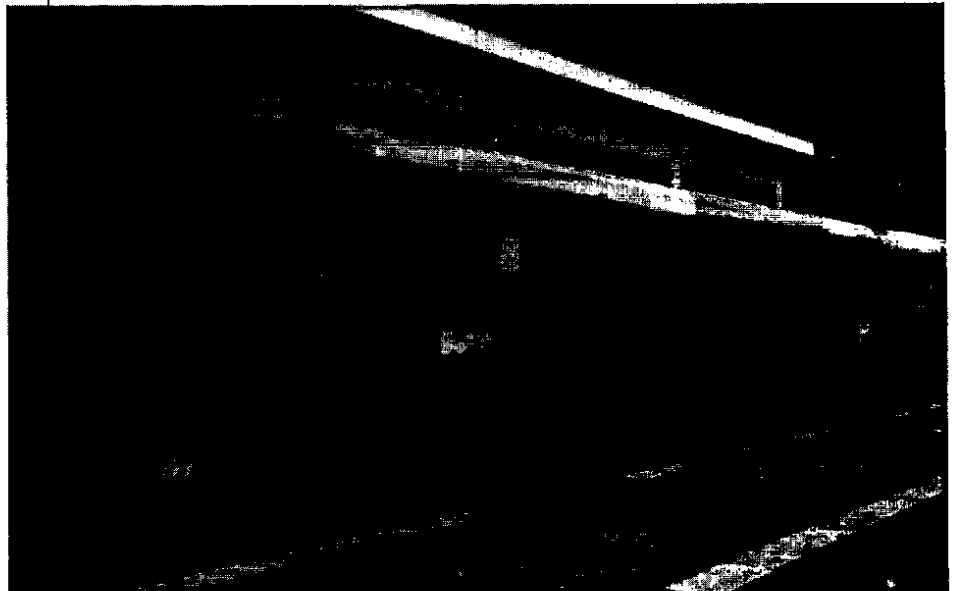
Seit 1992 hält die FS mit ihrem Magazin „Amico Treno“ monatlich Kontakt zu ihren privaten Kunden des Personenverkehrs. 48 Seiten stark ist die Zeitschrift, die es kostenlos an den Schaltern gibt. Neben informativen und unterhaltsamen Berichten kommen auch Fahrgastbeschwerden und Eingaben nicht zu kurz. Teilweise auf bis zu 7 Seiten und in kleiner Schrift, wird zu jedem Leserbrief ausführlich Stellung genommen!



Moderne italienische Eisenbahn: innen und außen herrscht Flughafenatmosphäre im Bahnhof Pescara.

Supermoderne und benutzerfreundliche elektronische Auskunftssysteme hatte die FS unter dem Namen DIGIPLAN zumindest in den vergangenen beiden Jahren auf den umsatzstärksten Bahnhöfen im Einsatz. Die Systeme in der Größe einer kleinen Schrankwand beinhalten das Grafiktableau, die elektronische Ausrüstung mit Bildschirm sowie ein Protokoll-drucker. Je ein System veranschaulicht die nationalen sowie die europäischen Verbindungen. Auch Ausländern war dieses System durch seine vier Benutzersprachen, neben italienisch auch französisch, englisch und deutsch, sehr gut zugänglich.

Die Qualität der Auskünfte, vor allem der internationalen Verbindungen, ließ allerdings sehr zu wünschen übrig. 1992 hat dies der Verfasser anhand von 20 Auskünften mit der Vertretung der FS in München erörtert. Ausgewählt wurden Verbindungen über Brenner und Gotthard nach Stuttgart, Ulm und München. Dabei war die Auskunft für Ulm besonders schlecht, da innerdeutsche Verbindungen dem System wenig bekannt waren. Im folgenden Jahr war Ulm nicht mehr im DIGIPLAN-System enthalten und im Sommer 1994 standen die früher aktiven Auskunftssysteme zumindest an zwei Bahnhöfen abgeschaltet herum.



Bunte Bahnen abseits der Magistralen: "Treno delle valle" Castel di Sangro - Lanciano - S. Vito.

### Fahrradbeförderung

Die Möglichkeit der Fahrrad-Mitnahme wurde bei den FS in den letzten Jahren ganz beträchtlich ausgedehnt und entspricht im wesentlichen unserem heutigen DB-Standard.

- a) Mailand - Bologna - Rom - Neapel
- b) Turin - Mailand - Rom
- c) Turin/Genua - Mailand - Venedig

Daran angepaßt wurden die IC-Verlängerungen auf der Adria-Linie sowie die Verbindungen Rom-Kalabrien und Rom-Venedig. Weiterhin angepaßt wurde die Zuggattung InterRegionale. Die IC-Taktverkehre sind allerdings nicht ganz so systematisch wie die unsrigen. Teilweise begannen sie erst nach 8 Uhr morgens, enden bereits vor 20 Uhr und schwanken auch in den Abfahrtszeiten plus/minus 5 Minuten. Zu irgendeiner Stunde des Tages ist mit Sicherheit auch eine 2-Stundenlücke zu finden, man ist dort nicht so auf die Minute geeicht. Gewöhnlich werden die IC lokbespannt und aus klimatisierten, modernen Wagen 1. und 2. Klasse gebildet, die wie bei der DB, durch einen Restaurantwagen getrennt werden. Interessante Triebwagen-IC finden sich vor allem in den Verbindungen zwischen West- und Ostküste Italiens. So zwischen Ancona und Rom (ETR 232) sowie zwischen Bari-Foggia und Neapel.

### Grenzüberschreitende Verbindungen

Den Fernverkehr zwischen der BRD und Italien teilen sich bekanntlich die Übergänge Chiasso (Gotthard) und die gleichnamige Station und Passübergang Brennero. Die hochwertigen Tages-Reisezüge erfüllen dabei die EC-Qualitätsnormen nur teilweise. So liefen im Juni diesen Jahres in den EC 4 „Verdi“ und EC 12 „Paganini“ gleich mehrere nichtklimatisierte Reisezugwagen der Bauart Bm235 in der 2. Klasse mit. Neben den EC-Verbindungen Rhein/ Ruhr über Basel/München als auch den EC ab München existieren auf der Gäubahn über Singen noch 3 Schnellzugpaare, die in Stuttgart beginnen und nach Genua oder Mailand führen.

### Italienisches IC-, IR- und Pendolini-Netz

Im Sommerfahrplan 1994 verknüpfte die FS erstmals im Sinne eines integralen Takt-Fahrplans die IC folgender Hauptmagistralen:

Mit den 14 ETR-450 „Pendolini“-Garnituren werden je nach Verkehrstagen insgesamt zwischen 10 und 11 Fahrtenpaare gebildet, deren Zielrichtung vorwiegend der Geschäftsreiseverkehr ist. Zum Sommer 1994 waren es die folgenden Verbindungen:

**FAHRPLANCENTER**

**FAHRPLÄNE  
und  
KURSBÜCHER  
aus  
EUROPA  
und  
ALLER WELT  
schnell und zu fairen  
Preisen**

zum Beispiel Italien:  
Pozzo Orario Generale  
alle Züge von FS und Privatbahnen  
sfr. 24,- zzgl. Porto

**FAHRPLANCENTER  
S. Rachdi  
Tellstraße 45  
CH-8400 Winterthur  
Tel/Fax  
0041-52-213 12 20**



*Intercity auf italienisch: IC "Tavoliere" Bari - Roma in Foggia*

Mailand - Bologna - Florenz - Rom :  
5 Zugpaare  
Venedig - Bologna - Florenz - Rom :  
2 Zugpaare  
Turin - Piacenza - Bologna - Florenz -  
Rom : 1 Zugpaar  
Savona - Genua - Pisa - Florenz - Rom :  
1 Zugpaar  
Bari - Foggia - Caserta - Rom : 1 Zugpaar

Die Verkehrstage sind hauptsächlich montags-freitags, teilweise auch samstags oder sonntags. Zudem verkehren einige Zugpaare im Ferienmonat August überhaupt nicht. Dafür wird zum Beispiel und dies auch nur im August, der Urlaubsverkehr an die Adria über Rimini, Ancona bis nach Bari von Mailand aus mit einem Pendolino täglich unterstützt. Erst seit Sommer 1993 stehen die früher reinrassigen 1. Klasse Pendolini auch Reisenden der 2. Klasse offen. Auf der Hauptstrecke Mailand - Bologna - Florenz - Rom verkehren die Pendolini stets zusätzlich zu den stündlichen IC-Zügen und weisen gegenüber den lokbespannten Garnituren eine um 30 Min. kürzere Fahrzeit auf.

Wer ICE-Fanatiker ist und das italienische Pendant erleben möchte, benutzt am besten IC 516/517 zwischen Rom, Neapel und Reggio Calabria. Dort ist das bislang einzige Exemplar regelmäßig im Einsatz, seltsamerweise nicht auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke, der Direttissima Bologna-Florenz.  
InterRegionale, kurz IR, heißt die neueste Zuggattung Italiens, die zum Sommer 1993 neu auf den Markt kam und zum

Sommer 1994 bereits mit 360 Zügen angeboten wird. Ähnlich dem unsrigen IR-System verbinden auch die italienischen IR die regionalen Zentren mit den Großstädten. Dies ist auch dringend nötig, wenn man bedenkt, daß zwischen Mailand und Bologna die IC und Pendolini auf 220 km Distanz keinen einzigen Halt einlegen.

## Neue Fahrzeuge

Bis zum Jahr 2000 möchte die FS weitere moderne Fahrzeuge beschaffen. Es sind dies vor allem:

- 62 Triebzüge der Baureihe ETR 500 mit je 11 Wagen
- 20 weitere Triebwagen ETR 500 mit je 8 Wagen
- 63 Pendolini Triebzüge der Nachfolger-Baureihe „ETR 460“ für unterschiedliche Stromsysteme
- 15 zweiteilige Diesel-Pendolini

## Bahnverbindungen am Urlaubsort

Die An- und Rückreisemöglichkeiten zwischen der BRD und Italien sind sehr gut in Erfahrung zu bringen, sehr oft bleibt aber die Frage „Wie gut ist das Netz des ÖPNV am Urlaubsort?“ im Voraus unbeantwortet. Wessen Ziel bekannte Urlaubsorte wie Alassio oder Finale an der ligurischen Küste sind, hat den ganzen Tag über gute bis sehr gute Verbindungen nach Ventimiglia, Genua und weiter südlich. Auch sind Aus-

flüge zur Tenda-Bahn innerhalb eines Tages möglich. An der bekannten Amalfi-Küste stellt wie auch in vielen anderen Regionen, ein gut ausgebautes Busnetz die Verbindung zur nächsten Eisenbahnstation sicher. So sind weltbekannte Ausgrabungsstätten wie Pompej, oder Herculaneum bei Neapel bestens mit der Bahn erreichbar. Auf der Adria-Seite ist das Angebot etwas spärlicher, entlang der ca. 700 km langen Adriatico-Strecke Rimini - Lecce nimmt das Bahnangebot von Nord nach Süd stets ab. Zwischen Rimini und Ancona fahren mehr Züge als zwischen Pescara und Ancona.

Geologisch und streckenführungsmäßig äußerst interessant sind die nichtelektrifizierten Gebirgsstrecken im Bereich Abruzzen (Linien 312 und 313). Ebenfalls in dieser Region führt die konzessionierte und elektrifizierte Eisenbahn „Ferrovie Sangritana“ zum Teil einen touristischen Eisenbahnverkehr durch, indem sie mit dem „Zug der Täler“ die Abruzzenstadt Castel di Sangro mit der Adria verbindet (Linien 450 und 453). Für die insgesamt 100 km muß man dabei schon mehr als 2,5 Stunden Fahrtzeit in Kauf nehmen, die vielfältigen landschaftlichen Eindrücke und auch Kunstbauwerke machen die Reise zum Erlebnis.

Dank einiger kommunaler Eisenbahnen sind auch in Apulien die bekannten „Trulli-Dörfer“ Alberobello und einige andere mit der Bahn gut erreichbar. Leider fehlt es noch der Vertaktung der Zweigstrecken mit den Hauptlinien, so daß etwas längere Wartezeiten die Regel sind.

*Harald Sauter*

## Karten:

Für Bahnausflüge seien folgende Karten empfohlen, auch wenn in einer noch etwas älteren Ausgabe nicht alle Bahnlinien verzeichnet waren:

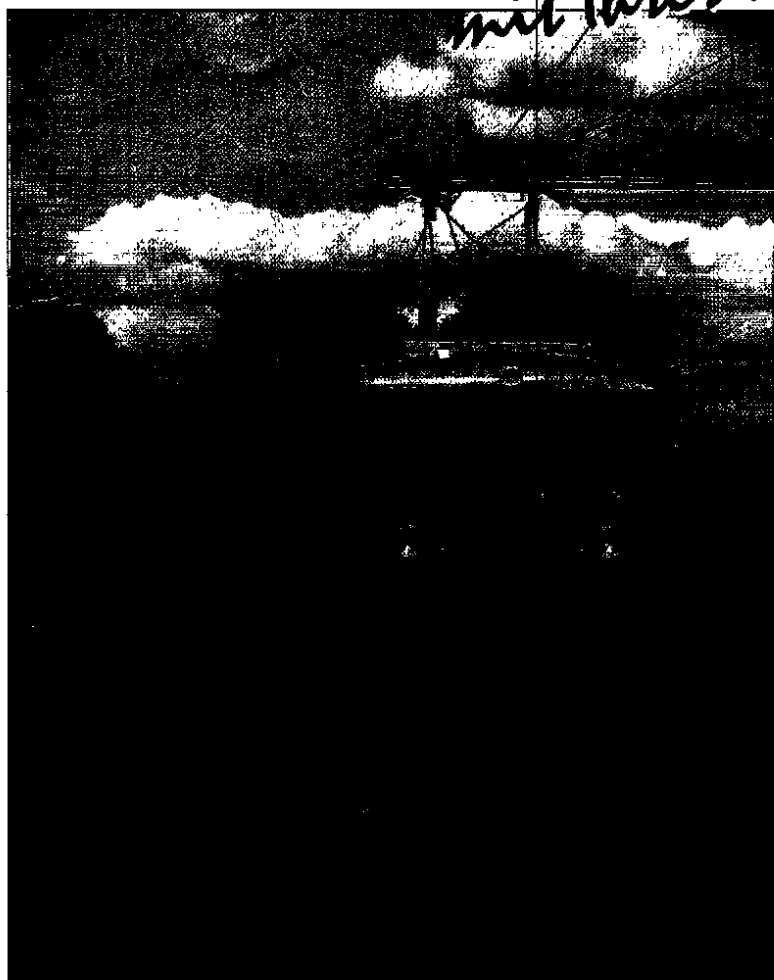
RV-Verlag: Große Länderkarte 1:300 000 Italien, aufgeteilt auf insg. 7 Blätter inkl. Sardinien und Sizilien.

Information:  
ENIT, Kaiserstrasse 65,  
60 329 Frankfurt am Main,  
Tel.: 069/237430

# PRO BAHN: Vorfahrt für die Bahn

Unsere Gesellschaft ist mobil geworden. Mit der Eisenbahn können wir diese Mobilität auch in Zukunft erhalten: Umweltfreundlich und sicher. Deshalb brauchen wir eine moderne, leistungsfähige und wirtschaftliche Bahn.

## PRO BAHN:



*Noch stärker  
mit Ihrer Hilfe!*

*Der Elektrotriebwagen hat gerade die Fahrgäste aus der Standseilbahn übernommen und ist auf dem Weg nach Cursfeld. Wie lange noch?*

**PRO BAHN e.V.**  
Gemeinnütziger Fahrgastverband



PRO BAHN e. V. - Schwanthalerstr. 74 - D-80336 München  
Tel.: 089/530031 - Fax: 089/537566

Die Forderungen von

### PRO BAHN:

Erhalt und Ausbau eines flächendeckenden Schienennetzes.  
Ergänzung des Schienennetzes durch Bus und Linientaxi, Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene.  
Politische Bevorzugung der Eisenbahn,  
Stopp der Subventionen für den Straßenverkehr, mehr Geld für den öffentlichen Verkehr.

### PRO BAHN:

Aktiv für Ihre Interessen.  
Wir verhandeln mit Verkehrsbetrieben und Politikern über die Zukunft von Bahn und Bus.  
Im Kundenforum der Deutschen Bahn-AG vertreten wir die Interessen der Fahrgäste.  
Wir erarbeiten Gutachten und Konzepte für einen besseren, öffentlichen Verkehr und engagieren uns für deren Durchsetzung.  
Betreiber und Besteller des öffentlichen Verkehrs informieren wir über die Forderungen und Wünsche der Fahrgäste.

# AUSSICHTEN MIT WEITBLICK: IM NAH- UND REGIONALVERKEHR DOPPELT HOCH - DOPPELT GUT.



DOPPELSTOCKWAGEN D02000 · DWA-SCHIENENBUS

KOMPETENZ MIT ZUGKRAFT.

 **DWA**

Deutsche Waggonbau AG  
Adlergestell 598  
12527 Berlin

Telefon: 030/ 676 00  
(030/ 679 3-0)

Telefax: 030/ 676 45 60  
(030/ 674 45 60)

Telex: 30 30 02