

Nach der Bahnreform :

Brauchen wir die Horber Schienen-Tage noch? Aber sicher!

Die „Bahnreform“ ist zum großen Teil in die falsche Richtung gelaufen!

Von Adolf-Heinrich von Arnim

Als freie Bürger setzen wir uns für einen qualifizierten öffentlichen Verkehr in Deutschland ein. Unser Ausgangspunkt war seit Kriegsende der Kampf für gerechte Wettbewerbsbedingungen auf dem deutschen Verkehrsmarkt. Um die groteske Benachteiligung des Systems „Schiene“ in Deutschland zu beenden, haben wir uns Anfang der 80er Jahre auf zunächst privater Ebene zusammgefunden.

Gegenüber der übermächtigen Auto- und Petroleumlobby mussten ja dem einfachen Bürger erst einmal die äußerst komplizierten wirtschaftlichen Zusammenhänge des alten deutschen Staatsbahnsystems mit seinem alten gemeinwirtschaftlichen Tarifsysteem und die Probleme der Infrastrukturfinanzierung im Verkehr sichtbar gemacht werden.

Mit unserem Freund Kurt Bielecki aus Horb fanden wir dann auch den Organisator unserer verkehrspolitischen Aufklärungsbewegung. So kam es, wie an anderer Stelle in dieser Veröffentlichung dargelegt, im Herbst 1982 zu den ersten „Horber Schienen-Tagen“.

Ich durfte seitdem zu dem Kreis von Freunden gehören, die in Horb Jahr für

Jahr zwischen Buß- und Betttag und Totensonntag ihre Stimme dafür erhoben, dass das im 19. Jahrhundert aufgebaute, überwiegend in staatlicher Hand befindliche Bahnsystem auch im 20. Jahrhundert als tragendes Verkehrssystem für Personen und Güter nicht verwahrlosen, sondern ständig verbessert werden sollte.

Hierzu war gegen den aufkommenden Kraftverkehr eine riesige Werbekampagne erforderlich.

Es musste verdeutlicht werden, dass das einmal für die Verkehrsinfrastruktur gewählte System „Rad/Schiene“ einheitlich für ganz Europa durch Erhöhung der Geschwindigkeit, Rationalisierung und organisatorische Verknüpfung ständig weiterentwickelt werden musste. Gegen die Werbemilliarden der Öl- und Autoindustrie musste dem Bürger klar werden und bleiben, dass die Basisfunktion im öffentlichen Verkehr für jederlei Transport nur durch das Bahnsystem sinnvoll gewährleistet werden kann. Jeder Systemwechsel hätte Billionen gekostet! Speziell seit 1980 wurde die Bahn in eine Defensive gedrängt, aus der sie nur herauskommen konnte, wenn auf breiter Front über die Hintergründe aufgeklärt wurde.

Hier ergaben sich für uns Freunde der Bahn folgende Hauptkampffelder:

1. Die Gefährdung der Umwelt durch Abgase und total überfüllte Straßen kann nur durch das umweltfreundliche, so weit wie möglich mit erneuerbaren Energien betriebene Bahnsystem eingeschränkt werden.
2. Das System des Angebots eines festen Fahrplans, der dem Bürger jederzeit zur Verfügung steht, ist als staatliche Daseinsvorsorge im modernen Industriestaat anzusehen. Das setzt jedoch voraus, dass die im Gegensatz zu bestellten Fahrten in Bussen hierbei zwangsläufig leer bleibenden Plätze (im Schnitt ca. 50 Prozent) von der öffentlichen Hand finanziert werden.
3. Dieser Ausgleich wurde früher durch das gemeinwirtschaftliche Tarifsysteem im Güterverkehr erreicht, das zusammenbrach, als auch die Straße den Güterverkehr über weiteste Entfernungen übernahm. Die Bahn blieb auf den schlechten Risiken der billigen Massengüter sitzen. Heute gibt es kein solches Tarifsysteem mehr. Das hat zur Folge, dass die teure Bahninfrastruktur zu



Foto Winfried Kung

Fast überwunden: Die Fahrzeuge der Bundesbahn in den 80er Jahren führen an den Bedürfnissen der Menschen vorbei.

Preisen im Bahnverkehr geführt hat, die das Kraftfahrzeug locker unterbieten kann, weil es bisher zu den Kosten aller öffentlichen Straßen durch Mineralöl- und Kraftfahrzeugsteuer so viel beiträgt, wie es an Kosten verursacht.

4. Die Bahn ist nur dann ein dem Kraftfahrzeug ebenbürtiges Transportmittel, wenn sie zwar nicht vor jeder Haustür hält, aber fast überallhin selbst – bzw. mit Buslinien netzartig verknüpft – gelangt. Die Ausdünnung des deutschen Bahnnetzes durch zahllose Stilllegungen

war deshalb die völlig falsche Politik. Sie führte das deutsche Bahnsystem an den Rand des Untergangs. Die Bahnreform sollte eine Wende bringen. Jedoch Mehdorns Ausverkaufspolitik und sein „Shareholder-Value-Denken“ führen mit 300 km/h Höchstgeschwindigkeit in die Katastrophe, eingeschlossen den Verlust jeder Reisekultur (siehe die Abschaffung des Angebots der Mitropa).

Manches wurde auf diesem Felde erkämpft und regelmäßig wurde darüber in unseren Organen berichtet. Aber der Kampf um eine wirklich gerechte Bewertung der einzelnen Verkehrsmittel ist noch nicht ausgeglichen. Wir können stolz darauf sein, dass die Horber Schienen-Tage doch so viel Aufmerksamkeit auf sich gezogen haben, dass nicht nur das Land Baden-Württemberg dort regel-

mäßig hochrangig vertreten war, sondern auch die Bundestagsfraktionen in den letzten Jahren ständig in Diskussionen einbezogen wurden. So konnten sie an unseren Veröffentlichungen wie dem „Horber Manifest“, unseren regelmäßigen Abschlussresolutionen und den Auswirkungen unserer Arbeit zugunsten der Fahrgäste nicht vorbeigehen.

Die Rettung vieler Schienenwege in Deutschland, aber auch die Entwicklung eines öffentlichen einheitlichen Verkehrssystems mit Netzwirkung über das ganze Land sind der Haupterfolg.

Aber wehe, wir würden uns mit den ersten Teilerfolgen begnügen und unsere Stimme nicht mehr erheben. Wir müssen unbedingt dranbleiben und immer wieder darauf hinweisen, dass selbst mit der geplanten Schwerlastabgabe ein Ausgleich der Belastungen der einzelnen Verkehrsmittel noch nicht annähernd erreicht ist. Immer noch trägt die Bahn Lasten in Milliardenhöhe. Immer noch sind die Bahnen deshalb viel zu teuer, um wenigstens im Nahverkehr die Forderung zu erfüllen, dass das öffentliche Verkehrssystem als Daseinsvorsorge jederzeit von jedem Bürger von überall nach überall genutzt werden kann. Deshalb! Wir kämpfen weiter!



Nicht überwunden: die Benachteiligung der Eisenbahn gegenüber anderen Verkehrsträgern. Mehr Verkehr auf der Schiene ist nach wie vor nur Thema der Sonntagsreden der Politiker.

Impressum

derFahrgast – PRO BAHN ZEITUNG

erscheint viermal jährlich: am 1. Februar, 1. Mai, 1. August und 1. November.

Herausgeber und Verlag:

PRO BAHN e.V. Bundesverband,
Schwanthalerstraße 74, 80 336 München,
Tel. 0 89/54 45 62 13, Fax 0 89/54 45 62 14
Internet: www.pro-bahn.de
E-Mail: info@pro-bahn.de

Konto Postbank Köln Konto Nr. 310 548 500,
BLZ 370 100 50

PRO BAHN ist Mitglied im Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. (vzbv), Berlin.

Redaktion:

PRO BAHN, Gretchenstraße 26, 32756 Detmold,
Tel. 0 52 31/30 01 12, Fax 0 52 31/3 23 61,
E-Mail: pbz@pro-bahn.de
Internet: www.pro-bahn.de/pbz
Redaktionsteam Rainer Engel, Detmold (V.i.S.d.P.);
Karl-Peter Naumann, Hamburg; Andreas Barth,
München; Joachim Kemnitz, Norderstedt; Dr. Klaus
Schröter, Rheinbach.

Anzeigen und Vertrieb:

Anschrift siehe Redaktion.
Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 19 vom 1. November 2001.

Gestaltung:

Steuer Grafik Design, Königsberger Straße 6,
76532 Baden-Baden, Tel. u. Fax 0 72 21/5 31 63,
E-Mail: steuer.grafikdesign@gmx.net

Lektorat:

Text+Design Jutta Cram, Bismarckstraße 52,
86391 Stadtbergen, Tel. 08 21/4 33 95-73, Fax -74,
Internet: www.textplusdesign.de

Druck und Versand:

Rüdiger Eggert, Emmertsgrundpassage 4,
69126 Heidelberg, Tel. 0 62 21/38 03 96,
Fax 0 62 21/38 22 98

Copyright:

2002 **PRO BAHN** e.V. Bundesverband, München.

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

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht
unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Redaktionsschluss Ausgabe Februar 2003: 1.12.2002