

Das 1. Horber Manifest

Reform der deutschen Bahnpolitik

Verfasst von Adolf-Heinrich von Arnim, beschlossen am 26. November 1986
von den Teilnehmern der 4. Horber Schienen-Tage

➤ Dieses Dokument aus dem Jahr 1986 kann als „Glaubensbekenntnis“ all derer angesehen werden, die sich für einen besseren Schienenverkehr einsetzen. Nur wenige Forderungen sind bisher erfüllt. Viele damals revolutionäre Grundaussagen gehören heute zum Fachwissen derer, die öffentlichen Verkehr gestalten, aber (zu) viele Politiker und „Manager“ negieren oder bekämpfen sie immer noch. Manche Forderung ist noch immer nicht erfüllt, weil viele Politiker und Lobbyisten die Eisenbahn für sachfremde Interessen missbrauchen. Die Redaktion.

Bestandsaufnahme: Die Verkehrsentwicklung in Deutschland hat [...] durch einen gigantischen Straßenbau für mehrere hundert Milliarden DM ein Straßennetz von rund 500.000 km Länge beschert.

Die lawinenartige Ausbreitung des Kraftfahrzeugverkehrs hat uns aber nicht nur die gepriesene Freiheit und Mobilität, sondern in rund drei Jahrzehnten auch ein Heer von 500.000 Verkehrstoten und Millionen von Verletzten sowie eine drastische Verminderung der Lebensqualität durch Lärm, Millionen Tonnen jährlich ausgestoßener Schadstoffe sowie empfindliche Störungen städtischen Lebens durch chaotische Zustände im Verkehr gebracht. [...]

Reform der Bahnpolitik als Chance zur Lösung des Problems:

Eine spürbare Eindämmung der mit einseitiger Ausrichtung auf das Kraftfahrzeug als einzigem Bodenverkehrsmittel zunehmenden Gefahren könnte allerdings durch eine Rückbesinnung auf den öffentlichen Verkehr und dabei vor allem auf die stärkere Wiedereinschaltung des Verkehrssystems Eisenbahn erreicht werden. Jeder per Schiene (insbesondere per elektrifizierte Schiene) statt per Straße durchgeführte Transport erspart einen bestimmten Anteil der negativen, jedoch unvermeidlichen Folgen des Straßentransports. [...]

Tatsächliche Ursachen des Verkehrsrückgangs der Bahn:

Der Bürger hat ja den Verkehrsangeboten auf den Zweigstrecken der Bahn nicht deshalb mit einer Massenflucht den Rücken ge-

kehrt, weil plötzlich keine Nachfrage mehr für Verkehrsleistungen auf diesen Strecken bestand, sondern weil diese ihm in hoffnungslos veralteter und sich ständig noch verschlechternder Qualität präsentiert wurden. Im benachbarten Ausland haben Strecken mit wesentlich geringerem Bevölkerung- und Wirtschaftspotenzial als vergleichbare Strecken bei uns bei kurzen Fahrzeiten und permanent angebotenem Stundenverkehr ein Mehrfaches an Fahrgäs-

ten. Zum Teil haben sie sogar noch in den letzten Jahren beachtliche Verkehrsmengen hinzugewonnen. Bei uns dagegen bleiben bei den am Abend und am Wochenende meist nicht mehr bedienten Nebenstrecken auch noch die letzten Fahrgäste fort.

Die Angebotsumstellung auf Bus als netzzerstörende Negativrationalisierung kann nur in Ausnahmefällen ein „bedarfsgerechter“ Ersatz sein. Mit dieser Maßnahme ist durchweg eine Verminderung der Reise-



1986 allgegenwärtig und bis heute nicht gestoppt:
Vernichtung wertvoller Infrastruktur.

qualität verbunden. Schon bei Entfernungen von 30 km und mehr wäre jedoch ein zeitgemäßer Bahnbetrieb regelmäßig doppelt so schnell wie der Bus und in den Fällen, wo Ziel und Quelle des Verkehrs in Bahnhofsnähe liegen, sogar ebenso schnell wie das Auto. Der Busverkehr ist dagegen die unverzichtbare Ergänzung der Schiene zur Sammlung und Verteilung der Fahrgäste von und zu den Bahnhöfen. Dies ist deshalb dringlicher als je zuvor, weil in der Euphorie des Autozeitalters Siedlungsplanung jahrzehntelang ohne jede Rücksicht auf günstige Bahnanbindung betrieben wurde.

Konsequenzen aus diesen Erkenntnissen: Was Not tut, ist deshalb nicht die Angebotsumstellung auf den Bus, sondern auf einen modernen, automatisierten, schnellen, nicht am Wochenende plötzlich ausfallenden, sondern ständig in zumutbaren Abständen zur Verfügung stehenden Bahnbetrieb. [...]

Schließlich ist die gleichmäßige Vorhaltung öffentlicher Verkehrsinfrastruktur in allen Landesteilen ein wesentlicher Teil Daseinsvorsorge. [...]

„Stillgelegte“ Strecken überlassen den Gesamtverkehr der weiteren Expansion des umweltfeindlichen Kraftverkehrs, wobei die Kunden meist auch für den Fernverkehr verloren gehen. Wo Netzzusammenhänge zerstört werden, ist das Absterben auch der Reststrecken meist nur eine Frage der Zeit. – In veraltetem Zustand „erhaltene“ Strecken haben wenig Verkehrswert und kosten Steuergeld. Sie schöpfen weder die Möglichkeiten zu Einsparungen noch zur Gewinnung zusätzlicher Einnahmen durch Modernisierung und Rationalisierung aus. [...]

Zukunftsperspektiven: Eine grundlegend neue Investitionspolitik erfordert mit Sicherheit eine gewaltige politische und finanzielle Anstrengung, [...]

- Wir fordern deshalb, dass die bisherigen gigantischen Straßenbauinvestitionen als im Großen und Ganzen abgeschlossen betrachtet werden und jetzt endlich die finanziellen Möglichkeiten des Bundesverkehrshaushalts zu großen Anteilen auf diese unverzichtbare große Aufgabe der Rehabilitation der Bahn in Deutschland umgeschichtet und konzentriert werden.

- Hierzu ist die Aufstellung eines Gesamtprogramms für eine Neustrukturierung des gesamten deutschen Bahnnetzes die wichtigste und dringlichste Aufgabe.
- [...] Das Programm muss auch Trassenverbesserungen, längst fällig gewordene Lückenschlüsse und Netzergänzungen sowie aus Umweltschutzgründen weit gehende Elektrifizierungen umfassen. Auch müssen die Standorte der Bahnhöfe im Lichte der Siedlungsentwicklung neu bestimmt werden. Ferner dürfen die für das so erneuerte Netz notwendigen Beschaffungen an Wagen einschließlich elektrischer und dieselbetriebener Triebwagen nicht fehlen.
- Wir fordern in diesem Zusammenhang die Neuformulierung des Leistungsauftrags an die Bahn in ähnlicher Weise, wie er in der Schweiz besteht. Auf allen vom Bund vorgehaltenen Strecken ist ein angemessenes Angebot im Takt einschließlich der Abendstunden und des Wochenendes zu entwickeln. Der Netzausbau hat den Geschwindigkeitsstandard zu erreichen, der in den Knotenbahnhöfen bei möglichst gleichzeitiger Ankunft der Züge aus allen Richtungen auch gleichzeitige Anschlüsse in alle Richtungen ermöglicht. Das Bahnnetz ist ferner benutzerfreundlich mit den übrigen Verkehrsnetzen zu verknüpfen.
- Die Unterzeichner dieses Appells sind bereit, bei der Aufstellung derartiger Planungen durch Anregungen und Vorschläge das politisch notwendige Umdenken in der Verkehrsinvestitionspolitik des Bundes zu fördern. [...]
- Wir sind sicher, dass das nach unseren Forderungen gestaltete und bediente moderne Bahnnetz angesichts der gewaltigen Steigerung seiner Attraktivität gegenüber dem Straßenverkehr sowie bei maßvollen und familienfreundlichen Tarifen bald in eine Ertragslage hineinwachsen wird, die im Ganzen nicht mehr Zuschüsse erfordert, als sie der Bund [...] schon heute zu leisten hat.
- Da die Berücksichtigung der von uns formulierten Ziele einer solchen Wende der Bahnpolitik dem bisherigen Leistungsauftrag der Bundesbahn nicht entspricht, muss sowohl die Leistung der Planungsarbeiten wie auch später ihre

Realisierung der Bahn vom Eigentümer auferlegt werden.

[...] Erste, leicht durchführbare Maßnahmen des Bundesgesetzgebers zur Erleichterung der Situation der Bahn könnten sein:

- Die Pauschalierung der Werbungskosten für die Fahrt zur Arbeitsstätte unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel,
- die Einführung der Gasölsteuerbefreiung und einer Minderung der Mehrwertsteuer für die Bahn, sowie Annäherung der Kraftstoffpreise an das Niveau unserer europäischen Nachbarländer durch Erhöhung der Mineralölsteuer.

Darüber hinaus müsste planungsrechtlich gesichert werden, dass durch Stilllegung des Gesamtverkehrs frei gewordene Bahntrassen noch mindestens 10 Jahre für eine Wiederherstellung der Strecke gesichert werden. [...]

Um die grundsätzliche Richtigkeit und Zweckmäßigkeit unserer Forderungen nachzuweisen, sollte mit einem Pilotprojekt als Modellvorhaben in einer Region begonnen werden [...]

Schnelles Handeln tut Not: [...] Eine gewaltige neue gesellschaftspolitische Gemeinschaftsaufgabe wartet auf schnelles, zukunftsträchtiges Handeln der Verantwortlichen. An ihrer Lösung werden sie gemessen werden.