

Rosarote Zeiten? Verkehrspolitik, Bahn und Profit

Heinz W. Pahlke

6. Juli 2002

©1987-2002 Heinz W. Pahlke. Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt. Jegliche geschäftsmäßige Nutzung – auch nur von Auszügen – bedarf der vorherigen schriftlichen Genehmigung.

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkung	i
Einleitung	ii
Die „automobile Gesellschaft“ kommt uns teuer zu stehen	1
Freiheit der Verkehrsmittelwahl?	1
Öffentlicher Personenverkehr	2
Güterverkehr	2
Autoboom und Straßenbau	3
Verkehrsunfälle	3
Umweltbelastungen	3
Naherholung und Urlaub	4
Ressourcenverschwendung	5
Finanzprobleme bei Bahn und ÖPNV	6
Mobilität der Lohnabhängigen	6
Arbeitsplätze	7
Wie ist es zu den heutigen Zuständen gekommen?	8
Wiederaufbau nach der Befreiung	8
Umlenkung der Verkehrsströme	10
Mangelnde Modernität	11
Ungenügende Ausgleichszahlungen	14
Investitionsdefizite beim ÖPNV	14
Verkehrsangebot und Service: mangelhaft	15
Fahrpreisgestaltung	18
Großzügiger Straßenbau	18
Straßengüterverkehrskapazitäten	20
Ungeeignete betriebswirtschaftliche Betrachtungsweise	21
Warum Verkehrspolitiker ihren Kurs nicht ändern	23
„Freie Marktwirtschaft“	23
Ideologisches Kampfmittel gegen die DDR	26
„Verteidigungspolitische“ Belange	27

Verkehrspolitik von CDU/CSU und FDP	36
Straßenverkehr bleibt Favorit	36
Bundesbahn bleibt notleidend	44
Öffentlicher Personennahverkehr	50
Gewerkschaftliche Alternativen liegen auf dem Tisch	53
Maßstab der Verkehrspolitik	54
Deutsche Bundesbahn	57
Straßenverkehr	60
Richtige Forderungen - aber wie finanzieren?	62
Demokratische Umgestaltung der Gesellschaft	66
Kampf zur Durchsetzung einer neuen Verkehrspolitik	70
Widersprüchliche Politik der SPD	71
GRÜNE mit umfassendsten Reformvorstellungen	74
Grundsatzorientierung der DKP	76

Vorbemerkung

1987 als Nummer 37 in der Nachrichten-Reihe des Frankfurter Nachrichten-Verlages erschienen, hilft „Rosarote Zeiten? Verkehrspolitik, Bahn und Profit“ auch heute noch, die Misere der Eisenbahn besser zu verstehen. Ich habe mich deshalb entschieden, die Arbeit digital aufzubereiten und als PDF-Datei zum Download anzubieten. Die jetzige Veröffentlichung ist inhaltlich weitgehend identisch mit jener von 1987. Fortgefallen ist aus Urheberrechtsgründen nur das kurze Verlagsvorwort. Ansonsten wurden lediglich offenkundige Druckfehler korrigiert. Es kann jedoch keine Garantie übernommen werden, daß sich dafür keine neuen eingeschlichen haben.

Bei der Aufbereitung habe ich jedoch die von LaTeX gebotenen Möglichkeiten genutzt und die ursprünglich gebündelt an das Ende gerückten Anmerkungen lesefreundlicher als Fußnoten auf den zugehörigen Seiten plazierte.

Einleitung

An Arbeitstagen wie an Sonnabenden, Sonn- und Feiertagen, zu jeder Tages- oder Nachtzeit selbst von überall nach überall hingelangen oder Güter hintransportieren lassen zu können, und das auch noch möglichst bequem, schnell und billig bei gleichzeitiger größter Schonung der Umwelt sowie der nicht regenerierbaren Rohstoffreserven, so sollte sich ein für jeden optimales Verkehrssystem mit wenigen Worten charakterisieren lassen.

Doch die Wirklichkeit sieht anders aus. Noch – sagen manche. Aber es ist wohl eine Minderheit, die meint, daß aus den Erfahrungen der Vergangenheit gelernt worden sei und von der CDU/CSU und FDP eine „ausgewogenere“ Verkehrspolitik erwartet werden könnte. Wie wenig diese Parteien zu Veränderungen bereit sind, unterstreichen auch die in den ersten Januar Tagen 1987 an die Öffentlichkeit gelangten Informationen, daß die konservative Koalition der Bundesbahn zugesagte Investitionszuschüsse für die Neu- und Ausbaustrecken nun doch nicht in versprochener Höhe gewähren und ihr die Beschaffung von 41 ICE-Zügen untersagen will.

Sehr viel mehr Bundesbürger sehen dagegen sowohl für die Bundesbahn als auch für den öffentlichen Personennahverkehr schwarz. Lediglich für den Pkw- und Lkw-Verkehr könne von einer rosigeren Zukunft gesprochen werden, da CDU/CSU und FDP trotz gegenteiliger Behauptungen unverändert an ihrem Ziel einer „automobilen Gesellschaft“ festhielten. Und schließlich gibt es sehr viele, die sehen für das Verkehrswesen in seiner Gesamtheit schwarz. Da eine „marktwirtschaftlich“ ausgerichtete Verkehrspolitik grundsätzlich zur Lösung der Probleme ungeeignet sei, müsse es ganz zwangsläufig bei den Auslastungs- und Finanzproblemen für die öffentlichen Massentransportmittel, den verkehrsbedingten Umweltzerstörungen und -belastungen, dem Massensterben auf den Straßen, den unzähligen Verkehrsstaus und der Ressourcenverschwendung bleiben. Von rosaroten Aussichten könne deshalb für keinen einzigen Teilbereich des Verkehrswesens gesprochen werden.

Wie wird die Zukunft bei Fortführung der jetzigen Verkehrspolitik aber nun tatsächlich aussehen? Ist Pessimismus wirklich berechtigt? Welche Vorstellungen haben die Gewerkschaften – und hier besonders die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) und die Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr (ÖTV) sowie der DGB in seiner Gesamtheit – hinsichtlich eines an den Interessen der Lohnabhängigen ausgerichteten Verkehrssystems? Und mit welchen Bündnispartnern ließen sich die Gewerkschaftsforderungen gegebenenfalls durchsetzen?

Diesen und weiteren Fragen wollen wir im folgenden nachgehen, wobei allerdings die Bereiche Luftverkehr, Schifffahrt und Rohrfernleitungen ausgespart bleiben. Nicht ausgeklammert werden soll dagegen die Frage nach den Arbeitsplätzen und Arbeitsbedingungen im Verkehrswesen, nach den Auswirkungen einer grundlegenden verkehrspolitischen

Neuorientierung auf die Beschäftigung im Verkehrswesen sowie den von ihm abhängigen oder betroffenen Bereichen. Immerhin geht es hier um Millionen Arbeiter, Angestellte, Beamte und Auszubildende, die zu Recht wissen wollen, worauf sie sich einlassen, wenn sie für eine Umorientierung in der Verkehrspolitik vom Individual- und Straßengüterverkehr zum Schienengüter- und öffentlichen Personenverkehr plädieren.

Die „automobile Gesellschaft“ kommt uns teuer zu stehen

Die Flut von Publikationen, die sich kritisch mit den Folgen einer auf die „automobile Gesellschaft“ orientierenden Verkehrspolitik auseinandersetzt, ist in den vergangenen Jahren immens angeschwollen. Zu kaum einem Problemkreis fehlen heute noch grundlegendere Untersuchungen. Angesichts dessen wollen wir uns damit begnügen, die verschiedenen Punkte nur kurz anzureißen und einen Überblick zu geben.

Freiheit der Verkehrsmittelwahl?

Noch immer meinen nicht wenige Politiker, ein „Recht“ der Bürger auf freie Wahl des Verkehrsmittels verteidigen zu müssen. Doch wie sieht es mit dieser „Freiheit“ wirklich aus? Ist es ohnehin schon fragwürdig, ob ein solches Recht überhaupt sinnvoll wäre, wird es zudem tatsächlich einem großen Teil der Bundesbürger vorenthalten. Längst werden Millionen Bürger gezwungen, einen Pkw zu benutzen, weil besonders in der Fläche der öffentliche Personennahverkehr zunehmend ausgetrocknet wurde und wird.

Bereits 1978 – neuere Zahlen liegen nicht vor – mußten von den knapp 23 Millionen Haushalten 732 000 einen Fußweg von mehr als 20 Minuten bis zur nächsten Haltestelle eines öffentlichen Verkehrsmittels zurücklegen. Weitere 1,2 Millionen hatten einen Fußweg zwischen 11 und 20 Minuten in Kauf zu nehmen. Doch auch eine näher gelegene Haltestelle garantiert noch lange keine gute Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr, denn hierzu sind genauso häufigere Abfahrten bzw. Ankünfte erforderlich. Gut 4,9 Millionen Haushalte mußten sich indes mit deutlich weniger als einer Abfahrt und Ankunft je Stunde zufrieden geben. Von einer wirklich guten Anbindung konnte schon 1978 lediglich noch für 2,1 Millionen Haushalte gesprochen werden. Das heißt, nicht einmal 10 Prozent der Haushalte benötigten bis zur nächsten Haltestelle höchstens 5 Minuten und fanden dort normalerweise Fahrtabstände von weniger als 10 Minuten vor.¹

Da die Erschließung ländlicher Regionen durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) immer aufwendiger ist als die Erschließung von Ballungsgebieten, verwundert es nicht, wenn das Nahverkehrsangebot gerade in der Fläche stark geschrumpft wurde.

¹Der Bundesminister für Verkehr (Hrsg.), Verkehr in Zahlen 1986, Bonn 1986, S.184 f. Die meisten in dieser Veröffentlichung genannten Zahlen sind dieser Datensammlung entnommen, wobei sie allerdings zum Teil für unsere Zwecke umgruppiert und umgerechnet wurden. Um die Lesbarkeit des Textes nicht durch zu viele Fußnoten zu erschweren, haben wir überwiegend auf den Einzelnachweis verzichtet.

Die Folgen für die betroffene Bevölkerung sind: Verlust der Mobilität oder Zwang zum Kauf eines Pkw. Tatsächlich konnten sich bereits 1980 in den Kleinstgemeinden nur noch 28 Prozent der Haushalte den Luxus leisten, auf einen Pkw zu verzichten, während es in den Großstädten immerhin noch 44 Prozent waren. Selbst die vom Bundesverkehrsministerium herausgegebenen „Verkehrsnachrichten“ räumen ein, daß dies unter anderem eine Folge „der besseren ÖPNV-Versorgung“ der letzteren ist.²

Öffentlicher Personenverkehr

Entfielen 1960 noch 17,1 Prozent aller in der Bundesrepublik im Personenverkehr erbrachten Verkehrsleistungen auf die Deutsche Bundesbahn, waren es 1985 lediglich noch 8,6 Prozent. Noch etwas krasser fällt der Einbruch aus, wenn allein der Schienenpersonenverkehr der Bundesbahn betrachtet wird: Sein Anteil sank sogar von 15,7 auf 7,1 Prozent. In beiden Zahlen schlägt sich die mit aller Rigorosität betriebene Politik der Streckenstilllegungen nieder, die von 1960 bis 1985 eine Verringerung des Streckennetzes für den Personenverkehr von 28 300 Kilometer auf nur noch 21 300 Kilometer brachte. „Ersatzweise“ eingerichtete Busverbindungen konnten den Verlust im Schienenverkehr erwartungsgemäß nicht ausgleichen, da in der Regel nur etwa die Hälfte der Schienenverkehrsfahrgäste dem öffentlichen Personennahverkehr treu bleibt, die andere Hälfte aber auf den Pkw überwechselt.

Noch deprimierender sieht die Entwicklung allerdings im öffentlichen Personennahverkehr aus: Entfielen auf ihn 1960 noch 22,6 Prozent aller Personenverkehrsleistungen, erreichte er 1985 lediglich noch 9,6 Prozent. (Diese Zahlen dürfen übrigens auf keinen Fall zu den Anteilen der Eisenbahnen hinzugerechnet werden, da im Personenverkehr der Eisenbahnen deren ÖPNV-Anteil bereits einbezogen ist und somit doppelt gezählt würde.) Dieser Rückgang trat ein, obwohl das Streckennetz in diesem Zeitraum von 307 800 auf 533 600 Kilometer verlängert wurde.

Güterverkehr

Ähnlich negativ wie im Personenverkehr verlief die Entwicklung für die Bahn auch beim Güterverkehr. 1985 machten die von der Deutschen Bundesbahn auf dem Schienenweg erbrachten Güterverkehrsleistungen nur noch 25,3 Prozent von allen Güterverkehrsleistungen in der Bundesrepublik aus, nachdem es 1960 noch 39,5 Prozent gewesen sind. Mit zu dieser Entwicklung beigetragen haben auch hier die Streckenstilllegungen, die im Güterverkehr eine Verkürzung des Streckennetzes von 30 400 auf 27 000 Kilometer brachten. Drastisch in die Höhe gegangen ist dagegen der Anteil des Straßengüterverkehrs. Auf ihn entfielen 1985 bereits 51,9 Prozent, während es 1960 erst 32,0 Prozent waren.

²Verkehrsnachrichten 11/86.

Autoboom und Straßenbau

Über 33,1 Millionen Kraftfahrzeuge, darunter fast 24,5 Millionen Pkw und 1,3 Millionen Lkw, verstopften 1986 die Straßen, verpesteten die Luft und verursachten einen Höllenlärm, während es 1960 erst 10,3 Millionen Kraftfahrzeuge gewesen sind. Um nahezu 223 Prozent hat die Zahl dieser Fahrzeuge also zugenommen. Doch mit 226 Prozent noch schneller gestiegen ist die Gesamtfahrleistung des Kraftfahrzeugverkehrs.

1986 standen den Kraftfahrzeugen bereits 491 200 Kilometer öffentliche Straßen zur Verfügung gegenüber 368 300 Kilometer im Jahre 1960. Allein 1986 ist das Straßennetz um 1 200 Kilometer gewachsen, während das Schienennetz der Bundesbahn wiederum geschrumpft wurde.

Verkehrsunfälle

Allein von 1970 bis 1985 fanden 216 879 Menschen bei Verkehrsunfällen den Tod und 2,338 Millionen erlitten Verletzungen. Hunderttausende Opfer mußten sich damit abfinden, zeitlebens behindert zu bleiben, so folgenschwer sind ihre Verletzungen gewesen. Schon vor etlichen Jahren kam deshalb vom Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz (BBU) die berechtigte Frage, ob nicht „Millionen durch den Straßenverkehr Verletzte und Tote in den Nachkriegsjahren zu einer Diskussion über Notstandsgesetze auf diesem Gebiet führen“ müßten.³

Für rund 38 Milliarden Mark werden jedes Jahr von Kraftfahrzeugmechanikern, Ärzten, Krankenschwestern, Richtern, Versicherungsangestellten, Polizisten und anderen Leistungen erbracht, durch die keine neuen Werte geschaffen werden, sondern nur bei Verkehrsunfällen Zerstörtes wiederhergestellt wird. In der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung – dem Sozialprodukt – erscheinen diese 38 Milliarden Mark allerdings alljährlich als ein positiver Wert, weil die Erstellung „neuer“ Werte behauptet wird. So makaber es ist: Je größer die Verluste durch Verkehrsunfälle sind, desto „reicher“ wird unsere Gesellschaft angeblich.

Umweltbelastungen

Die Umweltbelastungen durch den Kraftfahrzeugverkehr haben heute ein Ausmaß erreicht, daß selbst Autoenthusiasten in diesem Punkt inzwischen vielfach etwas kritischer geworden sind. Vor allem Lärm und Abgase stellen vielerorts eine unzumutbare Belastung dar. Rund 7,1 Millionen Haushalte klagen bereits über dauernden Verkehrslärm. Das heißt, nahezu jeder dritte Haushalt ist schon betroffen. Wie Prof. Dr. Manfred Heckl von der Technischen Universität in Westberlin resümiert, muß davon ausgegangen werden, „daß in der Bundesrepublik sich etwa 15 Millionen Menschen durch Verkehrslärm

³Arbeitskreis Verkehr (Hrsg.), Temporeduzierung im Autoverkehr: Vorteile für alle? Westberlin 21 983, S.8.

belästigt fühlen und etwa 3 bis 5 Millionen Bundesbürger ständig den sogenannten Risikopegeln von mehr als 60 dB(A) bei Nacht und 70 dB(A) bei Tag ausgesetzt sind“.⁴

Ohne die Luftverschmutzung durch Industrieunternehmen und Kohlekraftwerke herunterzuspielen zu wollen, muß doch auch der Anteil des Kraftfahrzeugverkehrs betont werden. „Obwohl kausale Zusammenhänge im Einzelfall nur schwer nachzuweisen sind, steht es fest, daß die Luftverschmutzung Erkrankungen der Atemwege auslösen bzw. verschlimmern kann und wahrscheinlich chronische Krankheiten, wie z.B. Lungenkrebs und Lungenemphysem, beeinflußt“, erklärt der Ordinarius für technischen Umweltschutz an der Technischen Universität in Westberlin, Prof. Dr. Gerhard Israel,⁵ wobei er mit dieser Meinung nicht allein steht.

Ebensowenig nur auf die materiellen, in Geld umgerechneten Schäden dürfen gleichfalls die Auswirkungen der Luftverschmutzung auf Wälder und Bauwerke reduziert werden. Trotzdem sollen die Folgen hier auf dieser Ebene dargestellt werden. So schätzt zum Beispiel die Arbeitsgemeinschaft der deutschen Waldbesitzerverbände die derzeitigen jährlichen Verluste infolge Waldsterbens auf über 1 Milliarde Mark. Und auf über 300 Millionen Mark werden die jährlichen Schäden an Bau- und Kunstdenkmälern veranschlagt, wobei oftmals sogar völlig irreparable Schäden auftreten. Einschließlich der Zerstörungen an Industrie- und Gebrauchsbauten werden die jedes Jahr an Bauwerken durch die Umweltbelastung verursachten Schäden auf 3 bis 4 Milliarden Mark geschätzt.

Nicht unterschätzt werden sollte genauso wenig das Problem der Bodenverschmutzung, das sich besonders für ländliche Gebiete stellt. Abgase, Abriebstoffe, Öl- und Benzinreste sowie Auftausalze gelangen vor allem im Umfeld der Straßen in den Boden. Bleianreicherungen sind besonders längs stark befahrener Straßen in Entfernungen bis zu 50, manchmal aber sogar bis zu 200 Meter im Boden nachweisbar. Dementsprechend steigt auch vielfach der Bleigehalt in den dort wachsenden Pflanzen deutlich an.

Ebenfalls bis 50 Meter Entfernung muß mit einer deutlichen Cadmiumanreicherung sowohl des Bodens als auch der Pflanzen gerechnet werden. Sogar nach Meinung der Biologischen Bundesanstalt für Land- und Forstwirtschaft ist davon auszugehen, daß sich beiderseits stärker frequentierter Straßen ein rund 50 Meter breiter Streifen hinzieht, in dem Kohlenwasserstoffe zu „erkennbaren Schäden“ führen. Als gefährdet muß jedoch sogar ein auf jeder Seite 200 bis 250 Meter breiter Streifen gelten.

Bis in etwa die gleiche Entfernung wirkt sich auch die Tausalzverwendung aus, an der trotz der unbestreitbaren Umweltzerstörungen weiter festgehalten wird, weil nach Ansicht der Autolobby der Kraftfahrzeugverkehr im Winter keineswegs langsamer rollen darf als im Sommer. Genaugenommen dürfte beiderseits von Straßen ein mindestens 250 Meter breiter Streifen auf keinen Fall landwirtschaftlich genutzt werden.

Naherholung und Urlaub

Eine immer größer werdende Zahl von Erholungsgebieten verdient diese Bezeichnung eigentlich nicht mehr, weil der Kraftfahrzeugverkehr eine wirkliche Erholung unmöglich

⁴TUB-Wissenschaftsmagazin, Heft 2 (Stadt als Lebensraum), 1982, S.90.

⁵Ebd., S.79.

macht. In besonders krassem Maße trifft diese Entwicklung für die Großstädte und Ballungsräume zu. So sind beispielsweise in Köln von 184 Hektar Grünflächen rund 103 Hektar aufgrund der Verkehrslärmbelastung inzwischen für Erholungszwecke ungeeignet.⁶

Zunehmend negativ wirkt sich die seit vier Jahrzehnten betriebene Verkehrspolitik zu Lasten der Schiene bzw. des öffentlichen Personennahverkehrs gleichermaßen auch auf viele Urlaubsregionen aus, wobei hier nicht allein auf die wachsende Umweltbelastung abgestellt wird. „Fahrplanausdünnungen und Streckenstillegungen wirken sich vielfach nachteilig aus. Veränderungen von gewachsenen Infrastrukturen ermöglichen teilweise nur noch eine Anreise mit dem Pkw. Dies führt einerseits zu höheren Umweltbelastungen und erschwert andererseits insbesondere für ältere Menschen die Erreichbarkeit von Heilbädern, Kurorten und Erholungsgebieten“, kritisierte Ende 1984 das Präsidium der Spitzenverbände des deutschen Fremdenverkehrs.⁷ Oberbayerische Urlaubsorte wie Tittmoning, Fridolfing oder Surberg sind inzwischen an Wochenenden genausowenig mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen wie Orte in der Lüneburger Heide oder in anderen Regionen. Urlaubsziele auf Mallorca oder in Tunesien sind heute zum Teil schneller zu erreichen als Ziele im eigenen Land.

Ressourcenverschwendung

Zu welcher Verschwendung an Ressourcen die „automobile Gesellschaft“ führt, läßt sich am sichtbarsten beim Energieverbrauch aufzeigen. Lediglich 4 Prozent der gesamten im Verkehrswesen verbrauchten Energie entfielen auf den Schienenverkehr, obwohl rund 8 Prozent der Personenverkehrsleistung und fast 26 Prozent der Güterverkehrsleistung auf der Schiene erbracht wurden. Der Straßenverkehr, das heißt also der Kraftfahrzeugverkehr, benötigte dagegen 87 Prozent der Energie.

Völlig zu Recht stellte 1983 auf einer Diskussionsveranstaltung im Rahmen der 50. Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt der Leiter der Studiengruppe für Biologie und Umwelt GmbH, Prof. Dr. Frederic Vester, heraus, daß das Auto im Grunde genommen „einen viel zu hohen Input an Kapital, Infrastruktur, Raum und Zeit, Energie und Rohstoffen braucht und einen viel zu hohen Output hat an Abgasen, Abfall, Umweltbelastung, kaputten Städten, Streß und Unfällen“.⁸ Auch die Zunahme des Recyclings und die Verringerung des spezifischen Materialeinsatzes im Kraftfahrzeugbau haben nichts daran geändert, daß mit der einseitigen Orientierung auf den Straßengüter- und Individualverkehr eine ungeheure Verschwendung nicht regenerierbarer Rohstoffe getrieben wird.

⁶FAZ vom 30.10.1984.

⁷Präsidium der Spitzenverbände des deutschen Fremdenverkehrs (Hrsg.), Wirtschaftsfaktor Tourismus. Schwerpunkte der Tourismuspolitik in den kommenden Jahren, o.O., 1984, S.7.

⁸Verband der Automobilindustrie (Hrsg.), Das Auto - Motor unserer Zeit, Frankfurt 1984, S.172.

Finanzprobleme bei Bahn und ÖPNV

Mußte die Deutsche Bundesbahn 1960 in ihrer Gewinn- und Verlustrechnung erst 13,5 Millionen Mark Verlust ausweisen, waren es 1970 bereits 1,2 Milliarden Mark und 1982 sogar schon 4,2 Milliarden. Durch rigorose Rationalisierungsmaßnahmen, Streckenstilllegungen und Tarifierhöhungen, aber auch durch leicht vermehrte staatliche Zuweisungen gelang es seitdem zwar, die Jahresverluste zu reduzieren, aber 1985 erreichte er trotzdem noch 2,9 Milliarden Mark. Besonders trifft die Bahn dabei die Zinslast für die bis heute immer wieder erforderlich werdenden Kredite. Allein 1985 mußten 2,9 Milliarden Mark an Zinsen für die sich auf 36,2 Milliarden Mark belaufenden Kreditverbindlichkeiten gezahlt werden. Rund 14 Milliarden Mark dieser Schulden sind, so errechnete die GdED, ausschließlich auf unterlassene Kapitalzuführungen durch den Eigentümer, das heißt den Bund, zurückzuführen. Zunehmend schwieriger gestaltet sich die Finanzsituation auch der kommunalen Nahverkehrsgesellschaften. Belief sich der Fehlbetrag der im Verband Öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV) organisierten Unternehmen 1970 erst auf – gemessen an ihren Einnahmen – 29 Prozent, erhöhte er sich bis 1983 schon auf 43 Prozent. Trotz verstärkter Rationalisierungsanstrengungen, Einschränkungen beim Verkehrsangebot, Fahrpreiserhöhungen und Privatisierungen sind die Probleme nicht kleiner, sondern im Gegenteil nur noch größer geworden.

Mobilität der Lohnabhängigen

Tatsächlich scheint es nur zwei Bereiche zu geben, in denen sich von Erfolgen sprechen läßt, wobei diese allerdings nur zum geringsten Teil der Verkehrspolitik in engerem Sinne zugeschrieben werden können. Als ein Bereich muß hier die Beseitigung von Privilegien genannt werden, wie sie auch der Pkw-Besitz und die von ihm ausgehende Mobilität darstellen.

Kritiker der Massenmotorisierung argumentieren gerne in erster Linie mit den umfangreichen Umweltfolgen und dem durch ein schlechtes ÖPNV-Angebot erzwungenem Umsteigen auf den Pkw sowie teilweise auch mit den wirtschaftlichen und ideologischen Gründen für die in der Bundesrepublik besonders rigoros betriebene Massenmotorisierung. Tatsächlich dürfen diese Punkte nicht ignoriert werden. Doch auf der anderen Seite muß auch gesehen werden, daß der Pkw – genauso wie viele andere Waren und Dienstleistungen – ursprünglich ein Luxusartikel war, den zu besitzen sich nur bestimmte soziale Schichten leisten konnten. Allein ihnen war es vergönnt, in den Genuß einer größeren persönlichen Bewegungsfreiheit zu kommen. Daß auch dieses Privileg beseitigt wurde, ist entscheidend den Gewerkschaften und ihrem Kampf für höhere Realeinkommen und überhaupt eine Verbesserung der sozialen Lage der Lohnabhängigen zu verdanken.

Dies heißt natürlich nicht, daß es heute keine Haushalte mehr gibt, denen die finanziellen Mittel für einen Pkw fehlen und die deshalb verzichten müssen. Insgesamt muß aber für die Arbeiterhaushalte eine weitgehende Angleichung an den Durchschnitt aller Haushalte konstatiert werden, wie auch die folgende Übersicht erkennen läßt:

Über einen Pkw verfügen (in Prozent):⁹

	1961	1965	1969	1973
alle Haushalte	25,7	40,7	52,5	65,8
darunter Arbeiterhaushalte	22,0	35,2	48,5	66,4

Arbeitsplätze

Der andere Bereich, in dem möglicherweise von einem Erfolg gesprochen werden kann, ist das Arbeitsplatzangebot. Dabei steht außer Zweifel, daß bei der Bundesbahn in den vergangenen Jahrzehnten Hunderttausende Arbeitsplätze vernichtet wurden. Doch unter dem Strich hat die Zahl der Beschäftigten im Verkehrswesen und den mit ihm verbundenen Wirtschaftsbereichen stark zugenommen. Nur einige wenige Zahlen sollen diese Behauptung illustrieren.

Fanden 1970 bei der Bundesbahn noch 414 000 Menschen eine Arbeit, waren es 1985 lediglich noch 308 000. Doch in der gleichen Zeit stieg die Beschäftigtenzahl im öffentlichen Straßenpersonenverkehr von 146 000 auf 178 000, nahm sie im Güterkraftverkehr von 289 000 auf 295 000 zu und erhöhte sie sich in der Automobilindustrie sogar von 588 000 auf 693 000. Unter dem Strich ergibt sich daher ein Plus von 43 000 Beschäftigten. Natürlich müßten genauso noch die verschiedenen Bereiche des Schienenfahrzeugbaus, der Bauwirtschaft, des Kfz-Reparaturhandwerks, des Staatsapparates (Polizei, Ärzte, Krankenschwestern, Richter, Staatsanwälte), der „freien“ Berufe (Rechtsanwälte, Ärzte), der Versicherungswirtschaft usw. betrachtet werden, doch ist die eindeutige Zuordnung sehr kompliziert.

Tatsächlich muß davon ausgegangen werden, daß unser gegenwärtiges Verkehrssystem beschäftigungsfördernd ist. Und je weitreichender und fataler die Auswirkungen des Kraftfahrzeugverkehrs auf die Menschen und ihre Umwelt sind, desto mehr Arbeiter, Angestellte, Beamte und Freiberufler können auf eine Beschäftigung hoffen. Ob es allerdings als Erfolg eingeschätzt werden kann, wenn viele Menschen nur deshalb einen Arbeitsplatz finden, weil ständig in größtem Umfange zerstört wird, muß bezweifelt werden. Gegner der augenblicklichen Verkehrspolitik weisen deshalb zu Recht darauf hin, daß hier nach Alternativen gesucht werden muß.

⁹Eike Ballerstedt, Die Verkehrsversorgung in der Bundesrepublik, Frankfurt/New York 1979, S.233.

Wie ist es zu den heutigen Zuständen gekommen?

Folgte man der Logik besonders der CDU/CSU und FDP, wäre die Erklärung für den Zustand des heutigen Verkehrswesens nicht allzu schwer zu geben. Danach hat die Bundesbahn in der Vergangenheit einfach nur den „Zug der Zeit“ verschlafen, haben der Bahn und teilweise auch den kommunalen Nahverkehrsbetrieben bloß die „gesunde Konkurrenz“ gefehlt und ist das Verkehrsmittel der Zukunft nun einmal der Pkw bzw. Lkw. Wer sich allerdings die Entwicklung des Verkehrswesens in den vergangenen vier Jahrzehnten genauer ansieht, wird dieser Logik kaum folgen können.

Auch die folgenden Abschnitte erheben keineswegs den Anspruch auf Vollständigkeit. Sie sollen vielmehr nur einige für die Entwicklung vorrangig wichtige Punkte aufzeigen.

Wiederaufbau nach der Befreiung

Als Deutschland im Frühjahr 1945 durch die alliierten Streitkräfte vom Faschismus befreit wurde, lag das Land in Trümmern. Auch die Eisenbahn war selbstverständlich nicht von den Zerstörungen verschont geblieben. Bahnhöfe und Knotenpunkte waren im Gegenteil besonders häufig das Ziel von Bombenangriffen, konnte auf diese Weise doch der militärische Nachschub wirkungsvoll behindert werden. Zudem hatten die Faschisten bei ihrem Rückzug viele Brücken selbst gesprengt, um die Befreiung unseres Landes möglichst lange hinauszuzögern. Allein in der späteren amerikanischen und britischen Zone hatten sie 1577 Eisenbahnbrücken gesprengt.

Vor welchen gewaltigen Problemen die Bahn auch im Frühjahr 1946 noch stand, läßt sich in einer Schrift aus jenem Jahr nachlesen. Bei der Bahn, heißt es dort, „fehlen Güterwagen und Lokomotiven, ganz abgesehen von den Zerstörungen an den Strecken, Bahnhöfen und Überführungen. Rund die Hälfte der Güterwagen sind durch Krieg und Kapitulation ausgefallen. Was fast noch schlimmer wirkt: Infolge der Zerstörungen im Bahnnetz und der Entladeanlagen haben sich die Umlaufzeiten der Waggons etwa verdoppelt, so daß die Reichsbahn über kaum 25 Prozent ihrer normalen Transportkapazität verfügt.“¹⁰

Welches Ausmaß die Zerstörungen und Beschädigungen von Bahnanlagen und -inventar im Mai 1945 allein nur in der amerikanischen und britischen Zone hatten, zeigt

¹⁰Friedrich Sarow, Von der Kriegsproduktion zur Friedenswirtschaft. Deutschland und die Weltwirtschaft im Frühjahr 1946, Weimar, o.J. (1946), S.38.

die folgende Aufstellung sehr deutlich:¹¹

Beschädigt oder zerstört waren zu diesem Zeitpunkt

3 521 km Gleis	=	5,7 Prozent
13 018 Weichen	=	8,3 Prozent
2 472 Eisenbahnbrücken	=	12,4 Prozent
30 Tunnel	=	12,0 Prozent
1 500 Stellwerke	=	18,0 Prozent
32 Millionen m^3 umbauter Raum	=	29,0 Prozent

Selbst Ende 1945 waren Loks und Waggons zu einem erheblichen Teil noch nicht wieder betriebsfähig. Vom noch vorhandenen Bestand konnten in der amerikanischen und britischen Zone damals erst wieder eingesetzt werden:

6 052 Normalspur-Dampfloks	=	38,6 Prozent
253 E-Loks	=	56,0 Prozent
250 000 Waggons (Stand: März 1946)	=	knapp 70,0 Prozent

Nicht anders sah die Situation in der französischen Zone aus. Dort waren im Mai 1945 zerstört oder beschädigt:

677 Eisenbahnbrücken	=	14,9 Prozent
887 Stellwerke	=	45,0 Prozent
4,6 Millionen m^3 umbauter Raum	=	38,0 Prozent

Außerdem waren 780 km Gleis, 3 200 Weichen und 31 Tunnel zerstört oder beschädigt. Selbst im Februar 1946 konnten von den hier im Oktober 1945 vorhandenen Dampf- und E-Loks erst wieder 802 oder 38,8 Prozent eingesetzt werden. Vor eine ähnliche Verwüstung sah sich die Bahn auch in der sowjetischen Zone gestellt. Auf die völlig andere Entwicklung in der SBZ und späteren DDR kann im Rahmen dieser Veröffentlichung aus Platzgründen leider nicht weiter eingegangen werden.

Natürlich läßt sich hier einwenden, daß das Straßennetz ebenfalls stark in Mitleidenschaft gezogen war. Doch es gibt einen entscheidenden Unterschied: Während eine Straße und selbst eine Straßenbrücke mit verhältnismäßig geringem Aufwand wieder in einen befahrbaren Zustand versetzt werden können, sind bei der Bahn sehr viel größere Aufwendungen erforderlich. (Unter anderem aus diesem Grunde ist auch die militärstrategische Bedeutung der Eisenbahn stark zurückgegangen.)

Entscheidend dafür, daß die Bahn im westlichen Teil Deutschlands bereits bei ihrem Neubeginn ins Hintertreffen geriet, war jedoch die Entscheidung der Politiker, ihr die für den Wiederaufbau benötigten Gelder zu verweigern. So hat die Bahn „nach 1945 zum Wiederaufbau ihrer Anlagen und zur Fahrzeugbeschaffung erhebliche Investitionen vornehmen müssen, die mit Fremdmitteln finanziert werden mußten“, wie die Bundesbahnhauptverwaltung 1979 in einem internen Papier mit dem Titel „Haltung der DB zu verkehrspolitischen Fragen“ beklagte. An dieser Altlast, resümierte sie in diesem „nicht

¹¹Ralf Roman Rossberg, Neubeginn in Trümmern. Die Folgen von Zusammenbruch und deutscher Teilung für die Eisenbahn, in: Eisenbahnjahr Ausstellungsgesellschaft mbH (Hrsg.), Zug der Zeit - Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835-1985, Bd. II, Westberlin 1985, S.739 ff.

für Dritte“ bestimmten Papier, trage sie auch Jahrzehnte später noch. Bereits damals strebte die Bundesbahn „die Übernahme der Tilgung sogenannter Altschulden durch den Bund an“. Doch das ist bis heute nicht geschehen.

Selbst bis in die Gegenwart hinein kann die Bundesbahn einen Teil ihrer Investitionen nur über eine weitere Verschuldung vornehmen. „Überall verkünden Herr Dr. Dollinger und seine Staatssekretäre, bei der Bahn würden bis 1990 40 Milliarden DM investiert“, griff GdED-Vorsitzender Ernst Haar dieses Problem auf dem 12. ordentlichen Gewerkschaftstag seiner Organisation 1984 in Hamburg auf und führte aus: „Der Öffentlichkeit aber – und das ist das Schädige bei solcher Art Bekanntmachungen – wird der Eindruck vermittelt, die Bundesbahn erhalte die für die Investitionssteigerung notwendigen Beträge in diesem Zeitraum aus Bonn. Wir kritisieren nicht nur, wir liefern den Beweis, daß es nicht stimmt. Für den laufenden Wirtschaftsplan dieses Jahres sind zum Beispiel Gesamtinvestitionen von 5,2 Milliarden DM vorgesehen. Bonn stellt hierfür nur 3,4 Milliarden DM zur Verfügung. Wie der Gesamtbetrag von 40 Milliarden DM bis 1990 finanziert werden soll, weiß bisher auch der Bundesverkehrsminister nicht.“ Ohne höhere Investitionszuschüsse von seiten Bonns, machte der Gewerkschaftstag deutlich, werden die Probleme der Bahn aber kaum geringer werden.

Im Gegensatz zur Bahn wurden für den Straßenbau indes die notwendigen öffentlichen Gelder bereitgestellt. Kein verantwortlicher Politiker kam jemals auf die Idee, dem Straßenverkehr Bau und Unterhalt seiner Verkehrswege aufbürden zu wollen. Dies muteten und muten sie allein der Bahn zu. Der an dieser Stelle mögliche Einwurf, daß die Kfz-Besitzer über die Mineralöl- und Kraftfahrzeugsteuer den Straßenbau und -unterhalt finanzierten, ginge am Problem vorbei. Sowenig die Bier-, Sekt- und Tabaksteuer erhoben wird, um Entziehungskuren oder Krankenbehandlungen zu finanzieren, sowenig kann auch zwischen der Mineralöl- und Kraftfahrzeugsteuer auf der einen und dem Straßenbau auf der anderen Seite eine unmittelbare Abhängigkeit zugesprochen werden. Auch wenn ein Großteil der bei uns erhobenen Steuern vor allem den Unternehmern zugute kommt oder in die Rüstung fließt, bleibt es doch bei der grundsätzlichen Bestimmung der Steuern als Finanzierungsmittel für die Gesamtheit der vom Staat wahrzunehmenden Aufgaben.

Umlenkung der Verkehrsströme

Besonders verheerend wirkte sich für die Bundesbahn zudem die von den westlichen Alliierten und den bürgerlichen Parteien betriebene Spaltung Deutschlands aus. Bis 1945 hatten im Güter- wie Personenverkehr die West-Ost-Verbindungen dominiert. Über 18 Eisenbahnlinien von überregionaler Bedeutung wurde damals der Verkehr in dieser Richtung abgewickelt. In Nord-Süd-Richtung verliefen dagegen nur vier bedeutende Eisenbahnlinien, da das Verkehrsaufkommen hier nur ein Bruchteil der West-Ost-Linien betrug. Mit der Spaltung Deutschlands jedoch verloren die West-Ost-Verbindungen ihre überragende Bedeutung, während die Nord-Süd-Verbindungen nun die Hauptlast zu tragen hatten.

Da die erforderlichen Gelder für eine Umstrukturierung des Gleisnetzes der Bahn we-

der aus den öffentlichen Haushalten zur Verfügung gestellt wurden noch von der Bahn aufgebracht werden konnten, unterblieb die Anpassung. Mehr als ein dürftiges Flickwerk war nicht möglich. Die Bundesbahn, resümierte noch 1984 der Leiter des Fachbereichs Neubaustrecken der DB, Wilhelm Linkerhägner, „fährt noch heute auf einem Streckennetz, das in Anpassung an die Verkehrsströme in Ost-West-Richtung ausgerichtet wurde, deren Haupteisenbahnachsen seit dem Krieg jedoch nicht mehr den geographischpolitischen Realitäten unseres Landes gerecht werden. Ein Streckennetz, das ohne S-Bahn in den letzten 30 Jahren ganze 13 Kilometer Neubaustrecke aufweisen kann, dem rund 35 000 Kilometer neue überörtliche Straßen im gleichen Zeitraum gegenüberstehen.“¹² Bereits 1974 hatte dabei das Bundesverkehrsministerium in einer „Deutsche Bundesbahn - Probleme und Lösungsmöglichkeiten“ betitelten Untersuchung festgestellt, daß eine Realisierung der drei Neubaustrecken Mannheim-Stuttgart, Hannover-Würzburg und Köln-Groß-Gerau „zusammengenommen im Jahre 1985 zu einem geringeren Defizit der DB als die Nichtrealisierung führen“ würde. Bloß – realisiert wurden sie bis dahin trotzdem nicht.

Welche Auswirkungen die unterlassenen Investitionen in Neubaustrecken bei der Bahn zeitigten, sollen einige Beispiele illustrieren: Während sich 1967 der Anteil der ohne Verspätung endenden Fernzüge auf acht großen Knotenbahnhöfen noch auf 70 Prozent belief, betrug er 1970 lediglich noch 53 Prozent. Und bei den Durchgangsgüterzügen im Bereich der Bundesbahndirektion Hannover erreichten die Verspätungen je 1 000 Zugkilometer im gleichen Jahr schon 201 Minuten, nachdem es 1967 erst 48 Minuten gewesen waren. Für die Nord-Süd-Strecke Hannover-Göttingen-Fulda-Flieden zeigte eine Untersuchung an 60 Werktagen des Jahres 1970, daß 43 Prozent aller Regelgüterzüge aus Richtung Norden südlich von Fulda und Flieden mehr als 30 Minuten Verspätung hatten. Bei den Personenzügen auf dieser Strecke sah es zwar besser aus, aber immerhin knapp 8 Prozent erreichten Flieden doch nur mit mehr als 15 Minuten Verspätung.¹³

Durch den Einsatz modernerer Technik sowie Umstrukturierungen im Betriebsablauf und im Verkehrsangebot konnte die Situation inzwischen etwas entspannt werden, aber die weiterhin bestehenden Kapazitätsengpässe verursachen noch immer Verspätungen und erzwingen weiter die Betriebskosten in die Höhe treibende Umleitungen von Zügen.

Mangelnde Modernität

Belastungen ergaben und ergeben sich für die Bundesbahn ebenfalls daraus, daß Gleisanlagen zum Teil nur notdürftig unterhalten werden und daß Gleisanlagen wie Fahrzeugpark vielfach nicht mehr den heutigen Anforderungen entsprechen. Während dadurch auf der einen Seite die Betriebskosten steigen, bleiben auf der anderen Seite zunehmend die Kunden weg, wobei dies gleichermaßen die Fahrgäste wie die Güter zum Transport aufgebenden Unternehmen betrifft.

Auch diese Entwicklung erfolgte nicht über Nacht, sondern sehr stetig. Und die Ei-

¹²DB-Report 84, S.51.

¹³Die Angaben sind einem „Grenzen der Kapazität“ betitelten und mit keinem Erscheinungsjahr versehenen bundesbahninternen Papier entnommen.

senbahner haben zudem immer wieder gewarnt, daß die Bahn ihre Zukunft aufs Spiel setzt, wenn keine ernsthaften Schritte unternommen werden. Wie wenig indes unternommen wurde, zeigt das folgende Beispiel: Erreichten die Langsamfahrstellen 1968 erst eine Länge von 230 Kilometern, waren es 1971 schon 952 Kilometer und 1972 schließlich sogar 1 114 Kilometer. Daß die Entwicklung für die Verantwortlichen in der Tat nicht überraschend kam, ließ sich beispielsweise im DB-Report 1981 nachlesen. „Das Versagen der Schiene S 49, die Ende der zwanziger Jahre von der Deutschen Reichsbahn eingeführt wurde, wegen Erreichen der Dauerfestigkeit des Stahls kann nicht überraschen, da sich seit damals die durchschnittliche Belastung der Fahrbahn fast verdoppelt hat“, wie es hieß.

Trotz der negativen Erfahrungen aus der Vergangenheit ordnete der Bundesbahnvorstand 1981 aber sogar an, daß ab September des gleichen Jahres auf sämtlichen Nebenstrecken alle Unterhaltungsarbeiten und -investitionen zu unterbleiben hätten, weil die Gelder nicht reichten. Hatte die Bundesbahn sich im Frühjahr 1978 noch gerühmt, der Oberbaurhaltung in den letzten Jahren endlich so viel Aufmerksamkeit geschenkt zu haben, daß sie im Gegensatz zu früheren Zeiten nun „in vollem Umfang auszuführen“ war,¹⁴ zeigte sich jetzt sehr schnell, daß die Decke in Wirklichkeit als sehr dünn bezeichnet werden mußte. Bereits Ende 1981 mußten die Strecken Jünkerath-Losheim sowie Kleve-Spyck stillgelegt werden, weil sie sich in keinem verkehrssicheren Zustand mehr befanden. Das gleiche Schicksal ereilte im Frühjahr 1982 dann auch die Strecke Polch-Münstermaifeld. Zudem mußten aus dem gleichen Grunde auf verschiedenen Strecken, so zwischen Bielefeld Hauptbahnhof und Lemgo, Langsamfahrstrecken eingerichtet werden.¹⁵

Während für die Kraftfahrzeuge bis Ende 1986 ein 8 350 Kilometer langes Autobahnnetz geschaffen wurde, sind die auf dem Schienenweg möglichen Geschwindigkeiten bis heute sehr bescheiden geblieben. Hochgeschwindigkeitsstrecken werden bei der Bahn erst in den neunziger Jahren zur Verfügung stehen. Heute lassen beispielsweise 51 Prozent des Intercitynetzes nur Höchstgeschwindigkeiten bis 130 Stundenkilometer zu. Und auf 25 Prozent sind es sogar weniger als 100 Stundenkilometer. Insgesamt ergibt sich dadurch im Intercityverkehr nur eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 103,7 Stundenkilometer, die allerdings bei einem Vergleich mit dem D-Zug- und Personenzugverkehr immer noch recht ordentlich abschneidet.

Fast völlig verloren hat die Bahn in der Vergangenheit ihre Konkurrenzfähigkeit bei den Transportgeschwindigkeiten im Güterverkehr. So wurde für 1981 im Wagenladungsverkehr (Einzellauf) ein Durchschnitt von lächerlichen 9,5 Stundenkilometern errechnet. Daß die Geschwindigkeiten in jüngerer Zeit in Teilbereichen wieder spürbar angehoben wurden, hat die Bundesbahn zwar gegenüber dem Straßengüterverkehr gestärkt, ohne jedoch bereits die volle Konkurrenzfähigkeit herzustellen.¹⁶

Mangelnde Investitionen machten und machen sich ebenso im Wagenpark immer störender bemerkbar. So mußten mit Beginn der achtziger Jahre gedeckte Güterwa-

¹⁴DB-Report 78, S. 109.

¹⁵Ernst Haar, Siegfried Merten, Fritz Prechtel (Hrsg.), Vorfahrt für Arbeitnehmer. Alternativen zur Verkehrspolitik. Straße - Eisenbahn - Binnenschifffahrt, Stuttgart 1983, S.164 f.

¹⁶Klaus G. Hoffmann, Entwicklungschancen der Eisenbahn, in: Zug der Zeit - Zeit der Züge . . . , S.765 f.

gen als behelfsmäßiger Ersatz für ausgemusterte Reisezuggepäckwagen eingesetzt werden, obwohl sich dadurch die „Beförderungsqualität verschlechtert“, wie die Bundesbahn einräumen mußte. Und zu den in den Jahren 1953 bis 1970 gelieferten Liegewagen, die teilweise noch immer unverändert im Verkehr sind, hieß es weiter: „Vor allem im Touristikverkehr werden die Wagen in der ursprünglichen Ausstattung den gestiegenen Ansprüchen nicht mehr gerecht.“¹⁷ Trotz des Umbaus von 200 Liegewagen dürften auch 1985 noch rund 600 veraltete Wagen auf den Schienen unterwegs gewesen sein. Umgehend entschieden werden mußte auch über einen möglichen Neubau von Restaurantwagen als Ersatz für die Anfang der neunziger Jahre auszumusternden Waggons.

Als besonders unattraktiv gilt indes der Personennahverkehr. Selbst die ab 1979 eingeführten 2.-Klasse-Großraumwagen mit Mittelgang entsprechen kaum den heutigen Komfortvorstellungen. Vor allem im Schüler- und Arbeiterverkehr werden vielfach Wagen eingesetzt, die kaum noch zumutbar sind. Der Komfort ist nahezu gleich null, die Sauberkeit läßt zu wünschen übrig, durch unzählige Ritzen dringt im Winter überall Schnee herein, und das Funktionieren der Heizung ist Glückssache. Daß bei einem derartigen Angebot die Fahrgäste wegbleiben, kann nicht verwundern.

Weitgehend von der Eisenbahnbenutzung ausgeschlossen sind bis heute auf einen Rollstuhl angewiesene Menschen. Selbst für das Paradeferd Intercityverkehr hat die Bundesbahn erst in jüngster Zeit mit der Beschaffung entsprechend gestalteter Wagen begonnen. Insgesamt allerdings kommt die Bahn für Rollstuhlfahrer kaum als Verkehrsmittel in Frage. Dabei würde eine stärkere Berücksichtigung der Interessen dieses Personenkreises auch den Fahrgästen mit Kinderwagen zugute kommen, die heute die Bahn vielfach ebenfalls nur mit größten Schwierigkeiten benutzen können.

Daß die fehlende Modernität des Wagenparks der Bahn teuer zu stehen kommt, ist ihr allerdings seit langem bekannt. So führte beispielsweise auf dem XI. Seminar „Forschung Nahverkehr“ 1984 der Referent Hartmann vom Bundesbahnzentralamt München aus: „Die z.Z. bei der DB im Schienenpersonennahverkehr vorhandenen und eingesetzten Fahrzeuge sind zum Teil veraltet und durch Typen- und Komponentenvielfalt gekennzeichnet. Diese Vielfalt wirkt sich ungünstig auf die Instandhaltung, die Ersatzteilbevorratung und die Fahrzeugbeschaffung aus. Darüber hinaus schlägt sich dies in den Zugförderungs-, den Zugbildungskosten und in den Kosten für die Abfertigung entsprechend nieder.“¹⁸

Während bei den Straßen und Straßenbrücken 1985 lediglich 12,5 Prozent des Bruttoanlagevermögens aus den Investitionsjahren bis 1955 stammten, waren es bei der Bundesbahn 17,5 Prozent. Dafür entfielen bei den Straßen und Straßenbrücken aus der Zeit zwischen 1976 und 1985 genau 32,5 Prozent, aber bei der Bahn nur 30,0 Prozent. Noch deutlicher ist die Diskrepanz für die dazwischenliegenden Investitionsjahrgänge, wie ein Blick auf die folgende Tabelle zeigt:

¹⁷DB-Report 84, S.47.

¹⁸Bundesminister für Forschung und Technologie (Hrsg.), Nahverkehrsforschung '84, Bonn 1984, S.187.

Anteile der Investitionsjahrgänge (in Prozent)

	bis 1955	1956–1965	1966–1975	1976–1985
Deutsche Bundesbahn	17,5	23,5	29,0	30,0
Straßen und Straßenbrücken	12,4	17,2	37,9	32,5

Diese Zahlen müssen immer wieder ins Bewußtsein gerückt werden, wenn Bundesbahnvorstand und Politiker sich mit steigenden Investitionen zugunsten der Schiene brüsten.

Ungenügende Ausgleichszahlungen

Sowohl die Bahn als auch die anderen Linienverkehrsunternehmen erhalten zwar für den Personennahverkehr sowie für die einzelnen Personengruppen gewährten Sozialtarife staatliche Ausgleichszahlungen, doch decken diese keinesfalls die tatsächlich anfallenden Kosten ab. So muß der Bund laut EWG-Verordnung 1191/69 zwar die ungedeckten Kosten der Bahn für den Nahverkehr voll übernehmen, da er aber seine Kostenerstattung von dem im Schienenpersonennahverkehr erreichten Kostendeckungsgrad abhängig macht, muß die Bahn in Wirklichkeit rund 15 Prozent der Kosten des S-Bahn-Verkehrs und annähernd 25 Prozent der Kosten des Schienenpersonennahverkehrs in der Fläche selbst tragen. Nicht den tatsächlichen Einnahmeausfällen entsprechen vielfach auch die der Bundesbahn und den anderen Personenverkehrsunternehmen gewährten Erstattungen für verbilligte Fahrtangebote für Kinder, Auszubildende, Behinderte oder Senioren.

Belastet wurde und wird die Bahn ebenso durch die den ehemaligen Arbeitern und Angestellten gewährte Zusatzversorgung. Wurden ihr hierfür ursprünglich überhaupt keine Ausgleichszahlungen aus dem Bundeshaushalt zugebilligt, hat sich dies inzwischen zwar geändert, ohne daß jedoch bislang ein voller Ausgleich erfolgt. Sicherlich läßt sich hier einwenden, daß es sich bei jeder betrieblichen Zusatzversorgung letzten Endes um nichts anderes als vorenthaltenen Lohn handelt, betriebswirtschaftlich gerechnet indes bringt diese Zusatzversorgung die Bahn gegenüber dem Straßengüterverkehrsgewerbe ins Hintertreffen. Liegen bei letzterem die Löhne und Gehälter ohnehin häufig schon niedriger, so verzichten sie außerdem auch noch vielfach auf jegliche betriebliche Zusatzversorgung.

Über lange Jahre hinweg mußte die Bundesbahn zudem noch für die Kosten für den Betrieb und die Erhaltung aller höhengleichen Kreuzungen aufkommen, bevor sie schließlich seit 1961 wenigstens einen Teil von Bonn erstattet bekam. Eine volle Ausgleichspflicht jedoch besteht erst seit dem Inkrafttreten der EWG-Verordnung 1192/69 zum 1. Juli 1971.

Investitionsdefizite beim ÖPNV

Unter ungenügenden Investitionen litt über Jahrzehnte nicht allein die Bundesbahn, sondern auch der öffentliche Personennahverkehr der kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Nahverkehrsgesellschaften. Erst in den siebziger Jahren setzte eine leichte Akzentverlagerung zugunsten des Nahverkehrs in den Ballungsgebieten ein. In der Fläche allerdings hielt selbst zu jener Zeit der Rückzug weiter an. Mit der Wirtschaftskrise von 1974/75, die durch die Energiekrise noch verschärft wurde, fand diese Entwicklung jedoch

ein schnelles Ende. Besiegelt wurde dieser Rückzug mit dem Haushaltsstrukturgesetz von 1975, mit dem neben vielen anderen unsozialen Maßnahmen auch eine Kürzung des zur Finanzierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) bereitzustellenden Anteils vom Mineralölsteueraufkommen beschlossen wurde. Statt 6 Pfennig je Liter verkauften Mineralöls durften ab 1. Januar 1976 nur noch 5,4 Pfennig zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden verwandt werden. Allerdings wurde vorübergehend der hiervon auf die Förderung des ÖPNV entfallende Anteil von 50 auf 55 Prozent aufgestockt, so daß der Anteil für den Individualverkehr zeitweilig auf 45 Prozent fiel.

1981 schließlich beschloß die sozial-liberale Koalition in Bonn sogar noch die Streichung der Gasölbetriebsbeihilfe für den öffentlichen Personennahverkehr. Pro Jahr macht dies immerhin einen Mehrbetrag von etwa 270 Millionen Mark aus, den die Verkehrsunternehmen durch höhere Fahrpreise oder zusätzliche Subventionen aus öffentlichen Haushalten ausgleichen müssen. In welcher Größenordnung sich die zusätzliche Belastung in den einzelnen Unternehmen bemerkbar macht, zeigen die folgenden Zahlen: Hatte die Gasölbetriebsbeihilfe bei den Bus-/Schienenunternehmen einen Anteil von 3 bis 4 Prozent an den Beförderungserträgen, erreichte sie bei den reinen Busunternehmen sogar zwischen 5 und 10 Prozent. Da zudem die Mineralölsteuer sogar noch um 3 Mark je 100 Liter erhöht wurde, stieg die zusätzliche Belastung für die ÖPNV-Unternehmen tatsächlich noch stärker.

Bezeichnend für die Verkehrspolitik ist die Klage des Verbandes öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV), seit 1983 sei „der Bund nicht mehr bereit, neben den Mitteln aus dem zweckgebundenen Mineralölsteueraufkommen zusätzliche Mittel für Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr bereitzustellen. Zahlreiche Bauvorhaben können infolgedessen nur noch schleppend fortgesetzt werden, wenn die Städte nicht – und das ist nur ausnahmsweise der Fall – zur Vorfinanzierung in der Lage sind; und neue Vorhaben können bis auf weiteres so gut wie gar nicht in Angriff genommen werden.“¹⁹ Das gleiche trifft auch hinsichtlich notwendiger Modernisierungsmaßnahmen zu. Ähnlich wie bei der Bundesbahn führen diese Gründe unvermeidlich zu unnötig hohen Betriebskosten sowie mangelnder Attraktivität des Verkehrsangebotes.

Verkehrsangebot und Service: mangelhaft

Jahrzehntelang bestritten haben die Erfahrungen aus etlichen Städten des In- und Auslandes inzwischen zweifelsfrei gezeigt, daß die Qualität eines Verkehrsangebotes großen Einfluß auf seine Nutzung durch die Bevölkerung hat. So resümierte beispielsweise der Verband Öffentlicher Verkehrsbetriebe 1984, verbandsinterne Analysen für den Zeitraum von 1970 bis 1981 hätten „den engen Zusammenhang zwischen der Verkehrsfinanzpolitik und der Entwicklung der Nachfrage nach Nahverkehrsleistungen verdeutlicht. So konnte z.B. nachgewiesen werden, daß in den acht Großstädten, in denen in größerem Umfang bereits zusammenhängende Schnellbahnnetze betrieben werden, das Fahrgastaufkommen in dem genannten Zeitraum stark überproportioniert um rund 15 Prozent gestiegen

¹⁹VÖV-Pressinformation vom 22.5.1984.

ist, gegenüber im Durchschnitt nur rund 8 Prozent. Quintessenz: Der Einfluß eines attraktiven öffentlichen Verkehrsangebotes auf die Nachfrage ist nicht zu verkennen.“²⁰

Selbst der Vertreter aus dem Bundesverkehrsministerium, Stoll, mußte auf dem 11. Statusseminar „Nahverkehrsforschung 1984“ in Westberlin einräumen, „daß in den Verdichtungsräumen, wo durch Investitionen und durch Verkehrsverbünde deutlichere Verbesserungen erzielt werden konnten, die Entwicklung wesentlich günstiger verlaufen ist als auf dem flachen Lande“. „Die Konsequenz“, fuhr er fort, „kann deshalb nur sein, daß auch künftig Investitionen zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV erforderlich sind.“²¹

Mindestens die Hälfte der Autofahrer könnte für ein Umsteigen auf den ÖPNV gewonnen werden, wenn das Nahverkehrsangebot verbessert würde, bestätigt das Deutsche Institut für Urbanistik in Westberlin diese optimistischen Einschätzungen anhand einer Auswertung der Erfahrungen aus 15 Groß- und Mittelstädten des In- und Auslandes. Danach brachte der beschleunigte Ausbau des ÖPNV im Großraum Hannover zwischen 1969 und 1981 einen Fahrgastzuwachs um 42 Prozent. Als bemerkenswert wird auch das Beispiel Den Haag genannt, wo durch Verbesserungen und Erweiterungen eines reinen Straßenbahnsystems eine Zunahme der beförderten Personen zwischen 1973 und 1982 um 35 Prozent erreicht wurde, obwohl die Einwohnerzahl in der gleichen Zeit im Einzugsbereich um 7 Prozent zurückging.²² Tatsächlich praktiziert wird aber vielerorts eine weitere Ausdünnung des ÖPNV-Angebots.

Gerade auf seltener befahrenen Strecken und Linien müßten die Benutzerinteressen entschieden stärker berücksichtigt werden. Leider sind es keine Einzelfälle, in denen wichtige Züge drei Minuten vor Schulschluß oder Schichtende abfahren, obwohl hierfür verkehrstechnisch keine Notwendigkeit besteht. Zudem entspricht die Lage mancher Bahnhöfe Mitte der achtziger Jahre nicht mehr den aktuellen Anforderungen. Vor Jahrzehnten gebaut, haben sich Wohn- und Gewerbegebiete seitdem vielfach verlagert. Trotzdem tut sich die Bundesbahn mit der Verlegung oder Neueinrichtung von Bahnhöfen und Haltepunkten sehr schwer. Dabei müssen die Schwierigkeiten keineswegs immer bei den fehlenden finanziellen Möglichkeiten gesucht werden, sondern häufig auch in bürokratischen Hindernissen.

Großzügig erklärte Bundesbahnvorstandsmitglied Hans Wiedemann 1985, der Bahn gehe es im Personenverkehr „nicht nur einfach um eine Beförderung von A nach B, sondern vielmehr darum, dem Kunden eine komplette Problemlösung ‚Reise‘ anzubieten, und dies in Bereichen, wo unsere eigene Leistungspalette nicht ausreicht, auch in Kooperation mit anderen Verkehrsträgern“²³. Doch nicht nur das eingeschränkte öffentliche Verkehrsangebot steht der Realisierung dieses Ansatzes vielfach entgegen. Ein weiteres Hindernis ist vielmehr der systematische Abbau des Kundendienstes bei der Bahn sowie den Nahverkehrsgesellschaften. „Wenn der Reisende nicht mehr weiß, wohin er sich wenden soll, wenn er eine Zugverbindung oder Fahrkarte braucht, fährt er auch nicht

²⁰Ebd.

²¹Nahverkehrsforschung '84 . . . , S.15.

²²Bus+Bahn 1/85.

²³Zitiert nach dem Manuskript der Rede, die er am 11. Juli 1985 im Rahmen eines Eisenbahn-Kolloquiums an der Technischen Universität in Westberlin gehalten hat.

mehr mit der Bahn“, kritisierte der Hauptkassierer und Pressesprecher der GdED, Dieter Langendorf, zu Recht.²⁴

Die vorläufige Spitze setzte die Bundesbahn dieser Entwicklung mit dem zum 1. September 1984 in Kraft getretenen „Automatenzwang“ auf. Seit diesem Tag müssen die Fahrgäste grundsätzlich alle Fahrkarten für Entfernungen bis 50 Kilometer aus Automaten kaufen. Wer sich mit den Tarifen oder dem Streckennetz nicht auskennt, hat nach Meinung der Bahnverantwortlichen selbst schuld. Sogar der Parlamentarische Staatssekretär Dr. Schulte mußte jedoch einräumen, daß immerhin rund 30 Prozent der Fahrgäste den Fahrausweisautomaten nicht positiv gegenüberstehen.²⁵

Aber nicht nur die Bahn, sondern auch die verschiedenen Nahverkehrsgesellschaften setzen immer stärker auf Automaten und verzichten auf eine qualifizierte Kundenbetreuung. „Die Fahrgastselbstbedienung hat freilich ihre betriebswirtschaftliche Notwendigkeit, für den Fahrgast ideal ist sie aber sicherlich nicht“, räumt der Verband Öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV) ein. Seine nicht unberechtigte Befürchtung lautet: „Das Erfordernis, sich selbst über das Angebot und seinen Preis informieren zu müssen und eventuelle Schwierigkeiten, wenn es darum geht, den schließlich gewählten Fahrausweis auch tatsächlich am Automaten zu erwerben, vermögen jedenfalls recht schnell eine Hemmschwelle aufzubauen, die mitunter hoch genug sein kann, um einen potentiellen Kunden erst gar nicht zu einem solchen werden zu lassen.“²⁶ Zusätzlich abgeschreckt werden Fahrgäste zudem noch durch eine oft nur äußerst schwer zu durchschauende Tarif- und Fahrplangestaltung.

Wenig von Kundenorientierung ist gleichfalls bei der Bundesbahntochter Deutsche Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft (DSG) zu spüren. Weil dort in den vergangenen Jahren ebenfalls rigoros rationalisiert wurde, müssen heute vielfach ungelernete und Aushilfskräfte eingesetzt werden. Servicemängel sind die fast unvermeidliche Folge. Gerade auf längeren Strecken aber wird dieser Mißstand für viele Fahrgäste zum Ärgernis. Doch auch das gastronomische Angebot hat in den letzten Jahren viele Kunden aus den Speisewagen vertrieben. Selbst nach Meinung der Bundesbahn als einen vollen Mißerfolg haben sich die Quick-Pick-Selbstbedienungswagen erwiesen, die seit Mitte der siebziger Jahre im Einsatz sind. Selbstbedienung und Plastikgeschirr seien offensichtlich wenig gefragt, wurde eingeräumt.²⁷

Fast völlige Fehlanzeige muß hinsichtlich der Gastronomie für den Personennahverkehr vermeldet werden. Dabei ist es völlig unverständlich, warum sich die von einem privaten Gastronomen auf der Citybahn zwischen Köln und Gummersbach betriebene Bewirtschaftung rentieren soll, die DSG aber auf den vielen übrigen Nahverkehrsstrecken zu einem ähnlichen Angebot nicht in der Lage sein will.

²⁴NACHRICHTEN zur Wirtschafts- und Sozialpolitik 7/85.

²⁵Verkehrsnachrichten 7/84.

²⁶Bus+Bahn 1/85.

²⁷Der Tagesspiegel vom 27.11.1985.

Fahrpreisgestaltung

Weiter denn je haben sich die Bundesbahn und die Nahverkehrsunternehmen in der Vergangenheit von einer sozialen Fahrpreisgestaltung entfernt. Mit dem Argument, daß der Kostendeckungsgrad aus Haushaltsgründen gehalten oder gar erhöht werden müsse, wurden die Fahrpreise vielfach in immer kürzeren Abständen heraufgesetzt.

Daß hohe Fahrpreise tatsächlich Fahrgäste vertreiben, beweisen unter anderem die Beispiele Freiburg und Basel. Ein halbes Jahr nach Einführung der Umweltschutzkarte, für die nur 38 Mark statt 52 Mark für eine normale Monatskarte bezahlt werden müssen, konnten die Freiburger Verkehrsbetriebe rund ein Viertel mehr Beförderungsfälle registrieren. Rund 5 Prozent der Kfz-Halter, heißt es, hätten das Angebot angenommen und unterschriftlich versichert, daß sie „umweltbewußt handeln und künftig statt des Autos Omnibusse und Straßenbahn der VAG benutzen werden, wo immer es sinnvoll und möglich ist“. Keine schlechteren Erfahrungen wurden in Basel gesammelt, wo die Zahl der verkauften Monatskarten, einschließlich des Umweltschutzabonnements, in den ersten sechs Monaten des neuen Angebots um über 50 Prozent zunahm, während die Zahl der verkauften Einzel- und Mehrfachfahrausweise nur zwischen 15 und 33 Prozent zurückging.

Eindeutiger konnte der Beweis gar nicht ausfallen, daß durch hohe Preise Fahrgäste vergrault werden. Und dies gilt keineswegs nur für den ÖPNV, sondern genauso für den Schienenpersonenfernverkehr. So konnte im September 1984 Bundesbahnvorstandsmitglied Knut Reimers den Hauptpersonalrat darüber informieren, daß das „Rosarote Jahr“ bisher ein erfreuliches Ergebnis gebracht habe. Laut Umfrageergebnissen konnten 22 Prozent Reisende gewonnen werden, die vom Pkw auf die Bahn übergewechselt seien, und 35 Prozent weitere Reisende, die ohne dieses günstige Angebot überhaupt nicht gefahren wären.

Vereinzelte Fahrpreisreduzierungen durch Umweltschutzabonnements und „rosarot“ gleichen jedoch die im übrigen auf breiter Front durchgeführten Fahrpreiserhöhungen nicht aus. Allein zwischen 1980 und 1984 erhöhte beispielsweise die Deutsche Bundesbahn ihre Preise im Nahverkehr um 46 Prozent, während die Kfz-Anschaffungs- und Unterhaltungskosten nur um 20 Prozent stiegen. Selbst die Fernverkehrspreise, die weniger als die Nahverkehrstarife angehoben wurden, kletterten noch schneller als die Kfz-Kosten. Unter dem Strich hat die Bahn damit auch preislich weiter an Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Pkw verloren. Und hinsichtlich des ÖPNV sieht die Entwicklung nicht grundsätzlich anders aus.

Großzügiger Straßenbau

Ganz im Gegensatz zur Eisenbahn und zum ÖPNV erfuhr der Straßenverkehr von der Verkehrspolitik eine umfassende Förderung. An erster Stelle ist hier der Straßenbau zu nennen. Sehr deutlich widerspiegelt sich dies bei der Entwicklung der Investitionen im Bereich Straßenwesen, die sich für den Sechsjahreszeitraum 1949 bis 1954 erst auf 3,9 Milliarden Mark, für den Fünfjahreszeitraum 1955 bis 1959 aber schon auf 12,2 Mil-

liarden Mark und für den gleichfalls fünf Jahre umfassenden Zeitraum von 1975 bis 1979 schließlich sogar auf 73,9 Milliarden Mark beliefen.

Auch wenn die Bruttoanlageinvestitionen für Straßen und Brücken in den vergangenen Jahren etwas langsamer zugenommen haben als die Bruttoanlageinvestitionen in den Schienenweg, dominiert der Straßen- und Straßenbrückenbau mit überragendem Abstand, wie die folgende Übersicht zeigt:

Bruttoanlageinvestitionen (in Milliarden DM)

	1966–1970	1971–1975	1976–1980	1981–1985
Straßen und Brücken	44,720 77,5%	86,704 74,0%	73,770 75,7%	69,330 69,4%
Schienenwege darunter DB	10,324 17,9%	18,304 21,1%	23,718 23,2%	26,392 26,3%
alle Verkehrswege (einschl. Schifffahrt und Pipelines)	7,327 12,7%	12,360 14,3%	16,190 15,9%	17,902 17,8%
	57,704 100%	86,704 100%	102,098 100%	100,382 100%

Zumal unter Berücksichtigung des enormen Investitionsrückstandes bei der Bundesbahn und den Nahverkehrsgesellschaften kann trotz des gestiegenen Anteils der Investitionen in die Schienenwege bisher kaum von einer Umorientierung gesprochen werden. Nicht vergessen werden darf hierbei außerdem, daß den Investitionen in die Schienenwege gleichzeitig eine erhebliche Rücknahme des Schienennetzes gegenübersteht. Beim Straßennetz dagegen konnte bisher von einer Zurücknahme noch nicht die Rede sein. Ein Vergleich der Entwicklung des Schienen- und des Straßennetzes zeigt dies sehr deutlich:

Länge des Straßen- und Schienenstreckennetzes (in Kilometer)

	1960	1970	1980	1985
Straßen	135 300	162 300	171 500	173 000
Stadtschnellbahnen	139	191	325	425
Straßenbahnen	3 018	1 962	1 603	1 477
Bundesbahn	30 700	29 500	28 500	27 600
darunter S-Bahn			1 000	1 200

(Für den S-Bahn-Betrieb der DB sind für 1960 und 1970 keine Vergleichszahlen vorhanden.)

Während das Schienennetz von 1960 bis 1985 um rund 4 355 Kilometer geschrumpft wurde, ist das Straßennetz um 37 700 Kilometer erweitert worden. Eine alte Erfahrung besagt jedoch, daß sich jede neue Straße ihren Verkehr schafft. Wo Straßen zur Verfügung gestellt werden, entsteht in unserer Gesellschaft zwangsläufig ein Anreiz, sie auch zu benutzen, weil das Fahren auf ihnen anfangs tatsächlich einen Zeitgewinn verspricht. So werden zusätzliche Fahrten unternommen, die andernfalls unterblieben wären. Eine Entlastung stark befahrener Straßen tritt dadurch in der Regel nur für eine Übergangszeit ein.

Straßengüterverkehrskapazitäten

Vor allem das Straßengüterverkehrsgewerbe wurde und wird außer durch den massiven Straßenbau auch noch durch verschiedene andere Maßnahmen außerordentlich gefördert. So sind in der Vergangenheit wiederholt die Genehmigungskontingente für den Güterverkehr heraufgesetzt worden. Um einen ruinösen Konkurrenzkampf zwischen den Verkehrsunternehmen zu verhindern, besteht in der Bundesrepublik seit Beginn eine Kontingentierung, die allerdings durch den genehmigungsfreien Werkverkehr zunehmend unterlaufen wird. Wer seine eigenen Waren transportiert, braucht hierfür keine Genehmigung, was von den Unternehmern natürlich weidlich ausgenutzt wird. Allein durch Aufstockungen der Genehmigungskontingente, behauptet beispielsweise der verkehrspolitische Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, Günter Straßmeir, könne der Werkverkehr aber wieder zurückgedrängt und die Existenz des mittelständischen Güterverkehrsgewerbes gesichert werden.

Sowohl bei der ÖTV als auch bei der GdED stoßen indes derartige Aktivitäten auf wenig Gegenliebe, weil die Erfahrungen zeigen, daß speziell die Ausweitung der Fernverkehrskontingente zu Lasten der Bundesbahn geht und höhere Kontingente insgesamt generell zu einem vor allem auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragenen härteren Konkurrenzkampf der Unternehmen untereinander führt.

Letzten Endes nichts anderes als eine Kapazitätsausweitung zugunsten des Straßengüterverkehrs stellen auch die 1960 und 1965 erfolgten Heraufsetzungen des maximalen Gesamtgewichts sowie der Gesamtlänge von Lastzügen dar. Wurde das zulässige Gesamtgewicht 1960 von 24 auf 32 Tonnen heraufgesetzt, folgte 1965 eine weitere Erhöhung auf 38 Tonnen. Und die Gesamtlänge wuchs von 14 über 16,5 auf 18 Meter.

Obwohl die Kapazität erneut angehoben wurde, planen verschiedene Politiker eine weitere Heraufsetzung des Gesamtgewichts. Als Grundlage hierfür wird die im Dezember 1984 beschlossene EG-Richtlinie 85/3/EWG beschworen, nach der seit dem 1. Juli 1986 ein einheitlicher Höchstwert von 40 Tonnen gilt. Noch beschränkt sich die Auswirkung dieser Richtlinie darauf, daß in einem anderen EG-Land registrierte Lastzüge unabhängig vom geltenden bundesdeutschen Recht bei der Einfahrt in die Bundesrepublik bis zu 40 Tonnen wiegen dürfen. In Zukunft muß aber mit einer Anpassung des bundesdeutschen Rechts an das EG-Recht gerechnet werden.

Indirekt auf eine Erhöhung der Transportkapazitäten des Straßengüterverkehrs läuft auch die „Harmonisierung“ der Sozialvorschriften im Straßenverkehr hinaus, denn je flexibler die Unternehmer disponieren können, mit desto weniger Fahrzeugen können sie die gleiche Warenmenge befördern. Offen wird dieser Aspekt selbst vom Verkehrsausschuß des Europäischen Parlaments genannt, wenn er die Verlängerung der täglichen Lenkzeit und Flexibilisierung der Pausen- und Ruhezeiten damit verteidigt, sie lägen „im Interesse der Unternehmer, die mehr Bewegungsspielraum für eine effizientere Führung ihres Betriebes erhalten und ihren Fahrzeugpark optimaler einsetzen können“.²⁸

²⁸Europäisches Parlament, Sitzungsdokumente, Dok. A 2-9/85.

Ungeeignete betriebswirtschaftliche Betrachtungsweise

Mit all den politischen Entscheidungen, wie sie in den vorangegangenen Abschnitten dargestellt wurden, haben Bundesregierung und Bundestagsmehrheit in den vergangenen Jahrzehnten dafür gesorgt, daß die Bundesbahn und der öffentliche Personennahverkehr gegenüber dem Straßengüter- und Individualverkehr immer stärker ins Hintertreffen geraten sind. Doch obwohl die für Mensch und Natur verheerenden Folgen inzwischen nicht mehr zu übersehen sind, versuchen verantwortliche Politiker ihr Festhalten an der alten Politik weiter zu verteidigen. Eines ihrer wichtigsten Argumente lautet hierbei, daß die Bundesrepublik ein wirtschaftlich möglichst effizientes Verkehrssystem benötige, um auf Dauer konkurrenzfähig bleiben zu können. Die „Wirtschaftlichkeit“ dieses Verkehrssystems jedoch bemißt sich bei ihnen allein nach betriebswirtschaftlicher Rechnungsweise.

Da für die Zerstörungen an der Umwelt und an Bauwerken, für Erkrankungen aufgrund von Verkehrslärm und Kfz-Abgasen, für die Kosten für die Verkehrspolizei und Straßenverkehrsverwaltungen sowie für Minderungen des Wohn- und Erholungswertes von Wohnvierteln und Erholungsgebieten nicht das Straßengüterverkehrsgewerbe sowie die Pkw-Benutzer finanziell aufkommen müssen, bleiben diese Belastungen aus allen offiziellen Berechnungen ausgeklammert. Würden die hier entstehenden Kosten dem Straßengüter- und Individualverkehr angelastet, ginge seine betriebswirtschaftliche Überlegenheit mit Sicherheit auf einen Schlag verloren. Dabei wären dann noch nicht einmal die ungeheure Ressourcenverschwendung und die Millionen Verkehrsunfallopfer berücksichtigt, wobei letztere in DM-Beträge umzurechnen ohnehin sehr makaber ist. Allerdings würde es vielleicht einigen Menschen die Augen öffnen, wenn in Wirtschaftlichkeitsrechnungen plötzlich ein Posten „Verkehrstote und Unfallverletzte“ auftauchte.

Der Widerspruch allerdings, daß das Verkehrswesen auf der einen Seite dem Gemeinwohl aller Bürger dienen soll sowie gesamtwirtschaftlichen Anforderungen gerecht werden muß, auf der anderen Seite aber in erheblichem Maße nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten realisiert wird, bliebe auch bei einer um die genannten Kosten erweiterten Rechnungsweise bestehen.

Äußerst fragwürdig ist die von verantwortlichen Verkehrspolitikern ständig propagierte betriebswirtschaftliche Betrachtungsweise der Personalkosten, bei der die Bundesbahn sowie die kommunalen und gemischtwirtschaftlichen Nahverkehrsgesellschaften nahezu zwangsläufig negativ abschneiden. Dabei liegt dies keineswegs ausschließlich an den im öffentlichen Dienst durchgesetzten Einkommen und sozialen Leistungen, die zum Teil spürbar über denen im privaten Transportgewerbe liegen, sondern in gleicher Weise an den unterschiedlichen Arbeitsbedingungen. Obwohl auch im öffentlichen Dienst die Rationalisierung vorangetrieben und Personal eingespart wird, sehen die Arbeitsbedingungen doch noch besser als in vielen privaten Bus- und Güterverkehrsunternehmen aus.

Während selbst der Ausschuß für soziale Angelegenheiten und Beschäftigung des Europäischen Parlaments 1984 darauf hinwies, daß bei 1982 auf bundesdeutschen Straßen durchgeführten Kontrollen über die Einhaltung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr 47 Prozent der Lkw-Fahrer wegen erheblicher Überschreitung der ununterbrochenen Lenkzeit, 74 Prozent wegen erheblicher Überschreitung der täglichen Lenkzeit,

60 Prozent wegen erheblicher Unterschreitung der Pausenzeit und 73 Prozent wegen erheblicher Unterschreitung der täglichen Mindestruhezeit aufgefallen sind,²⁹ argumentieren verschiedene Politiker immer noch mit Kostensenkungen durch Privatisierungen. Sie scheint es auch nicht zu erschüttern, daß beispielsweise bei 20 an Wochenenden sowie Sonn- und Feiertagen in Nordrhein-Westfalen durchgeführten Kontrolleinsätzen fast jede zweite Kontrolle zu Beanstandungen führte: In 147 von 362 kontrollierten Reisebussen wurden 164 Verstöße gegen arbeitszeitrechtliche Bestimmungen sowie gegen das Personenbeförderungsgesetz festgestellt.³⁰

Erhebliche Mängel müssen aber auch immer wieder hinsichtlich des technischen Zustandes der Fahrzeuge registriert werden. Während die Öffentlichkeit inzwischen Verstößen gegen die Sozialvorschriften größere Aufmerksamkeit schenkt, konnte das Interesse für diese Frage noch nicht geweckt werden. So gelangen auch nur selten entsprechende Meldungen in die Massenmedien.

²⁹Ebd.

³⁰ötv-Magazin 8/86.

Warum Verkehrspolitiker ihren Kurs nicht ändern

Millionen Verkehrsunfallopfer, zunehmende Beeinträchtigung von Mensch und Umwelt durch Verkehrslärm und Kraftfahrzeugabgase, Milliardenverluste bei der Deutschen Bundesbahn und den Personennahverkehrsgesellschaften, Arbeitsplatzvernichtungen bei der Bahn, Milliardenaufwendungen für den Straßenbau, Verschwendung knapper, nicht regenerierbarer Rohstoffe, zeit- und nervenraubende, umweltbelastende Verkehrsstaus, verstopfte Innenstädte und zubetonierte Landschaften – das sind so offensichtliche Auswirkungen einer seit Jahrzehnten verfolgten Verkehrspolitik, daß man sich fragen muß, ob die verantwortlichen Politiker zu dumm sind, um tiefere Zusammenhänge begreifen und Alternativen finden zu können.

Doch diese Politiker sind nicht dumm, auch wenn manche ihrer Äußerungen und Handlungen diesen Eindruck zu erwecken scheinen. Tatsächlich sind es vielmehr sehr handfeste wirtschaftliche, gesellschaftliche, ideologische und politische Gründe, die ihre Politik bestimmen.

„Freie Marktwirtschaft“

Nicht eine an gesellschaftlichen Bedürfnissen orientierte Planung, sondern das „freie Spiel der Kräfte“ soll die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung in der Bundesrepublik bestimmen. Schon gleich nach der Befreiung vom Faschismus setzten die Unternehmer, die ihnen nahestehenden Politiker sowie die westlichen Alliierten auf eine Restauration des Kapitalismus in Deutschland. Allerdings mußten sie sich anfangs selbst in den Westzonen weitgehend bedeckt halten und einige verbale Zugeständnisse machen. Im Unter- und Hintergrund jedoch wirkten sie ununterbrochen für die Sicherung alter Macht- und Herrschaftsverhältnisse. Und davon war natürlich auch die Verkehrspolitik nicht ausgenommen.

Trotz des grundsätzlichen Bekenntnisses zum „Wettbewerb“ bestand allerdings von Beginn an weitgehende Übereinstimmung, daß diese im Verkehrswesen eingeschränkt bleiben sollte. Aus übergeordneten gesamtwirtschaftlichen Überlegungen heraus wurde die Kontingentierung der Straßengüterverkehrsgenehmigungen und die Tarifbindung im Güterkraftverkehrsgewerbe beibehalten. Unter dem Mantel dieser Einschränkung allerdings sollte eine unbeschränkte Konkurrenz herrschen, für die sich die Unternehmer von der ersten Minute an beste Ausgangsbedingungen schufen.

Ausnahmslos alle Automobilfirmen haben am faschistischen Raubkrieg glänzend ver-

dient. Verschiedene ihrer führenden Vertreter mußten nach der Befreiung vom Faschismus zu Recht darum fürchten, vor Gericht gestellt zu werden. Doch das verhinderte nicht, daß diese Unternehmen schon bald wieder ins Geschäft einsteigen konnten, ohne daß zuvor gründlich entnazifiziert worden ist und die Betriebe in Volkseigentum übergegangen sind. Nicht gesellschaftliche

Bedürfnisse, sondern das Interesse an möglichst schnellen und hohen Profiten bestimmte auf diese Weise die Entwicklung dieser Unternehmen.

Bereits 1945 konnten beispielsweise Büssing, MAN und Ford wieder die Produktion von Lkw aufnehmen. Und bei VW in Wolfsburg begann im gleichen Jahr bereits die Pkw-Produktion. Ebenfalls mit der Produktion von Kraftfahrzeugen wurde 1945 bei Daimler-Benz wieder begonnen. Im Jahre 1946 kamen auf dem Lkw-Sektor Krupp, Opel, KHD und Borgward hinzu. Und 1947 nahm unter anderen auch Opel die Pkw-Produktion wieder auf.

In welchem Ausmaß sich die Pkw- und Nutzfahrzeugproduktion nach der Befreiung vom Faschismus entwickelte, läßt sich deutlich auch aus der folgenden Tabelle ablesen:

Zahl der in den Westzonen produzierten Kraftfahrzeuge (ohne Motorräder und ähnliches)

	Gesamt	darunter		
		Pkw	Lkw	Busse
1945	6 805	1 293	5 315	37
1946	23 878	9 962	13 241	244
1947	23 343	9 541	13 192	411
1948	61 294	29 945	28 832	949
1949	163 583	104 054	54 753	2 789
1950	306 064	216 107	81 680	3 844

Wäre statt dessen eine entschiedene Förderung der Bahn und des ÖPNV erfolgt, hätte dies natürlich die Verwertungsbedingungen des in den Automobilunternehmen steckenden Kapitals empfindlich eingeschränkt.

Je wie eh gilt, was der ÖTV-Sekretär Hubert Resch 1972 auf der IV. Internationalen Arbeitstagung der IG Metall in Oberhausen resümierte: daß Verkehrspolitik hierzulande bislang noch immer „die Fortsetzung der Profitpolitik der Automobilindustrie mit anderen Mitteln“ war.³¹ Ähnliches hatte auf dem 5. ordentlichen Bundeskongreß des DGB 1959 auch schon der spätere DGB-Vorsitzende Ludwig Rosenberg beklagt, als er ausführte: „Ob es sich darum handelt, die Bundesbahn durch völlig unerträgliche Auflagen und Bedingungen dauernd konkurrenzunfähig und notleidend zu machen und ihr gleichzeitig vorzuwerfen, daß sie nicht kaufmännisch zu rechnen verstehe; ob es sich darum handelt, eine vernünftige, alle Verkehrsträger umfassende Verkehrspolitik immer wieder zu verhindern, weil bestimmte Interessengruppen in ihren eigennützigen Plänen gestört werden könnten . . . überall sehen wir dasselbe Bild: alle Profite für die Privatindustrie, alle Verluste der Allgemeinheit.“ Abgesichert wird diese Politik auch über den Verwaltungsrat

³¹Aufgabe Zukunft: Qualität des Lebens. Beiträge zur IV. Internationalen Arbeitstagung der Industriegewerkschaft Metall für die Bundesrepublik Deutschland 11. bis 14. April 1972 in Oberhausen, Band 3 (Verkehr), Frankfurt 1973, S.145.

und Beirat der Deutschen Bundesbahn, in denen seit Anfang an hochkarätige Vertreter der privaten Wirtschaft für die „richtige“ Politik sorgen.

Daran hat sich bis heute nichts geändert. So saßen zum Beispiel 1986 der Präsident der Handwerkskammer Köln, Hans Langemann, der Konsul für Südafrika und Geschäftsführende Gesellschafter der Firma Richter Baustoffe - Haus und Garten GmbH & Co, Klaus Richter, das Präsidiumsmitglied der Deutschen Gruppe der Internationalen Handelskammer, Prof. Dr. Rolf Stödter, sowie der Vorstandsvorsitzende der Heidelberger Zement AG, Peter Schuhmacher, im Verwaltungsrat. Als „Gast“ nahm an den Sitzungen zudem noch der Präsident der Westberliner Industrie- und Handelskammer, Horst Elfe, teil.

Sind die direkten Unternehmervvertreter im Verwaltungsrat in der Minderheit, wimmelt es dagegen im Beirat der Bundesbahn nur so von ihnen. Dort saßen 1985 die führenden Köpfe der Preussag, der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft, von Hoesch, Bayer, Krupp, Siemens, Thyssen, der AEG, der Hamburger Hafen- und Lagerhaus-AG, von Opel, Esso, Holzmann, Hapag-Lloyd, SEL, Mannesmann, Klöckner, MAN und anderen Unternehmen nahezu unter sich. Selbst auf das Feigenblatt auch nur eines einzigen Gewerkschaftsvertreterers wurde im Beirat verzichtet. Umgekehrt sollte man dann natürlich auch die Berufung von Eisenbahnern in die Führungsgremien der Automobilkonzerne und Güterkraftverkehrsunternehmen erwarten, doch davon haben in Bonn bislang nur die Grünen gesprochen.

Eng mit der kapitalistischen Entwicklung der Bundesrepublik ist auch das Auseinanderreißen der verschiedenen Lebens- und Arbeitsbereiche der Menschen verbunden, das zu immer längeren Wegen und damit zu wachsenden Anforderungen an das Verkehrswesen führt. Weil Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Lernen und Erholen zunehmend räumlich getrennt wurden, sind Verkehrsmassierungen zu bestimmten Tageszeiten und Wochentagen die unvermeidliche Folge. Bedeutet das für den Individualverkehr vor allem, längere Fahrzeiten zu benötigen, steigen im öffentlichen Personennahverkehr zudem massiv die Kosten, wenn die Betriebe ihre Beförderungskapazitäten voll den Spitzenbelastungszeiten anpassen wollen und damit für die übrige Zeit enorme Überkapazitäten aufbauen.

Die Vertreibung der Mieter aus den Innenstädten in Satellitenstädte und das Umland, die Errichtung von Einkaufszentren auf billigem Baugrund im Grünen, die Verlagerung von Betrieben sowie Betriebsschließungen, die Konzentration von Verwaltungen, Banken, Kaufhäusern und Versicherungsgesellschaften in den Stadtzentren, das Zubetonieren innerstädtischer Erholungsflächen und andere Faktoren haben zu wachsenden Anforderungen an das Verkehrswesen geführt. Lebten beispielsweise in der Innenstadt von Hamburg 1950 noch 719 000 Menschen, sank ihre Zahl bis 1975 um 22,8 Prozent auf nur noch 556 000. Dagegen stieg sie in den Außenbezirken von 886 000 auf 1 161 000 und im Umland sogar von 674 000 auf 917 000.³² Welche gewaltigen Auswirkungen diese Entwicklung auf das gesamte Verkehrswesen hat, dürfte leicht vorstellbar sein.

Auch eine andere Zahl läßt die Problematik zumindest erahnen: Mußten 1978 erst

³²Rainer Willeke, Soziale Kosten und Nutzen der Siedlungsballung und des Ballungsverkehrs, in: Schriftenreihe des Verbandes der Automobilindustrie e.V., Nr. 41, Frankfurt 1984, S.28.

1,866 Millionen Bundesbürger einen Weg von mehr als 25 Kilometer bis zur Arbeitsstätte zurücklegen, so waren es 1982 bereits 2,064 Millionen. Das heißt, ihre Zahl nahm innerhalb weniger Jahre um 10,6 Prozent zu.³³

Da allein der Profit die regionale Verteilung von Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Erholen bestimmt, spielen die Interessen der Menschen keine Rolle. Und da sich diese Entwicklung zudem anarchisch, das heißt nicht gesellschaftlich geplant, vollzieht, bleibt jeder Verkehrspolitik nichts anderes übrig, als ständig den sich verändernden Verkehrsströmen hinterherzurrennen. Ohne umfassende gesellschaftliche Planung ist letzten Endes auch kein wirklich optimales Verkehrssystem denkbar. Inwieweit heute allerdings zumindest Ansätze in dieser Richtung möglich sind, hängt vom aktuellen gesellschaftlichen Kräfteverhältnis ab.

Ideologisches Kampfmittel gegen die DDR

Bereits mit Beginn der fünfziger Jahre wurde die Massenmotorisierung der Bevölkerung in der Bundesrepublik zu einem wichtigen Kampfmittel in der Systemauseinandersetzung zwischen Kapitalismus und Sozialismus. Dabei kamen dem „eigenen Pkw“ gleich zwei Aufgaben zu: Zum einen sollte er den sich einstellenden Wohlstand und damit die Überlegenheit der kapitalistischen Bundesrepublik über die sozialistische DDR bekunden, und zum anderen war er ein Symbol der „Freiheit“, die im Gegensatz zur „Unfreiheit“ im Sozialismus stand.

Während die Menschen in der DDR auf einen Pkw verzichten mußten und auf öffentliche Bahnen und Busse angewiesen waren, konnten sich immer mehr Bundesbürger ihren fahrbaren Untersatz leisten und von öffentlichen Verkehrsmitteln unabhängig machen. „Bei uns ist aus dem verelendenden Arbeiter der industriellen Frühzeit ein freier Arbeits- und Konsumbürger geworden“, jubelte 1957 beispielsweise Karl Bednarik in seinem Buch „An der Konsumfront“. Kaum eine Woche verging, in der in den Massenmedien kein Vergleich des Lebensstandards in den beiden deutschen Staaten angestellt wurde, wobei natürlich immer nur auf der Ebene der Konsumgüter verglichen wurde. Daß „Mitteldeutschland noch in den Anfängen der Automobilherstellung“ steckt,³⁴ galt für Wissenschaftler wie Prof. Dr. Bruno Gleitze und andere als Beweis für die Überlegenheit des Kapitalismus über den Sozialismus. Und selbst heute hat diese Argumentation noch nicht völlig ihre Wirkung verloren.

Immer noch muß ebenso der Kfz-Verkehr als Beweis für die „Freiheit“ in der Bundesrepublik herhalten. In dieser Hinsicht ist die vom ADAC geprägte Parole von der „freien Fahrt für freie Bürger“ nicht nur eine politische, sondern gleichfalls eine ideologische Kampfflosung. So gelten bei uns die in der DDR aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Energieeinsparung für die Autobahnen und Landstraßen bestehenden strengen Geschwindigkeitsbegrenzungen vielfach noch immer als Ausdruck der „Unfreiheit“, wie auch die Geschwindigkeitskontrollen dementsprechend ein Zeugnis der „Unterdrückung“

³³Verkehrsnachrichten 4/1984.

³⁴Bruno Gleitze, Das Wirtschaftswachstum in beiden Teilen Deutschlands, in: Aktuelle Beiträge zur wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Lage in Mitteldeutschland, o.O. o.J. (1986), S.24.

und „Polizeistaatlicher Methoden“ sein sollen.

„Verteidigungspolitische“ Belange

Nicht minder wichtig ist indes ein dritter Aspekt: die Ausrichtung des bundesrepublikanischen Verkehrssystems auf „verteidigungspolitische“ Belange. Obwohl auf diesen Zusammenhang eingehende untersuchende Arbeiten bislang in der Öffentlichkeit nicht bekanntgeworden sind, meinen wir aus den vorliegenden Materialien doch schlußfolgern zu dürfen, daß die Ende der vierziger und Anfang der fünfziger Jahre getroffenen grundsätzlichen verkehrspolitischen Entscheidungen von militärstrategischen Überlegungen nicht nur beeinflußt, sondern vielmehr maßgeblich bestimmt worden sind. Zwar hatten die bislang Herrschenden im Frühjahr 1945 militärisch eine Niederlage erlitten, doch ihre Hoffnungen, ihre expansionistischen Ziele zumindest im Osten Europas doch noch verwirklichen zu können, hatten sie nicht aufgegeben. Zudem kam bald die Hoffnung hinzu, den östlichen Teil Deutschlands, der offensichtlich verloren zu gehen drohte, zurückerobern zu können.

Schon im Oktober 1948 legte beispielsweise der Altnazi und spätere Bundesvertriebenenminister Theodor Oberländer ein Forderungspapier vor, in dem er unumwunden erklärte: „Soll der Bolschewismus überwunden werden, so benötigen die zu seiner Bekämpfung verbundenen Kräfte ein Programm der politischen Kriegführung bis zum Ausbruch des Waffenkrieges.“³⁵ Und den langjährigen Bundesverkehrsminister sowie zeitweiligen Vizekanzler Dr. Hans-Christoph Seebohm durfte der „Spiegel“ unwidersprochen zitieren: „Wir sind an vorderster Front die Vorkämpfer für ein Abschütteln des bolschewistischen Kolonialismus über Osteuropa.“³⁶

Als Haupteinpeitscher dieses Kurses muß allerdings der damalige Bundeskanzler Konrad Adenauer gelten. Bereits im Dezember 1948, also kurz nach dem Vorpreschen von Oberländer und fast ein Jahr vor seiner Wahl zum Regierungschef, bat er „General Speidel um Rat für die Aufstellung einer neuen deutschen Armee“, wie er selbst 1952 einräumte.³⁷ Mit welchen Argumenten er die Westalliierten zu einem Eingehen auf die westdeutschen Forderungen zu bewegen suchte, berichtete Adenauer später in seinen Erinnerungen: „Zum Schluß der Besprechung bat ich die Hohen Kommissare, folgendes zu prüfen: Jede Armee habe ihre eigenen Methoden; das gelte insbesondere von den Russen. Nun habe aber weder ein amerikanischer noch ein französischer noch ein englischer General bisher mit den Russen gekämpft. Die deutschen Generale hätten darin Erfahrung. Ich bat zu erwägen, ob es nicht gut wäre, wenn diese Experten mit ihrem sachverständigen Urteil von den maßgeblichen westalliierten Stellen herangezogen würden.“³⁸

Personelle Kontinuität sicherte auch im Verkehrswesen die politische Kontinuität. Rolf Dahlgrün, der sich als Mitglied verschiedener Ausschüsse der Fahrzeugindustrie und Teilnehmer an Geheimbesprechungen über Fragen der Ausplünderung der okkupierten

³⁵Zitiert nach: Hans Adamo, Die CDU/CSU. Wesen und Politik, Frankfurt 1976, S.209.

³⁶Der Spiegel vom 17.5.1961.

³⁷Bonner Generalanzeiger vom 26.2.1952.

³⁸Zitiert nach: Nationalrat der Nationalen Front (Hrsg.), Graubuch. Expansionspolitik und Neonazismus in Westdeutschland. Hintergründe, Ziele, Methoden, Berlin (DDR) 1967, S.361.

Länder einen Namen erworben hatte, machte in der FDP Karriere und wurde Bundesfinanzminister. SS-Hauptsturmführer Prof. Dr. Karl Hettlage rückte unter anderem in den Aufsichtsrat von VW ein. Wehrwirtschaftsführer Prof. Dr. Fritz Nallinger wurde Vorstandsmitglied bei Daimler-Benz und stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender der Auto-Union. Der Staatssekretär im Reichsministerium für Rüstung und Kriegsproduktion sowie Speer-Stellvertreter, Günter Schulze-Fielitz, wurde Vorstandsmitglied der Hochtief AG. Der Ostspezialist im Reichswirtschaftsministerium und spätere stellvertretende Leiter des Wirtschaftsstabes Ost im Reichsministerium für die besetzten Gebiete, Dr. Wilhelm Ter-Nedden, rückte zum Leiter der Abteilung Allgemeine Verkehrspolitik und Verkehrswirtschaft im Bundesverkehrsministerium auf. Der Leitende Mitarbeiter der Wirtschaftsgruppe eisen-, blech- und metallverarbeitende Industrie und Leiter der Rechtsabteilung sowie der Zentralstelle der Reichswerke Hermann Göring, Prof. Dr. Georg Strickrodt, wurde gleich nach der Befreiung unseres Landes vom Faschismus Finanzminister in Hannover sowie später unter anderem Präsident der Deutschen Straßenliga. An der Arisierung mehrerer Unternehmen in der Tschechoslowakei beteiligt, avancierte Dr. Hans-Christoph Seebohm zum Bundesverkehrsminister. Der Generalleutnant im Oberkommando der Wehrmacht, Wolfgang Thomale, wurde Präsident des Verbandes der Automobilindustrie, in dessen Vorstand unter anderem die Wehrwirtschaftsführer Fritz Könecke, Carl F. W. Borgward, Dr. Otto Merker und Alfred Pierburg einrückten. SS-Brigadeführer Dr. Albert Ganzenmüller, der bereits beim Hitler-Putsch von 1923 dabei war und als Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium sowie Chef der Deutschen Reichsbahn entscheidende Mitverantwortung für die Bereitstellung der Bahn für Häftlingstransporte in die KZs trug, konnte schließlich Leiter der Transportabteilung bei Hoesch werden.

Der Präsident der Reichsbahndirektion Oppeln, Dr. Hans Geitmann, mitverantwortlich für die Häftlingstransporte nach Auschwitz und Träger der rumänischen Medaille „Kreuzzug gegen den Kommunismus“, stieg zum Vorstandsmitglied und Präsidenten der Deutschen Bundesbahn auf. Prof. Dr. Heinz Maria Oeftering, im Reichsfinanzministerium unter anderem für Finanz- und Kreditfragen der okkupierten Tschechoslowakei zuständig, avancierte ebenfalls zum Bundesbahnpräsidenten. Der Leiter der Abteilung Verkehrs- und Betriebsablauf bei der Reichsbahn, Dr. Fritz Schelp, wurde später ebenfalls Präsident bei der Bundesbahn. In der Generaldirektion der Ostbahn in Krakau Leiter der Gruppe „Sonderzüge“ und damit wie Dr. Fritz Schelp ebenso an den Häftlingstransporten mitschuldig, ist Regierungsrat Otto Stange Amtsrat in der Bundesbahngeneraldirektion in Frankfurt geworden. In der Generaldirektion der Ostbahn ebenfalls für die „Sonderzüge“ zuständig, wurde Walter Stier Amtsrat bei der Bundesbahnhauptverwaltung. Martin Zabel, Referent für Reise- und Güterzugpläne bei der Deutschen Ostbahn in Krakau, stieg zum Vizepräsidenten der Bundesbahndirektion Kassel auf. Betriebsstreckendezernent bei der Ostbahn Albrecht Zahn avancierte zum Bundesbahndirektor in Stuttgart. Dr. Werner Lange, der in verantwortlicher Stellung in der Zweigstelle Osten des Reichsverkehrsministeriums in Warschau und später in der Ostbahndirektion in Lemberg tätig war, konnte Vizepräsident der Bundesbahndirektion Mainz werden. Der Leiter des Betriebsmaschinendienstes bei der Dienststelle Generalverkehrsdirektion Osten, Dr. Friedrich, schließlich wurde Vizepräsident des Bundesbahnzentralamtes

München.

Schon diese Aufstellung läßt erahnen, warum auch das Verkehrswesen sehr schnell „verteidigungspolitischen“ Belangen untergeordnet werden konnte. Mußten zur Realisierung der revanchistischen Ziele auch vorrangig erst einmal eine neue Armee geschaffen und die Rüstungswirtschaft wiederaufgebaut werden, waren doch genauso entsprechende verkehrspolitische Weichenstellungen erforderlich. Und diese konnten aus militärischen Überlegungen heraus nur noch zugunsten der Straße ausfallen. Zudem bestand vor diesem politischen Hintergrund auch gar kein Grund für eine Umstrukturierung des Eisenbahnnetzes, entsprach dessen West-Ost-Ausrichtung doch voll den außenpolitischen Zielstellungen.

Natürlich erfolgte die Verdrängung der Schiene durch die Straße nicht von heute auf morgen, aber in der Tendenz hatte sie sich bereits während des faschistischen Krieges abgezeichnet. Angesichts der zunehmenden Vollmechanisierung bei der Bundesbahn, die sie im Kriegsfall immer leichter verwundbar machte, forderte der Inspekteur der Landstreitkräfte, Brigadegeneral Albert Schnez, schließlich in den fünfziger Jahren mit allem Nachdruck eine massive „Verlagerung von der starren Schiene auf die Straße“.³⁹

Noch deutlicher formulierte die Problemlage der Bundeswehroberst im Generalstab, Hartwig Flor: „Darüber hinaus sind bei Straßenbeschädigungen durch Feindeinwirkung einschließlich Sabotage in der Regel die Ausweich- und Umgehungsmöglichkeiten wesentlich besser als bei anderen Verkehrsarten. Daraus ergibt sich eine relative Unabhängigkeit von Instandsetzungskräften. Daher hat der Straßenverkehr im Kriege für uns aus militärischer Sicht eine ganz außerordentliche Bedeutung. Und zwar steigt diese Bedeutung bei einem Vergleich mit den anderen Verkehrsarten um so mehr, je näher wir dem eigentlichen Gefechtsfeld kommen. Nach rückwärts hin gewinnt demgegenüber die Eisenbahn für uns zunehmend an Bedeutung. Hier ist sie vor allem für die Sicherstellung der Versorgung nach wie vor ein unentbehrlicher Verkehrsträger . . . Im ganzen gesehen hat sie aber auf diesem Sektor nicht mehr die überragende Bedeutung wie noch zu Beginn des zweiten Weltkrieges.“⁴⁰

Wird bedacht, daß es erst einmal um die „Befreiung“ der DDR ging, erhalten die Überlegungen von Flor ihre volle Bedeutung. Abgesehen vom sogenannten „Zonenrandgebiet“ fehlte ein Vorland völlig, das heißt, das „Gefechtsfeld“ hätte unmittelbar vor der bundesdeutschen Haustür gelegen. Ein „rückwärtiges“ Land wie im ersten oder zweiten Weltkrieg hätte es nicht mehr gegeben. Dementsprechend wünschten die Militärs Straßen und nicht Schienen.

Trotz der gewaltigen Straßenbauanstrengungen aller Bundesregierungen klagte Albert Schnez allerdings auch Ende der fünfziger Jahre noch über das „keinesfalls ausreichende Straßennetz der Bundesrepublik“.⁴¹ Erst ein Jahrzehnt später bestätigte die Zeitschrift „Zivilverteidigung“, es sei inzwischen ein Straßennetz geschaffen worden, „das hinsichtlich seiner Dichte und Leistungsfähigkeit den Bedürfnissen der Verteidigung bereits sehr

³⁹Soldat+Technik 9/59.

⁴⁰Hartwig Flor, Die Verkehrspolitik der Bundesregierung aus der Sicht der Landesverteidigung (Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V., Köln o.J., S.12 f.

⁴¹Soldat+Technik 9/59.

weit entgegenkommt“.⁴² Und Hartwig Flor jubelte gar, nun biete das Straßennetz „ausgezeichnete Möglichkeiten für rasche und aufgelockerte Bewegungen von Großverbänden ebenso wie für Versorgungstransporte“.⁴³ Zugleich bestätigte er, daß die Militärs „am Ausbau des Autobahnnetzes – wie überhaupt unseres Bundesfernstraßennetzes – selbstverständlich sehr interessiert“ sind.⁴⁴

Der militärischen Bedeutung der Straße gemäß ist in der Bundesrepublik in den vergangenen Jahrzehnten ein umfassendes Militärstraßennetz geschaffen worden, das 1970 bereits eine Länge von 22 000 Kilometer erreicht hatte. Das heißt, zu diesem Zeitpunkt wurden schon 14 Prozent des gesamten Straßennetzes als Bestandteil des Militärstraßennetzes ausgewiesen, das hohen Belastungsansprüchen durch Militärfahrzeuge zu genügen hat.⁴⁵ Dabei unterscheidet das Bundesverteidigungsministerium „das örtliche Militärstraßennetz, das der Truppe die für die Ausbildung am Standort notwendige Bewegungsfreiheit gibt, und das überörtliche Militärstraßennetz, das nach taktischen und operativen Gesichtspunkten durch die NATO festgelegt ist“.⁴⁶

Offen gab Bundeswehrinspekteur Schnez damals zu, daß das Bundesverteidigungsministerium bei der Straßenplanung zumindest mitmischte. Allerdings habe sich der „Einfluß“ bisher auf den „Bau sogenannter Panzerstraßen“ beschränkt, versuchte er zu verniedlichen. „Zukünftige Forderungen auf Verstärkung von Brücken, Anpassung von Fahrbahndecken an die militärischen Belastungen durch Gleiskettenfahrzeuge, Umgehungsmöglichkeiten an gefährdeten Punkten und Engen, Ausschaltung höhengleicher Kreuzungen von Eisenbahnen und Militärstraßen und der Militärstraßen untereinander werden jedoch für die Zukunft nicht ausbleiben“, kündigte er allerdings bei dieser Gelegenheit sogleich an.⁴⁷

Einen großen Schritt voran waren die Militärs bereits 1952 gekommen, als das „Vorläufige Merkblatt zum Luftschutz im Städtebau“ das Tageslicht erblickte. „Fernverkehrsstraßen sind vom Anbau freizuhalten oder so zu bemessen, daß sie auch beim Einsturz der anliegenden Gebäude befahrbar bleiben. Hauptverkehrsstraßen sollen nicht sternförmig zusammengeführt werden, sondern als Maschen eines Netzes angelegt werden, um ausweichen zu können, wenn Verbindungen ausfallen“, hieß es dort unter anderem.⁴⁸

In die gleiche Richtung zielt auch Paragraph 9 des Bundesfernstraßengesetzes von 1974, nach dem „Hochbauten jeder Art in einer Entfernung bis zu 40 m bei Bundesautobahnen und bis zu 20 m bei Bundesstraßen, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn . . . nicht errichtet werden“ dürfen. Weiter dürfen „bauliche Anlagen längs der Bundesautobahnen in einer Entfernung bis zu 100 m, längs der Bundesstraßen bis zu 40 m, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn“, nur mit Zustimmung der jeweiligen obersten Landesstraßenbaubehörden errichtet werden.

⁴²Zivilverteidigung 4/72.

⁴³Hartwig Flor . . . , S.12.

⁴⁴Ebd., S.13.

⁴⁵Ebd., S.11.

⁴⁶Soldat+Technik 9/59

⁴⁷Ebd.

⁴⁸Zitiert nach: Arbeitskreis Verkehr (Hrsg.), Verkehrsplanung für den Krieg? o.O., 1984, S. 6.

Mußten ursprünglich nur die zum Militärstraßennetz gehörigen Straßen militärischen Ansprüchen genügen, hat sich dies mit dem Jahr 1981 geändert. Seitdem müssen alle Bundesstraßen diesen Anforderungen gerecht werden, das heißt, eine Mindestbreite von 8,50 Meter aufweisen, über einen auch der Belastung durch militärische Schwerstfahrzeuge standhaltenden Unterbau verfügen sowie mit bestimmten Tragfähigkeitsanforderungen entsprechenden Brücken ausgestattet sein. Über die jeweilige Belastbarkeit geben übrigens die berühmten, zahlreichen Verkehrsteilnehmern Rätsel aufgebenden gelben „Verkehrsschilder“ an vielen Straßen und Brücken Auskunft.

Daß die Militärs tatsächlich „Einfluß“ auf die Verkehrspolitik nehmen, wird auch von der Zeitschrift „Truppenpraxis“ eingestanden. „Straßenbreite, Straßenkörper, Brücken, Linienführung, enge und unübersichtliche Ortsdurchfahrten, höhengleiche Kreuzungen mit Eisenbahnen und höhengleiche Kreuzungen von wichtigen Durchgangs Straßen geben häufig Veranlassung zu Ausbau oder Neubaumaßnahmen, in deren Kosten sich der Rechtsträger und die Bundeswehr teilen“, bestätigt sie die Belastung des Bundes, der Länder und der Gemeinden. In stetigem Kontakt mit zivilen Behörden, wird ausdrücklich verlangt, müsse „versucht werden, die militärische Planung mit der zivilen Planung abzustimmen, um einen optimalen Nutzeffekt zu erzielen“.⁴⁹

Auch wenn es nicht offen ausgesprochen wird, drängt sich die Überlegung auf, ob mit der Forderung nach einem immer großzügigeren Straßennetz nicht auch der Bonner Rüstungsetat entlastet werden soll. Denn eines ist eindeutig: Je umfassendere Ansprüche der zivile Straßenverkehr stellt, desto geringer kann die Kostenbeteiligung des Bundesverteidigungsministeriums ausfallen, während das Bundesverkehrsministerium, die Länder und die Gemeinden entsprechend stärker belastet werden. Zudem darf nicht übersehen werden, daß sich in der Vergangenheit der Bau von zivilen Straßen meistens noch verhältnismäßig leicht durchsetzen ließ, während Militärstraßen wohl auf bedeutend größeren Widerstand gestoßen wären.

Im folgenden stellen wir einige Beispiele für Straßenbauprojekte vor, bei denen die militärischen Beweggründe als nachgewiesen gelten können. Hierzu gehört unter anderem der in der Diskussion befindliche Bau der Autobahn A 51 von Aachen bis Geilenkirchen sowie der diese Autobahn kreuzenden Autobahn A 56 von Jülich über Heinsberg bis zur niederländischen Grenze, um das Pershing-Ia-Geschwader in Geilenkirchen besser an das Straßennetz anzuschließen. Aus gleichem Grund wird auch der Ausbau der Bundesstraße B 221 zwischen Niederkrüchten und Geilenkirchen betrieben. Allein für die Ortsumgehung Geilenkirchen der B 221 sind rund 36 Millionen Mark veranschlagt worden, die natürlich aus zivilen Haushalten aufgebracht werden sollen.

Militärische Gründe dürften auch für den Bau der Autobahn A 66 von Frankfurt in das Grenzgebiet zur DDR gewichtig sein. Und rund 11 Millionen Mark kostet die Ortsumgehung Firmenich-Obergartzem der Bundesstraße B 266, die für eine schnelle Verbindung zwischen dem Standortübungsplatz Finnenich und dem Truppenübungsplatz Vogelsang nötig wurde.⁵⁰ Auf annähernd 60 Millionen Mark werden die Kosten für die Ortsum-

⁴⁹Truppenpraxis 1/68.

⁵⁰Zusammengestellt nach: Arbeitsgruppe Gegenverkehr (Hrsg.), Straßen des Sieges. Aufrüstung und Straßenbau, o.O., o.J.

gehung Husum geschätzt, die ebenfalls nicht zuletzt auch aus militärischen Gründen gebaut werden soll.⁵¹

In welchem Maße die Bundesbürger durch den militärisch bedingten Straßenbau belastet wurden und werden, soll abschließend auch noch ein Beispiel aus der Lüneburger Heide zeigen. Allein der schmale Gebietsstreifen zwischen dem Truppenübungsplatz Munster Nord und dem Naturschutzpark Lüneburger Heide wurde innerhalb von zwei Jahrzehnten „für 90 Millionen Mark mit einem unvergleichlichen Netz moderner Straßen in einer Länge von 250 Kilometern ausgestattet. Heidedörfer, in denen bei ‚Nachtkämpfen‘ einst alle Fenster zersplitterten und die Gäste von ‚Ferien auf dem Bauernhof‘ aus den Betten fielen, wenn Kanonen die Stille zerrissen, sie bleiben seit dem Bau von Umgehungsstraßen verschont: Soderstorf, Schwindebeck, Hörpel, Evendorf, Volkwardingen“,⁵² wird auch gleich der Hintergrund für den massiven Straßenbau in dieser Gegend benannt.

Angesichts der in den vergangenen vier Jahrzehnten gut ausgebauten West-Ost-Verbindungen – die allerdings in den nächsten Jahren noch mit einem Milliardenaufwand komplettiert werden sollen –, kam in der Zeitschrift „Europäische Wehrkunde“ ein Autor zu der „optimistischen“ Einschätzung, daß es heute möglich sein dürfte, rund 300 000 Militärfahrzeuge, darunter auch 15 000 Kettenfahrzeuge, innerhalb von 24 Stunden im Grenzgebiet zur DDR und CSSR auffahren zu lassen.⁵³

Unbedingt erwähnt werden muß schließlich noch ein weiterer Punkt, warum aus militärpolitischer Sicht die Förderung des Individual- sowie Straßengüterverkehrs einen hohen Stellenwert besitzt: die Möglichkeit, jederzeit auf ein riesiges Reservoir an zusätzlichen Fahrzeugen zurückgreifen zu können. Daß dies tatsächlich auch einkalkuliert wird, hat die Bundesregierung sowohl mit dem Bundesleistungsgesetz als auch dem Verkehrssicherstellungsgesetz bewiesen. Beide Notstandsgesetze räumen die Möglichkeit ein, Kraftfahrzeuge und Verkehrsleistungen anfordern zu können.

Daß der Straße in den militärischen Überlegungen der eindeutige Vorrang vor der Eisenbahn eingeräumt wird, heißt allerdings nicht, daß letztere von militärischen Einflüssen unberührt bleibt. Indirekt betroffen ist sie, weil sie mit ihrem Bedeutungsverlust für die Militärs auch in der Verkehrspolitik zurückstecken mußte, und direkt, weil sie trotz allem militärstrategisch nicht völlig überflüssig geworden ist.

„Im Hinblick auf den Verteidigungsfall ist eine hochleistungsfähige Bundesbahn unentbehrlich, die imstande ist, möglichst alle an sie zu stellenden militärischen und zivilen Transportanforderungen zu verwirklichen. Die dazu notwendigen technischen und betrieblichen Voraussetzungen müssen im Frieden vorhanden und erprobt sein“, fordert Hartwig Flor. Ein großes Problem stellt nach seinen Worten jedoch insbesondere die Elektrifizierung der Bahn dar, weil diese dadurch leichter verwundbar wird. Entsprechende Vorsorgemaßnahmen seien deshalb nicht zu umgehen. „Hier ist besonders an die Bereithaltung einer ausreichenden Anzahl von Diesellokomotiven, an die Schaffung von Tank- und Wartungsanlagen für die Lokomotiven auch an elektrifizierten Strecken und anderes mehr zu denken. Auf diesem Gebiet ist im Rahmen der zivilen Notstandsvorsor-

⁵¹Bundestags-Drucksache 10/1596.

⁵²Merian, 33. Jahrgang, Heft 3 (Lüneburger Heide), 1980, S.135.

⁵³Europäische Wehrkunde 8/84.

ge vom Bundesminister für Verkehr einiges geschehen und weiteres geplant“, resümierte er schon vor vielen Jahren.⁵⁴

Ausdrücklich bestätigt die Bundesbahn, daß sie nach dem Verkehrssicherstellungsgesetz und den dazu erlassenen Rechtsverordnungen verpflichtet ist, „Verkehrsleistungen bis zur Grenze ihrer Leistungsfähigkeit zu erbringen, um die für Zwecke der Verteidigung erforderlichen lebenswichtigen Verkehrsleistungen – insbesondere zur Versorgung der Zivilbevölkerung und der Streitkräfte – sicherzustellen. Die hierfür notwendigen organisatorischen, personellen und materiellen Vorsorgemaßnahmen werden bereits in Friedenszeiten getroffen, so daß die DB jederzeit in der Lage ist, ihre Funktionsfähigkeit sicherzustellen und den lebens- und verteidigungswichtigen Eisenbahnverkehr aufrechtzuerhalten. Ausgaben für materielle Maßnahmen (z.B. Investitionen für Bauvorhaben und Beschaffungen) werden dabei überwiegend aus Bundesmitteln des Einzelplans 36 (Zivile Verteidigung) finanziert. Streckenneubauten und Streckenstillegungen unterliegen grundsätzlich der Genehmigungspflicht des Bundesministers für Verkehr, der von sich aus bei dem gesetzlich vorgeschriebenen Genehmigungsverfahren alle übrigen betroffenen Ressorts beteiligt. Dadurch ist sichergestellt, daß alle öffentlichen Interessen (einschl. der verteidigungspolitischen Gesichtspunkte) ausreichend berücksichtigt werden.“⁵⁵

Tatsächlich kann nur erstaunen, wie schnell betriebswirtschaftliche Argumente „vergessen“ werden, wenn es bei der Bahn nicht mehr um den öffentlichen Schienenpersonen- und Güterverkehr, sondern um militärstrategische Belange geht. Wo Bundeswehr oder NATO es verlangen, muß die Bundesbahn jede Strecke aufrechterhalten, die andernfalls ohne Rücksicht auf die Kunden stillgelegt würde. In diesem Fall muß sie sogar ausdrücklich bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit gehen.

Um im Kriegsfall auch personell wirklich voll einsatzfähig zu sein, wurden schließlich 1982 „Grundsätze für die Einleitung und Durchführung des Verfahrens auf Unabkömmlichstellung unentbehrlichen und unersetzbaren betriebswichtigen Personals der Deutschen Bundesbahn für Spannungszeiten und für den Verteidigungsfall“ beschlossen. Die entsprechenden Gesetze, Verordnungen und Verwaltungsvorschriften, auf denen diese Grundsätze basieren, stammen allerdings schon aus den sechziger Jahren. Auf der Grundlage dieser Grundsätze sowie des „Verzeichnisses der lebens- und verteidigungswichtigen Tätigkeiten und Funktionen bei der Deutschen Bundesbahn für Spannungszeiten und für den Verteidigungsfall“ sind alle Uk-Stellungsverfahren für Bundesbahnbeschäftigte durchzuführen, wobei es drei Dringlichkeitsstufen für die Unabkömmlichstellung gibt.

In der Dringlichkeitsstufe I, das heißt als „unverzichtbar“ eingestuft sind vor allem Beschäftigte im maschinen- und elektrotechnischen Dienst, im Betriebsdienst, im Beförderungsdienst, im Güterwagendienst, in der Datenverarbeitung für Betriebsführung und Transportsteuerung, im Bahnpolizeidienst, im Betriebsdienst (Produktion), im Rangierdienst, im Wagen- und Zugabfertigungsdienst, im Zugbegleitdienst, im elektrotechnischen Dienst, im Güterkraftverkehr, im Kraftwagenbetriebsdienst sowie im Kraftfahrdienst.

⁵⁴Hartwig Flor . . . , S.14 f.

⁵⁵Auskunft der Bundesbahn-Pressestelle vom 24.1.1985.

In der Dringlichkeitsstufe II, also als „wichtig“ sind besonders Beschäftigte im technischen Dienst (Oberbau, Brücken, Tunnel, Bahnkörper), im Streckenwärterdienst, im Signal- und Signalanlagendienst, im Fernmeldedienst, im Triebfahrzeug- und Wagenbehandlungsdienst, im Werkstättenteil des Betriebsmaschinendienstes sowie im Werkstättenteil des Kraftwagenbetriebsdienstes eingestuft.

In der Dringlichkeitsstufe III – „wünschenswert“ – gehören vor allem Beschäftigte der fachdienstlichen örtlichen Leitungen, des Busverkehrs, des Kraftfahrzeugbehandlungsdienstes sowie qualifizierte Werkstättenarbeiter.

Darüber hinaus sehen die mit dem Vermerk „VS - Nur für den Dienstgebrauch“ versehenen „Grundsätze“ die Uk-Stellung auch für Mitarbeiter vor, „die für eine Tätigkeit in DB-Befehlsstellen oder DB-Verbindungsstellen bei NATO-Kriegsbehörden, TerrKod's, Warnämtern, Landes- und Bezirksregierungen eingeplant sind“.

Welche baulichen Maßnahmen die Bundesbahn in Vorsorge auf den Kriegsfall zu treffen hat, zeigte die Zeitschrift „Truppenpraxis“ vor etlichen Jahren etwas genauer auf. An kriegswichtigen Strecken, konstatierte sie, seien „zumeist militärische Infrastrukturmaßnahmen erforderlich für den Bau von besonderen Abstellgleisen und Anschlußgleisen zu militärischen Objekten. Ferner sind Verbindungskurven zur Umgehung von Eisenbahnknotenpunkten anzulegen. In besonderen Fällen muß auch der Gleisabstand bei zweigleisigen Strecken vergrößert werden, da er für Ladeübermaße (Panzer usw.) nicht ausreicht.“⁵⁶

Ähnlich wie mit der Straße und dem Militärstraßennetz verhält es sich im übrigen auch mit der Schiene. „Obwohl Militärtransporte auf allen Strecken der Deutschen Bundesbahn gefahren werden, sind die wichtigsten und leistungsfähigsten Strecken des Eisenbahnnetzes als Eisenbahntransportlinien festgelegt“, wie es in einer Darstellung über die Bundesbahn heißt.⁵⁷ Nicht anders als beim Militärstraßennetz werden auch an diese Eisenbahntransportlinien besondere, von den Militärs formulierte Anforderungen gestellt.

In welcher vielfältigen Formen die Bundesbahn in Kriegsvorbereitungen einbezogen ist, geht unter anderem aus Berichten der DKP-Betriebszeitung „Freie Fahrt“ aus dem Jahre 1985 hervor. Danach wurde die Bahn bereits vor Jahren auf den Verwundetentransport vorbereitet, „180 Nahverkehrswagen der Deutschen Bundesbahn seien mit Zuschüssen aus dem Verteidigungshaushalt baulich besonders vorbereitet worden (verbreiterte Eingangstüren, Befestigungsvorrichtungen für spezielle Ausrüstung). Die Einbausätze seien bei Geräteeinheiten gelagert. 28 von geplanten 30 Geräteeinheiten seien bereits vorhanden. Voll einsatzfähig seien die bereitzustellenden Liegewagen für den Leichtverwundetentransport. Eingeschränkt einsatzfähig die Feldbetten und Gerät der Behandlungsgruppen auszustattenden Wagen. Hier fehlten Einbausätze.“

Weiter aus dem „Wehrdienst“ vom 19. Dezember 1983 zitierend, heißt es in „Freie Fahrt“ zu den Krankentransporten: „Je Transportzug seien ein Triebwagen und ein Beiwagen vorgesehen . . . Der Triebwagen werde Ende der 80er/Anfang der 90er Jahre ausgedient. Das Nachfolgemodell stehe noch nicht fest. Dem BMVg komme es darauf an,

⁵⁶Truppenpraxis 1/68.

⁵⁷Dr. Hubert Reinfried, Hubert F. Walitschek (Hrsg.), Die Bundeswehr. Eine Gesamtdarstellung, Band 12 („Zivil-Militärische Zusammenarbeit (ZMZ)“), Regensburg 1980, S.137.

daß die Eignung für den Verwundetentransport schon in der Entwicklung sichergestellt werde (Energieabgabe für die Zugheizung).“

Angesichts dieser Fakten, meinte die Betriebszeitung, müßten wohl auch die „Planungen über größere Behindertenfreundlichkeit im IC ... in einem etwas anderen Licht“ gesehen werden, was aber natürlich nichts daran ändere, daß die Berücksichtigung der Interessen von Behinderten längst überfällig war.⁵⁸

Um die Illusion einer auch nur teilweise möglichen Aufrechterhaltung des Betriebes im Kriegsfall zu nähren, ist auch die Bundesbahn zur Einrichtung und zum Unterhalt von Betriebsschutzräumen verpflichtet. Wie „Freie Fahrt“ berichtete, haben diese Schutzräume zu umfassen: „Aufenthaltsraum (Sitz- und Liegeraum) mit Nebenräumen, Eingangsschleuse, Filterraum, Arbeitsraum sowie einen zweiten Ausgang. Natürlich darf auch das Trockenklo nicht fehlen. Die Mindestbelegung bei DB-Einrichtungen beträgt 6 Personen.“ Dabei betrachte die Bundesbahn es allerdings nicht als ihre Aufgabe, das gesamte, sondern nur das „betriebswichtige“ Personal zu schützen. Einige dieser Schutzräume sind zudem gleichzeitig als Befehlsstellen eingerichtet, aus denen im Kriegsfall der Betrieb geleitet und überwacht werden soll. Derartige Befehlsstellen gibt es nach diesem Bericht unter anderem in Hamburg-Altona, in Hamburg-Harburg sowie unter dem Hamburger Hauptbahnhof. Finanziert wurden die Schutzräume zum Teil aus Mitteln des im Bundeshaushalt für den Zivilschutz vorgesehenen Etats, zu einem beträchtlichen Teil aber auch aus eigenen Geldern der Bundesbahn, berichtete die DKP-Betriebszeitung.⁵⁹

Daß die verantwortlichen Politiker in Bonn nicht gerne über die Abhängigkeit verkehrspolitischer Entscheidungen von „verteidigungspolitischen“ Belangen sprechen, ist allerdings kaum verwunderlich, würde doch die umfassende Militarisierung unserer Gesellschaft sonst zu augenfällig. So heißt es unter dem Stichwort „Sicherstellung des Verkehrs im Rahmen der Gesamtverteidigung“ im vom Bundesverkehrsministerium Ende 1984 herausgegebenen Verkehrsbericht nur sehr lapidar, daß nicht zuletzt im Rahmen der „Bündnisverpflichtungen“ in der Bundesrepublik „leistungsfähige Verkehrssysteme“ vorrätig gehalten werden müßten.⁶⁰ Und ebenso oberflächlich wird auch im Weißbuch 1985 des Bundesverteidigungsministeriums auf das Interesse der Bundeswehr an bestimmten Baumaßnahmen am Straßen- und Schienennetz verwiesen.⁶¹

Obwohl es offensichtlich ist, daß sowohl der Straßenbau als auch die Bundesbahn in starkem Maße durch Kriegsvorbereitungen finanziell belastet werden, werden in der demokratischen Öffentlichkeit bislang nur die militärischen Aspekte des Straßenbaus beachtet. Geht es um die Sanierung der Deutschen Bundesbahn, bleibt diese Seite dagegen weitgehendst ausgeklammert. Dabei muß davon ausgegangen werden, daß die Stationierung der Cruise-Missiles und Pershing-II-Raketen nicht allein für die Straße, sondern ebenfalls für die Schiene zu neuen Belastungen führt, weil Rüstungsmaßnahmen dieser Größenordnung zusätzliche Infrastrukturmaßnahmen im Verkehrswesen nahezu erzwingen.

⁵⁸Freie Fahrt. Zeitung der DKP-Betriebsgruppe Deutsche Bundesbahn Hamburg 5/85.

⁵⁹Freie Fahrt ... , 4/85.

⁶⁰Bundesminister für Verkehr (Hrsg.), Verkehrsbericht, Bonn 1984, S. 5.

⁶¹Bundesminister der Verteidigung (Hrsg.), Weißbuch 1985. Zur Lage und Entwicklung der Bundeswehr, Bonn 1985, S. 91.

Verkehrspolitik von CDU/CSU und FDP

„Ziel unserer Verkehrspolitik ist es, den heutigen Verkehr dem Fortschritt in Wissenschaft und Technik anzupassen, bei freier Wahl des Transportmittels muß er die wirtschaftlichen und sozialen Bedürfnisse unserer Gesellschaft im nationalen und internationalen Rahmen zu den geringsten gesamtwirtschaftlichen Kosten erfüllen“, heißt es im noch heute gültigen „Berliner Programm (2. Fassung)“ der CDU aus dem Jahre 1973. Doch zwischen papiernen Versprechen und Wirklichkeit klafft auch in dieser Frage bei der Unionspartei eine breite Lücke.

Mit ihren „Bahnpolitischen Leitlinien“ aus dem Jahre 1983, ihrem 1985 beschlossenen „Bundesverkehrswegeplan 1985“ sowie dem „Dritten Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen“ aus dem Jahre 1986 hat die konservative Wenderegierung vielmehr die bisherige Verkehrspolitik in ihren Grundlinien fortgeschrieben, obwohl bei oberflächlichem Hinsehen leicht ein anderer Eindruck entstehen könnte.

Straßenverkehr bleibt Favorit

Auf der Basis der Finanzplanung vom 1. Juli 1985 sieht der Bundesverkehrswegeplan 1985 für den Zehn-Jahres-Zeitraum 1986 bis 1995 für den Bundesfernstraßenbau nur noch 50,1 Milliarden Mark vor, während es im Zehn-Jahres-Zeitraum 1976 bis 1985 noch 53,3 Milliarden Mark gewesen sind. Die Investitionszuschüsse des Bundes in das Schienennetz der Deutschen Bundesbahn sollen dagegen von 27,9 auf 35,0 Milliarden Mark steigen. Und zunehmen sollen auch die nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) in den öffentlichen Personennahverkehr fließenden Gelder; für sie ist eine Steigerung von 12,7 auf 13,9 Milliarden Mark vorgesehen. Doch noch stärker sollen die GVFG-Mittel für den kommunalen Straßenbau sowie die Investitionen für die Luftfahrt, die Bundeswasserstraßen und die sonstigen Transportmittel wachsen. Allein bei den GVFG-Mitteln für den kommunalen Straßenbau ist eine Zunahme von 11,0 auf 13,9 Milliarden Mark geplant. Werden diese Punkte aber berücksichtigt, sieht die Entwicklung bereits deutlich weniger erfreulich aus, wie die folgende Übersicht auf der nächsten Seite zeigt:

Tatsächlich allerdings sind die Anteilsverschiebungen zugunsten der Bundesbahn sogar noch geringer, weil im Bundesverkehrswegeplan für den kommunalen Straßenbau nur die GVFG-Mittel ausgewiesen werden. Aus dem GVFG-Topf werden Investitionsvorhaben jeweils nur zu etwa 60 Prozent finanziert. Die verbleibenden 40 Prozent müssen dagegen von den Ländern und Gemeinden aufgebracht werden. Somit werden also tatsächlich

Investitionen nach dem Bundesverkehrswegeplan 1985

	Investitionen 1986–1995 in Mrd. DM	Anteil in Prozent	Investitionen 1976–1985 in Mrd. DM	Anteil in Prozent
Schiennetz der DB (allg. und streckenbezogene Investitionszuschüsse des Bundes)	35,0	27,8	27,9	24,0
Straßenbau (Bundesfernstraßen und GVFG-Mittel)	64,0	50,7	64,3	55,4
GVFG-Mittel für den ÖPNV	13,9	11,0	12,7	10,9
Bundeswasserstraßen, Luftfahrt, sonstige	13,2	10,5	11,2	9,7
Summe	126,1	100,0	116,1	100,0

mehr Gelder für den Straßenbau ausgegeben, als im Bundesverkehrswegeplan ausgewiesen sind.

Trotz mancher schönfärberischer Versprechungen wird das Bundesfernstraßennetz in den kommenden Jahren großzügig weiter ausgebaut. Rund 800 Kilometer neue Autobahnen und etwa 1 900 Kilometer neue Bundesstraßen sind in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen worden. Nach dem die Zeit bis zum Ende dieses Jahrtausends umfassenden Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen, soll das Autobahnnetz bis dahin um rund 1 600 Kilometer und das Bundesstraßennetz um annähernd 3 000 Kilometer wachsen. Und außerdem sind noch etwa 300 Kilometer Ortsumgehungsstraßen vorgesehen.

Kilometermäßig noch sehr viel bedeutsamer fallen allerdings die kommunalen Straßenneubauten ins Gewicht. Hier existieren zwar keine derart detaillierten langfristigen Planungen und Übersichten, doch sollen es bis zum Ende dieses Jahrtausends einige tausend weitere neue Straßenkilometer sein.

Verteidigt werden die Aus- und Neubaupläne von der CDU/CSU mit der zu erwartenden anhaltenden Zunahme des Straßenverkehrs. Wenn sich an den grundlegenden Rahmenbedingungen in den nächsten anderthalb Jahrzehnten nichts ändert, erklären sie unter Berufung auf verschiedene Untersuchungen, muß für das Jahr 2000 mit einem Pkw-Bestand zwischen 28 und 31 Millionen gerechnet werden. Gegenüber dem Stand von 1985 würde dies eine Zunahme um 19 bis 31 Prozent bedeuten. Bei den Fahrleistungen allerdings wird nur mit einer Zunahme zwischen 4 und 14 Prozent gerechnet. Da die Auslastung der Fahrzeuge jedoch weiter sinken dürfte, soll die in Personenkilometer gemessene Verkehrsleistung im Individualverkehr bis zum Jahr 2000 nur noch um höchstens 5 Prozent zunehmen. Für möglich gehalten wird aber auch ein Rückgang um rund 1 Prozent. Mit einer deutlich stärkeren Zunahme der Verkehrsleistung wird dagegen im Straßengüterverkehr gerechnet. Hier soll sich die in Tonnenkilometer gemessene Leistung zwischen 14 und 33 Prozent erhöhen.

Alleine mit diesen Zahlen ließe sich die Favorisierung des Straßenbaus aber verständlicherweise nur schwer begründen. Deshalb hat sich Bundesverkehrsminister Dollinger auch noch andere Argumente einfallen lassen. 11 Millionen Pkw seien allein in den Ferienmonaten Juli bis September auf bundesdeutschen Straßen unterwegs in den Urlaub, verkündete er. Und hinzu kämen in dieser Zeit auch noch einmal rund 150 000 Reisebusse. Investitionen in Bundesfernstraßen, schlußfolgerte er, seien also allein schon deshalb notwendig, um auch in diesen Monaten den Verkehrsfluß gewährleisten zu können.⁶²

Doch nicht nur zu den Hauptreisezeiten gibt es nach den Feststellungen von Minister Dollinger häufig Verkehrsstaus. Dementsprechend seien in vielen Regionen der Bundesrepublik noch Neu- und Ausbaumaßnahmen im Straßennetz erforderlich. Daß diese Logik nicht stimmt, stört weder ihn noch die anderen Straßenbauenthusiasten. Tatsächlich gilt vielmehr, daß die Staus mit dem Straßenbau zunehmen. Und dies trifft sogar für die vielgepriesenen Autobahnen zu. Während 1975 erst rund 700 Autobahnkilometer als staugefährdet galten, waren es 1981 bereits 1 200 Kilometer. Trotz Ausbaus des Autobahnnetzes vergrößerte sich der Anteil der staugefährdeten Autobahnkilometer am gesamten Autobahnnetz in dieser Zeit von 12 auf 16 Prozent.⁶³

Ein anderes beliebtes Argument der Autolobbyisten zielt auf die angeblich positiven Auswirkungen des Straßenbaus auf die Verkehrsunfallentwicklung. Doch nur auf den ersten Blick scheint dies den Realitäten zu entsprechen. Tatsächlich ist der behauptete Zusammenhang bislang nur völlig ungenügend untersucht worden. Wer wirklich etwas zur Verringerung der Verkehrsunfallzahlen und der Unfallschwere unternehmen wollte, brauchte nicht zum Mittel des Straßenbaus greifen, sondern könnte ein positives Ergebnis auch sehr viel billiger und umweltfreundlicher erzielen: durch Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Eine von der Bundesanstalt für Straßenwesen durchgeführte Untersuchung über die unfallmäßigen Auswirkungen einer Tempo-100-Regelung auf den Autobahnen hat trotz der wenig zufriedenstellenden Untersuchungsbedingungen gezeigt, daß bei einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 Stundenkilometer auf den Autobahnen die Unfallzahlen auf ihnen um rund 18 Prozent zurückgehen könnten. Gleichzeitig würde nach ihrer Feststellung auch mit einem Rückgang der Unfallschwere zu rechnen sein. Bei einer generellen Beschränkung auf Tempo 100 auf den Autobahnen und Tempo 80 auf Landstraßen könnte nach Meinung der Bundesanstalt für Straßenwesen die Unfallrate bei weitgehender Akzeptanz und damit Beachtung dieser Begrenzungen auf Autobahnen sogar um 25 Prozent und auf Landstraßen um 8 Prozent gesenkt werden.

Zugleich hätten derartige Geschwindigkeitsbegrenzungen auch eine verringerte Fahrleistung der Kraftfahrzeuge zur Folge. Legten alle Kraftfahrzeuge zusammen 1984 in der Bundesrepublik 358,3 Milliarden Kilometer zurück, wären es nach Erkenntnis der Bundesanstalt bei einer weitgehend beachteten Tempo-100/80-Regelung nur 356,3 Milliarden Kilometer gewesen. Dies hätte immerhin einen Rückgang um fast 1 Prozent bedeutet.⁶⁴

⁶²Deutsche Reisebüro-Zeitung vom 19. 6. 1985.

⁶³aktiv vom 29.9.1984.

⁶⁴Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.), Untersuchung zur Auswirkung der vorübergehenden Anordnung von Tempo 100 auf Bundesautobahnstrecken im Rahmen des Abgasgroßversuchs auf das Unfallgeschehen, Bergisch-Gladbach 1986, S.37 ff.

Zumindest hinsichtlich der Verkehrsunfallentwicklung ähnlich positive Auswirkungen lassen sich auch im Wohngebiet erzielen, wenn dort großräumig verkehrsberuhigt und eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 Kilometern durchgesetzt wird. Ob 30, 50, 80, 100 oder ein anderes Limit vorgeschrieben wird, immer bleibt jedoch die Notwendigkeit einer konsequenten Überwachung sowie Ahndung von Verstößen bestehen, weil sonst mit der Einhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen durch die Mehrheit der Kfz-Führer nicht zu rechnen ist.

Trotz der gewaltigen Anstrengungen der CDU/CSU zugunsten des Individual- und Straßengüterverkehrs gibt es aus den Kreisen der Autolobby allerdings viel Kritik an deren Verkehrspolitik. „Die Verkehrspolitik“, behauptete der Verband der Automobilindustrie beispielsweise 1984, „muß wieder zu einer bedarfsgerechten Investitionspolitik zurückfinden. Bis jetzt konnte die verfehlte Verkehrsinvestitionspolitik der zurückliegenden Jahre leider nur geringfügig korrigiert werden. Auch die augenblicklichen Haushaltsansätze reichen bei weitem nicht aus, um die Substanz zu erhalten und daneben die notwendigen Neu- und Ausbauplanungen zügig voranzutreiben . . . Für die Erhaltung und den Ausbau unseres Straßennetzes ist eine zügige und nachhaltige Erhöhung der Investitionsmittel und deren Verstetigung unerlässlich.“⁶⁵ Allein im fernstraßenbau, behauptete der ins gleiche Horn stoßende Präsident des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie, Günther Herion, sei inzwischen ein Nachholbedarf an Neu- und Ausbaumaßnahmen entstanden, der Investitionen in Höhe von rund 90 Milliarden Mark entspreche.⁶⁶

Obwohl der Straßenbau großzügig vorangetrieben wird, ist die Kritik aus der Sicht der Autolobby allerdings nicht völlig unberechtigt. Während auf der einen Seite zwar für den Zeitraum von 1986 bis 1995 für den fernstraßenbau insgesamt 50,1 Milliarden Mark vorgesehen sind, müssen auf der anderen Seite in diesem Zeitraum aber für Ersatzinvestitionen im Fernstraßenbereich bereits 25,6 Milliarden Mark aufgewandt werden, die jedoch nicht zusätzlich zur Verfügung stehen, sondern die Neu- und Ausbaumöglichkeiten schmälern. Völlig zu Recht mußte Bundesverkehrsminister Dollinger eingestehen, daß „mit wachsenden Anlagewerten auch die zur Substanzerhaltung benötigten Ersatzinvestitionen“ steigen. „Schon die Erhaltung der vorhandenen Bausubstanz wird ein finanzielles Zukunftsproblem“, räumte er weiter ein.⁶⁷

Es wird also ganz offensichtlich, daß die bisherige Verkehrspolitik an immer engere Grenzen stößt. Je großzügiger der Straßenbau vorangetrieben wird, desto immenser werden die Investitionsanforderungen für die Zukunft. Mit heutigen Investitionen wird daher keineswegs die Zukunft gemeistert, sondern im Gegenteil weiter belastet.

Aber der Individual- und Straßengüterverkehr wird nicht allein durch den Straßenbau und die Ablehnung von Geschwindigkeitsherabsetzungen auf den Autobahnen, auf Landstraßen und in Wohngebieten gefördert, sondern noch durch eine Vielzahl weiterer Begünstigungen. Eine hiervon ist die steuerliche Begünstigung von bleifreiem Benzin und Katalysatorautos, mit der offiziell zwar dem Umweltschutz gedient werden soll, die tatsächlich jedoch den Individualverkehr gegenüber dem öffentlichen Personenver-

⁶⁵Verband der Automobilindustrie e.V. (Hrsg.), Auto 83/84, Frankfurt 1984 S. 78

⁶⁶FAZ vom 12.5.1984.

⁶⁷Bulletin des Presse- und Informationsamtes der Bundesregierung vom 13.3.1984.

kehr noch mehr begünstigen. Eine andere ist die inzwischen weitgehende Tolerierung des Gehwegparkens selbst dort, wo Fußgänger und Radfahrer gröblich behindert oder gefährdet werden. Daß der Kfz-Verkehr zudem nicht finanziell zur Beseitigung der von ihm angerichteten Umweltschäden herangezogen wird, ist schon in früheren Abschnitten aufgezeigt worden.

Der Straßengüterverkehr erfährt außerdem noch eine finanzielle Förderung aus dem Bundes- sowie verschiedenen Landeshaushalten. So hat die Bundesregierung 1985 in ihrem Programm „Humanisierung der Arbeitswelt“ auch einen „Förderschwerpunkt Straßengüterverkehr“ geschaffen, nach dem förderungsfähige Projekte mit einem Zuschuß in Höhe von 50 Prozent der Projektkosten rechnen dürfen. Existierte dieses Humanisierungsprogramm nicht bereits seit Mitte der siebziger Jahre, könnte man noch glauben, daß es hier tatsächlich um die „Humanisierung der Arbeitswelt“ ginge. Doch die seitdem gesammelten Erfahrungen zeigen, daß hier vielmehr nur die Entwicklung und der Einsatz neuer Techniken finanziell gefördert werden, positive Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen aber in der Regel nur ein Nebenprodukt sind.

Ein Beispiel für die Förderung über Landesmittel stellt die sogenannte „Steinwinter-Flunder“ dar. Augenfälligstes Merkmal der von der Stuttgarter Firma Steinwinter entwickelten Nutzfahrzeuge ist das unter die Ladefläche verbannte Führerhaus. Der Grundgedanke dabei ist, eine über die gesamte Fahrzeuglänge reichende Ladefläche zu erhalten. Dadurch würde die Ladefläche vergrößert und könnten die Fahrzeuge gleichzeitig be- und entladen werden. Daß ergonomische Forderungen und Sicherheitsfragen von Steinwinter nur ungenügend berücksichtigt wurden, sei lediglich am Rande vermerkt. Bedeutsamer scheint in unserem Zusammenhang die Tatsache, daß Steinwinter für seine Entwicklung vom Land Baden-Württemberg rund eine Million Mark an Subventionen erhalten haben soll, wie die Gewerkschaft ÖTV erklärte.

Derartige von verantwortlichen Politikern geförderte Erweiterungen der Ladekapazitäten sind in jüngerer Zeit verschiedene zu beobachten gewesen. Alleine die Anhebung des zulässigen Gesamtgewichts für Lastzüge von 38 auf 40 Tonnen bedeutet nach Angaben der Deutschen Bundesbahn eine Kapazitätsausweitung um rund 4 Prozent. Trotzdem ist die Straßenverkehrszulassungsordnung 1986 entsprechend novelliert worden. Durch eine Übergangsregelung wurde außerdem gewährleistet, daß auch die heute üblichen Dreiachssattelschlepper trotz zu geringen Achsabstandes das neue zulässige Gesamtgewicht von 40 Tonnen erreichen können.

Ebenfalls auf eine Erhöhung der Transportkapazitäten läuft die Anhebung des Verhältnisses zwischen zulässigem Gesamtgewicht des Zugfahrzeuges und zulässigem Gesamtgewicht des Anhängers von bisher 1 zu 1,4 auf nunmehr 1 zu 1,5 hinaus, die ebenfalls mit der Novelle zur Straßenverkehrszulassungsordnung 1986 beschlossen wurde. Damit darf nun hinter einem Zugfahrzeug von 16 Tonnen Gesamtgewicht ein Anhänger von 24 Tonnen mitgeführt werden.

Daß diese Kapazitätsausweitungen Arbeitsplätze gefährden, wird offiziell allerdings in der Regel ignoriert, obwohl wissenschaftlich untermauerte Zahlen auf dem Tisch liegen. In einer Ende der siebziger Jahre durchgeführten „Nutzen-Kosten-Untersuchung über die Veränderung von Achslasten und/oder zulässigem Gesamtgewicht von Nutzfahrzeugen“ kam das Battelle-Institut in Frankfurt zu dem Ergebnis, daß eine Erhöhung des

Nutzfahrzeugbestand (in 1 000) und Ladekapazitäten (in 1 000 t)

	1980	1986				
	Bestand	Lade- kapazität	Bestand	Verän- derung (in %)	Lade- kapazität	Verän- derung (in %)
Lkw	1 277	3 897	1 295	+ 1,4	3 750	+ 3,8
Sattelzugmaschinen zulassungspflichtige Anhänger zur Lastenbeförderung	60	-	66	+ 10,0	-	-
Summe Ladekapazität		7 330			8 050	+ 9,8
Summe Lkw und Sattelzugmaschinen	1 337		1 361	+ 1,8		

zulässigen Gesamtgewichts von 38 auf 44 Tonnen, wie sie zeitweilig diskutiert wurde, zwischen 16 000 und 24 000 Arbeitsplätze kosten würde. Da mit einer geringeren Zahl von Fahrzeugen die gleiche Ladung transportiert werden könnte, stellte das renommierte Institut fest, ließen sich in dieser Größenordnung Fahrer einsparen.

Auf diesen Punkt einer drohenden Arbeitsplatzvernichtung im Güterkraftverkehrsgewerbe verwies auch der DGB in seiner Stellungnahme zu dem Gutachten im März 1981. Doch mit den Arbeitsplätzen in diesem Bereich allein sei es noch nicht genug, fuhr der DGB fort. Untersucht werden müßten genauso „die Auswirkungen auf die Arbeitsplätze im Produktionsbereich, wobei nicht nur die Hersteller, sondern vor allem auch die Zulieferbetriebe in die Analyse einbezogen werden müßten. Wenn eine Gesamtgewichtserhöhung zu einer Verringerung der Anzahl der insgesamt umlaufenden Fahrzeuge führt, so werden nicht nur von den Herstellern weniger Nutzfahrzeuge produziert, es müssen weniger Motoren, Getriebe, Bremsanlagen usw. zugeliefert werden.“

Da die neuen Höchstwerte noch nicht lange gelten, läßt sich über die negativen Auswirkungen auf die Beschäftigungslage natürlich noch nichts Konkretes berichten. Doch darf nicht übersehen werden, daß die Expansion des Straßengüterverkehrs sich heute kaum noch in einem wachsenden Bestand an Lkw und Sattelzugmaschinen niederschlägt, sondern weitgehend nur noch in den Anhängerzahlen, wie auch aus der Übersicht auf dieser Seite hervorgeht:

Bereits jetzt reicht die nur noch geringe Zunahme der Lkw und Sattelzugmaschinen nicht mehr aus, um die rationalisierungsbedingte Arbeitsplatzvernichtung im Güterkraftverkehrsgewerbe zumindest statistisch ausgleichen zu können. In erster Linie als Folge von Rationalisierungsmaßnahmen ist die Zahl der Beschäftigten in diesem Bereich, zu dem die Statistik auch die Erwerbstätigen in der Verkehrsvermittlung sowie in den Speditionen und Lagereien zählt, zwischen 1980 und 1985 um 2 000 zurückgegangen.

Naturgemäß noch schwieriger lassen sich die von Kapazitätserweiterungen über höhere Gesamtgewichte und Achslasten ausgehenden Auswirkungen auf die Beschäftigungssituation in der Automobilindustrie sowie deren Zulieferern zahlenmäßig aufzeigen. Mit

Sicherheit ist aber zu sagen, daß hier ein Bereich der Automobilindustrie getroffen würde, über den die Wirtschaftsrezession der achtziger Jahre nicht spurlos hinweggegangen ist. So lag beispielsweise die Produktion von Lkw in der Bundesrepublik trotz inzwischen wieder eingesetzten Wachstums 1985 stückzahlmäßig immer noch 20 Prozent unter der des Jahres 1980. Und die Situation bei Anhängern sah nicht grundlegend anders aus.

Daß die Nutzfahrzeuge und Anhänger herstellenden Unternehmen deshalb noch lange nicht am Hungertuch nagen, steht dabei auf einem ganz anderen Blatt. Und genauso wenig darf hieraus geschlossen werden, daß nur einfach die Produktionszahlen wieder steigen müßten, um sichere Arbeitsplätze zu garantieren. So übertraf zwar der Bruttoproduktionswert der 1985 in der Bundesrepublik hergestellten Anhänger, Aufbauten und Container den Wert des Jahres 1980 um rund 6 Prozent, doch die Zahl der Beschäftigten ging im Bereich Anhänger und Aufbauten um gut 10 Prozent zurück. Bereits dieses eine Beispiel läßt erkennen, daß die Arbeitsplatzsicherheit tatsächlich von Art und Ausmaß der Rationalisierungsmaßnahmen sowie dem Widerstand der Beschäftigten, ihrer Betriebsräte und ihrer Gewerkschaft gegen die Arbeitsplatzvernichtung sowie durch Arbeitszeitverkürzungen abhängt, aber nicht von der Entwicklung des Produktionswertes bzw. der Produktionszahlen.

Sind Straßenbau, Steuervergünstigungen, Lockerungen der Sozialvorschriften, höhere Gesamtgewichte und Verzicht auf Abgeltung der volkswirtschaftlichen Kosten schon heute dem Straßenverkehr sehr förderlich, werden die in der Entwicklung oder Erprobung befindlichen Verkehrsleitsysteme erst in fernerer Zukunft zum Tragen kommen. Mit ihrem flächendeckenden Einsatz allerdings dürften sie zu einem der wichtigsten Förderungsinstrumente für den Individual- und Straßengüterverkehr werden.

Bereits seit den siebziger Jahren beschäftigen sich an verschiedenen Universitäten sowie in Unternehmen der Automobil- und Elektronikindustrie Wissenschaftler intensiv mit der Entwicklung elektronischer Autofahrerleit- und Informationssysteme. Aufgabe dieser Systeme soll es sein, Kraftfahrer auf dem günstigsten Weg zu ihrem Ziel zu führen. Am einfachsten zu realisieren sind Systeme, die auf jegliche Infrastruktur auf den Straßen verzichten können. Bei ihnen ist nur ein Computer im Auto erforderlich, der mit dem Straßennetz einzelner Städte oder ganzer Regionen gefüttert wird. Bei Fahrtantritt muß der Fahrer nur noch Start und Ziel eingeben, damit der Computer die günstigste Fahrtroute ausrechnen und ihn anweisen kann. Ein elektronischer Kompaß und die zurückgelegte Wegstrecke messende Radsensoren sorgen dafür, daß der Computer jederzeit „weiß“, wo sich das Kraftfahrzeug gerade befindet. Auch wenn der Fahrzeuglenker eine Anweisung nicht befolgt hat, kann der Computer ihn daher weiterführen, indem er einfach die neue Fahrtroute ausrechnet.

Der praktische Nutzen derartiger Systeme ist indes verhältnismäßig gering, da Verkehrsstaus, Straßensperrungen, Straßenverhältnisse und ähnliches unberücksichtigt bleiben. Vor dem Steckenbleiben in einem Verkehrsstau wird man also nicht geschützt. Gegebenenfalls kann es aber leichter fallen, durch ein Abweichen von der vom Computer empfohlenen Fahrtroute Staus usw. schneller wieder zu entkommen. Vorteile bieten solche Systeme vor allem Berufskraftfahrern, die häufig wechselnde Ziele anfahren müssen, da sie durch die Navigationshilfe zeit- und nervenraubende Suchereien vermeiden können.

Wirklich optimal für den Straßenverkehr sind aber erst Leit- und Informationssysteme,

in deren Entscheidungen aktuelle Verkehrsinformationen eingehen. Hier gibt es wiederum zwei verschiedene Möglichkeiten, die jedoch beide eine verhältnismäßig umfangreiche Infrastruktur auf der Straße voraussetzen, wenn sie optimal wirken sollen.

Zum Funktionieren beider Varianten ist eine Vielzahl an aktuellen Verkehrsinformationen notwendig, die zum Beispiel über Dektoren am Fahrbahnrand oder unter der Fahrbahnoberfläche erfaßt werden können. Zu diesen Informationen gehören unter anderem die Fahrzeugdichte und die Geschwindigkeiten, die getrennt für Pkw, Lkw und andere Kraftfahrzeuge erfaßt werden müssen, die vom Wetter abhängigen Fahrbahnverhältnisse sowie witterungsbedingte Sichtbehinderungen. Ständig erfaßt werden müssen ebenso Behinderungen, wie sie aus Baustellen, durch Verkehrsunfälle oder durch Militärkolonnen entstehen können.

Aus allen diesen Informationen lassen sich mittels Computer Empfehlungen für den Fahrzeuglenker ausarbeiten. Werden die entsprechenden Warnungen und Empfehlungen über den Verkehrsfunk verbreitet, bleibt der weitere Aufwand zwar gering, doch ist auch die Wirksamkeit sehr eingeschränkt. Zum einen müssen die Kraftfahrer jeweils die für sie wichtigen Verkehrsmittelungen selbst herausfiltern, und zum anderen können untergeordnete Verkehrseinschränkungen kaum aufgenommen werden. Wenn beispielsweise während der Hauptverkehrszeiten in den Ballungsgebieten Hunderte von Verkehrsstaus entstehen, stößt der Verkehrswarnfunk sofort an seine Grenzen.

Optimal ist deshalb nur ein Leit- und Informationssystem, das unmittelbar auf die Kraftfahrzeuge einlenkt. Dazu müssen jedoch an den Straßen Systeme zur Informationsübermittlung installiert werden, damit von jedem Fahrzeug jederzeit alle für die eigene Fahrtroute wichtigen Informationen empfangen werden können, alle diese Fahrtroute nicht berührende Informationen jedoch ausgespart bleiben. Eine auf den Fahrweg und das Fahrzeug bezogene Auswahl der zur Verfügung stehenden Informationen würde es bei einem flächendeckenden Meß- und Informationsübermittlungsnetz tatsächlich ermöglichen, jederzeit optimale Fahrtrouten auszurechnen.

Werden die Grundzüge der ersten Variante in den nächsten Jahren unter der Bezeichnung „Ariam“ (Autofahrer-Rundfunk-Informationen aufgrund aktueller Meßdaten) im Autobahnnetz des Rhein-Main-Gebietes erprobt, befaßt sich mit der zweiten Möglichkeit das von verschiedenen westeuropäischen Automobilkonzernen initiierte Projekt „Prometheus“ (Program for an European Traffic with Highest Efficiency and Unprecedented Safety). Beide Vorhaben werden selbstverständlich direkt bzw. indirekt öffentlich gefördert.

Tatsächlich laufen alle diese Systeme auf eine massive Förderung des Individual- und Straßengüterverkehrs hinaus. Damit die Benutzung von Pkw und Lkw attraktiv bleibt, soll deren Flexibilität durch Milliardenaufwendungen gesichert und erhöht werden. Zugleich werden diese Systeme allerdings auch von staatlicher Seite gefördert, weil die Automobil- und Elektronikindustrie sich hier ein profitträchtiges Milliardengeschäft erhofft. In welchem Ausmaße bundesdeutsche Konzerne, unter ihnen gerade auch Flick, auf die Politik einwirken, hat die Parteispendenaffäre deutlich gezeigt.

Bundesbahn bleibt notleidend

Wohin der Zug bei der Deutschen Bundesbahn gehen soll, hat die CDU/CSU/FDP-Koalition im November 1983 mit ihren „Bahnpolitischen Leitlinien“ klar zu erkennen gegeben. Danach sollen bis 1990

- im Personenverkehr 7 000 Kilometer Streckenlänge stillgelegt werden, was eine Reduzierung des Streckennetzes um ein Drittel bedeuten würde,
- 6 000 der 1983 noch täglich außerhalb der Ballungsgebiete verkehrenden 12 000 Nahverkehrszüge gestrichen werden, nachdem in den vorangegangenen zehn Jahren bereits 5 000 Nahverkehrszüge dem Rotstift zum Opfer gefallen sind,
- von den 1983 für den Güterverkehr noch zur Verfügung stehenden 28 000 Kilometer Streckenlänge zwischen 3 000 und 6 000 Kilometer stillgelegt werden,
- rund 70 000 Güterwagen ausgemustert werden, wodurch sich ihre Zahl um rund ein Drittel verringern würde,
- zahlreiche Ausbesserungswerke und Rangierbahnhöfe stillgelegt bzw. in ihrer Tätigkeit stark eingeschränkt werden,
- mindestens 60 000 weitere Arbeitsplätze bei der Bahn vernichtet werden, während die Arbeitsproduktivität gleichzeitig um real 40 Prozent steigen soll.

So wenig sonst von Versprechungen der Regierungsparteien zu halten ist, in diesem Falle mußten sie ernst genommen werden. Und in der Tat haben Bundesverkehrsministerium wie Bundesbahnvorstand seit 1983 große Anstrengungen unternommen, um diese Leitlinien gegen den Widerstand der Eisenbahner, der Gewerkschaften, verschiedener Gemeinden und einzelner Landespolitiker zu verwirklichen. Unumwunden hat Bundesbahnvorstandsmitglied Hans Wiedemann erklärt: „Strategisches Ziel der Bahn ist es, den Verlust von Marktanteilen einzudämmen und durch Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit einen gezielten Zuwachs wirtschaftlicher Marktanteile zu ermöglichen.“⁶⁸ Nun ist zwar keineswegs etwas gegen die Rückgewinnung von Marktanteilen einzuwenden, aber mit der Betonung „wirtschaftlicher“ Marktanteile wird bereits die Zielsetzung der Bahnverantwortlichen erkennbar. Konzentrieren will man sich auf jene Bereiche, die unter betriebswirtschaftlicher Betrachtungsweise Gewinn bringen können, während das übrige Angebot noch stiefmütterlicher behandelt werden soll.

Auf der Grundlage der „Bahnpolitischen Leitlinien“ wurde vom Bahnvorstand seit 1983 ein Dreiphasenprogramm entwickelt, mit dessen Realisierung 1987 begonnen wird. In der ersten Phase soll eine „homogene Grundstruktur“ geschaffen werden, in der 1988 beginnenden zweiten Phase möchte die Bahn dann eine „Differenzierung nach Zeit und Raum“ vornehmen, und in der bis 1991 reichenden dritten Phase soll schließlich die endgültige Differenzierung nach Produkten erfolgen.

⁶⁸Zitiert nach dem Redemanuskript ...

Ziemlich eindeutig wird das Hauptgewicht der Bahn zukünftig beim Güterverkehr liegen, „der sowohl von der Kosten- als auch von der Erlösseite her das Hauptgeschäft bei der Deutschen Bundesbahn ausmacht“.⁶⁹ Durch ein ganzes Bündel an Maßnahmen will der Vorstand hier die Arbeitsproduktivität radikal anheben, den Gütertransport spürbar beschleunigen und die Pünktlichkeit nachhaltig verbessern.

Im einzelnen soll zum Beispiel im Wagenladungsverkehr, das heißt beim Transport von Einzelwagen und Wagengruppen, eine Konzentration auf rund 280 Knotenpunkt-bahnhöfen erfolgen, von denen maximal 28 Rangierbahnhöfe sein sollen. Ausweiten will die Bahn besonders den kombinierten Verkehr, an dem sie zukünftig zudem private Transportunternehmen verstärkt beteiligen möchte. Und genannt werden muß auch das 1984 eingeführte InterCargo-System, dessen Bedeutung sie weiter steigern will. Alle für dieses System aufgegebenen Sendungen werden ab 16.00 Uhr beim Kunden abgeholt, über Nacht mit Schnellgüterzügen befördert und am Morgen bis 8.00 Uhr dem Empfänger angeliefert. An eine flächendeckende Erschließung des Bundesgebietes durch InterCargo wird allerdings nicht gedacht. Vielmehr soll es bei den jetzt durch dieses System miteinander verbundenen 11 Wirtschaftszentren bleiben, mit dem etwa 25 Prozent aller Wagenladungstarifpunkte der Bundesbahn erfaßt sind.

Sehr weitreichende Veränderungen stehen aber in erster Linie beim Personenverkehr der Bundesbahn an. Ihr Hauptmerkmal sind dabei weitere Verschlechterungen im Nahverkehr, speziell in der Fläche sowie Verbesserungen im Fernverkehr. Seit dem 31. März 1987 verkehren 56 Tag- und 8 Nachtzüge, die rund 200 Städte in 13 westeuropäischen Ländern miteinander verbinden, als Euro-City-Züge (EC). Vorerst keine größeren Veränderungen soll es beim Inter-City-Angebot (IC) geben, dessen Bedeutung die Bahn allerdings durch Fahrplanveränderungen besonders im D-Zug-Bereich weiter anheben will. Hatte Bahnvorstandsmitglied Wiedemann noch 1985 bedauert, daß es bislang nicht gelungen sei, „den D-Zug-Verkehr als Markenartikel mit spezifischen Angebotsmerkmalen zu entwickeln“,⁷⁰ scheint auch hier ein Lösungsansatz gefunden zu sein. Ab 1988 soll mit dem Aufbau eines Interregio-Netzes das jetzige D-Zug-System ersetzt werden. Merkmale von Interregio sollen verkürzte Reisezeiten, Geschwindigkeiten bis 200 Stundenkilometer, Linienbildung und neue Reisezugwagen sein.

Wenig Erfreuliches läßt sich dagegen hinsichtlich des Nahverkehrs berichten. Hier wird unverändert an Streckenstillegungen und Aufgabenzuweisungen an die Länder festgehalten. Unbestreitbar will die Bahn zwar den Verkehr auf einer Reihe von Nahverkehrsstrecken attraktiver gestalten, zugleich orientiert sie aber auf Verträge mit den Länderregierungen, nach denen diese eine Mitverantwortung für die Aufrechterhaltung speziell von Schienenpersonennahverkehrsangeboten übernehmen sollen. Dabei ist es zweifellos richtig, wenn Bahn und Länderregierungen sich gemeinsam an den Tisch setzen, um einheitliche Konzeptionen für das Nahverkehrsangebot zu entwickeln. Doch darf der Bahn dadurch nichts von ihrer Verantwortung erlassen werden. Völlig unerträglich wird es, wenn die Bahn unter Schonung des Bundeshaushaltes und Belastung der Länderhaushalte saniert werden soll.

⁶⁹Ebd.

⁷⁰Ebd.

Während CDU/CSU und FDP trotz der hohen zusätzlichen Folgekosten am weiteren Ausbau des Straßennetzes festhalten, wurde in den „Bahnpolitischen Leitlinien“ festgelegt, daß neue S-Bahnen oder S-Bahn-Ausbaumaßnahmen nur noch realisiert werden dürfen, wenn weder dem Bund noch der Deutschen Bundesbahn hieraus neue Folgekosten entstehen. Da ein kostendeckender Betrieb jedoch undenkbar ist, gibt es nur zwei Möglichkeiten: entweder wird auf den weiteren Ausbau der S-Bahn-Netze verzichtet, oder die Länder müssen sich zur Übernahme der Folgekosten bereiterklären, womit aber der Bund ein weiteres Mal in seinen Aufgabenbereich fallende Verpflichtungen nach unten abgewälzt hätte.

Die größten Hoffnungen setzen sowohl der Bahnvorstand als auch die meisten Verkehrspolitiker nicht nur in den Reihen der Unionsparteien und der FDP auf die Hochgeschwindigkeitsstrecken, die mit Beginn der neunziger Jahre zur Verfügung stehen sollen. Ab 1991 will die Bundesbahn auf den beiden Neubaustrecken Mannheim-Stuttgart sowie Hannover-Würzburg die ersten Intercity-Expreszüge mit Geschwindigkeiten zwischen 200 und 250 Stundenkilometer verkehren lassen. Die ersten 45 bis 50 ICE-Wagen mit einem Auftragswert von annähernd zwei Milliarden Mark sollen voraussichtlich noch 1987 bestellt werden.

Bis zur Jahrtausendwende plant die Bahn, ein Schnellfahrnetz von rund 2000 Kilometer zu schaffen. Doch so stolz sich diese Zahl im ersten Moment anhört, so dürftig ist sie doch in Wirklichkeit. Selbst im Jahre 2000 wird damit nämlich – abhängig vom Ausmaß der Streckenstilllegungen – nur etwa ein Zehntel des Bundesbahnstreckennetzes für Geschwindigkeiten von mehr als 160 Stundenkilometer geeignet sein. Daß dies volkswirtschaftlich gesehen völlig ungenügend ist, muß selbst im Bundesverkehrswegeplan 1985 ziemlich offen eingestanden werden. „Legt man das gesamtwirtschaftliche Nutzen/Kosten-Verhältnis zugrunde, so überschreitet das festgestellte Investitionsvolumen auch bei extrem enger Definition der Bauwürdigkeit“, wie es dort heißt, „deutlich die Finanzierungsmöglichkeit des Zeitraumes 1986 bis 1995.“

Vor diesem Eingeständnis dürfte die von Gewerkschaftsseite geäußerte Kritik an der Investitionsstruktur im Verkehrswesen noch verständlicher sein. Obwohl die Bundesbahn im Zehnjahreszeitraum 1986 bis 1995 mit 35 Milliarden Mark rund 25 Prozent mehr an Investitionszuschüssen des Bundes für ihr Schienennetz erhalten soll als im vorangegangenen Zehnjahreszeitraum, reicht dieser Betrag bei weitem nicht aus, um den Nachholbedarf zu decken und die Bundesbahn auf die Höhe der Zeit bringen zu können.

In Umweltschutzkreisen allerdings sind die Hochgeschwindigkeitsstrecken bis heute umstritten. Kritisieren einige nur die ungenügende Beachtung des Umwelt- und Naturschutzes bei der Trassenplanung für die Neubaustrecken, lehnen andere den Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Schiene generell ab. Daß die Bundesbahn kaum noch einen Kilometer neue Strecke bauen kann, ohne auf heftigsten Widerstand von Bürgern zu stoßen, hat sie sich jedoch in erheblichem Maße selbst zuzuschreiben. Weil der Bahnvorstand beispielsweise den ICE mit Tempo 200 durch das Ahlener Stadtgebiet jagen, aber an Lärmschutzmaßnahmen sparen wollte, mußte sich der Ahlener Rat im Juni 1985 mit diesem Problem auseinandersetzen. Alle Fraktionen schlossen sich unter dem Druck der Bevölkerung der Forderung der DKP-Fraktion an, sich dem Vorhaben der Bundes-

bahn zu widersetzen, wenn nicht der Lärmschutz gesichert ist.⁷¹

Insgesamt jedoch bedeuten die Hochgeschwindigkeitsstrecken einen Schritt in die richtige Richtung, denn mit den heutigen Geschwindigkeiten kann die Bahn weder mit dem Pkw noch mit dem Flugzeug ausreichend konkurrieren. Daß die Bahn wesentlich umweltfreundlicher und sicherer als der Straßenverkehr ist, wurde bereits aufgezeigt, doch auch dem Flugzeug ist die Bahn zumindest hinsichtlich der Umweltfreundlichkeit eindeutig überlegen. Selbst die Hochgeschwindigkeitszüge werden beispielsweise nur etwa ein Drittel der Energie erfordern, wie sie heutige Flugzeuge zur Beförderung der gleichen Passagierzahlen und gleichen Gütermengen verbrauchen.

Können Maßnahmen zur Verbesserung der Attraktivität des Schienenverkehrsangebotes nur begrüßt werden, müssen dagegen alle Verschlechterungen grundsätzlich auf Ablehnung stoßen. Hierzu gehören auch die geplanten weiteren Streckenstilllegungen. Sie beeinträchtigen nicht nur die Mobilität der nichtmotorisierten Haushalte, sondern gleichfalls die Attraktivität der vom Bahnvorstand favorisierten Verkehrsangebote. Je schlechter der Zubringerdienst zu den Hauptstrecken funktioniert, befürchten viele Gewerkschafter, desto mehr Fahrgäste und Güterversender dürften der Bahn den Rücken kehren.

Mit dieser Befürchtung stehen sie keineswegs alleine da. Verkehrseinschränkungen, bestätigte der Präsident der Akademie für Raumforschung und Landesplanung Hannover, Dr. Günter Brenken, hätten fatale Wirkungen, „weil ein nicht unerheblicher Teil von Reisenden die Hauptstrecken nur bei möglicher Weiterfahrt auf Nebenstrecken benutzen kann“.⁷² Und selbst CSU-Politiker teilen diese Sorge: „Die Bedeutung der Nebenstrecken für die Auslastung des Hauptnetzes der Bahn wird oftmals unterschätzt“, warnte beispielsweise der bayerische Staatsminister für Wirtschaft und Verkehr, Anton Jaumann.⁷³ Der Leiter der Bayerischen Staatskanzlei, Edmund Stoiber, wies zudem darauf hin, daß aus Streckenstilllegungen nur mit einem „Sanierungsgewinn“ von rund 400 Millionen Mark im Jahr gerechnet werden könne, das Gesamtdefizit der Bahn aber alljährlich mehrere Milliarden Mark betrage.⁷⁴

Während gegenüber der Öffentlichkeit nicht erst seit heute der Eindruck zu erwecken gesucht wird, die Stilllegung zahlreicher Nebenstrecken sei aus „Rentabilitätsgründen“ unumgänglich, mußte Bundesverkehrsminister Werner Dollinger vor den Delegierten des Hamburger GdED-Kongresses eingestehen, „daß viele Strecken, ich sag’s einmal in der Ausdrucksweise meiner Heimat, ‚verschlampt‘ sind. Und wir haben heute doch das Problem nicht nur, was bringt die Schließung einer Strecke an Beseitigung von Verlust; da spricht man im allgemeinen von 300 bis 500 Millionen im Jahr. Es sind allerdings, wenn sie zehn Jahre nehmen, dann auch drei bis fünf Milliarden. Der andere Punkt, der viel gravierender ist, daß die Instandsetzungskosten dieser Nebenstrecken vom Bahnvorstand mit fünf bis sechs Milliarden DM berechnet werden.“ Und dieses Geld wollen CDU/CSU und FDP eingeständenermaßen nicht zur Verfügung stellen. Aber anstatt dies in der Öffentlichkeit immer wieder einzugestehen, denken sie sich lieber Ausflüchte aus, um

⁷¹Unsere Zeit/UZ vom 15.6.1985.

⁷²FAZ vom 12.3.1984.

⁷³FAZ vom 13.8.1984.

⁷⁴Ebd.

von ihrer Hörigkeit gegenüber der Autolobby abzulenken.

Obwohl es sich nicht bestreiten läßt, daß der veraltete Fahrzeugpark gerade auch auf den Nebenstrecken erhebliche Schwierigkeiten schafft und die Bundesbahn zusätzlich finanziell belastet, soll die Modernisierung in dieser Hinsicht auch in Zukunft nur langsam vorangehen. Noch im Juli 1985 erklärte DB-Vorstandsmitglied Hans Wiedemann, daß der bereits seit Jahren zur Verfügung stehende Nahverkehrstriebwagenzug VT 628/928 weiterhin in zu geringer Zahl zur Verfügung stehen werde. Allein für fünf Einsatzschwerpunkte würden 150 Züge benötigt, doch nur 120 hätten bestellt werden dürfen. Wollte die Bahn diesen Triebwagen sogar in allen elf Schwerpunkten einsetzen, wären gar rund 350 Züge notwendig.⁷⁵

Weit über die Gefährdung der Attraktivität des Verkehrsangebotes der Bahn hinaus reicht die Personalpolitik, wie sie der Bundesbahnvorstand seit Jahren unter dem Druck der verschiedenen Bundesregierungen betreibt. Erklärtes Ziel des Bahnvorstandes wie der CDU/CSU und FDP ist es, durch Rationalisierungsmaßnahmen, Umstrukturierungen im Betriebsablauf und Verkehrsangebot, Streckenstillegungen, Privatisierungen und Konzentration auf einige „Produkte“ die Arbeitsproduktivität um real 40 Prozent zu steigern und die Gesamtkosten um real 25 Prozent zu senken, wobei die Personalkosten sogar überdurchschnittlich um real 30 Prozent verringert werden sollen. Mindestens 60 000 Arbeitsplätze sollen von 1983 bis 1990 vernichtet werden.

Während der Vorstandsvorsitzende der Bundesbahn, Reiner Gohlke, auf dem 12. GdED-Kongreß 1984 behauptete, die Bahn verfüge über „einen rechnerischen Mehrbestand in Höhe von knapp 14 000 Leuten“ und Bundesverkehrsminister Werner Dollinger auf dem gleichen Gewerkschaftstag verkündete, die Bundesbahn würde „mehr Menschen beschäftigen als benötigt werden“, wissen die Eisenbahner aus ihrer tagtäglichen Praxis genau das Gegenteil zu berichten. So wurde im Sommer 1985 auf einer Sitzung des Bundesfrauenausschusses der GdED darauf verwiesen, daß „die Mehrleistungstage bundesweit inzwischen die erschreckende Zahl von 400 000 erreicht“ haben.⁷⁶ Und im Oktober 1986 mußte der „Deutsche Eisenbahner“ sogar bereits über 674 317 Mehrleistungstage berichten. Doch es werden nicht nur immer mehr Überstunden verlangt, sondern auch auf den zustehenden Urlaub muß immer häufiger verzichtet werden. Über das ganze Ausmaß dieser Mehrleistungen gibt die folgende Tabelle auf der nächsten Seite zumindest einen kleinen Überblick.

Was der „Deutsche Eisenbahner“ im Juni 1985 über den Rangierdienst schrieb, trifft gleichermaßen für die Lokführer, den Zugbegleitdienst, die Busfahrer und alle anderen Bereiche zu: „Es ist ein Teufelskreis von Überbelastungen, in dem die Kollegen des Rangierdienstes rotieren. Dadurch, daß zuwenig Personal vorhanden ist, werden Mehrleistungen gefordert, die sich letztlich im Gesundheitszustand der Eisenbahner niederschlagen. Der Ausfall durch Krankheit führt zu weiteren Mehrbelastungen der übrigen Kollegen sowie zu Urlaubsrückstand und neuen Erkrankungen. Der Kreis dreht sich im-

⁷⁵Diese Auskunft gab Hans Wiedemann im Verlaufe der sich an seinen Vortrag an der Westberliner Technischen Universität anschließenden Diskussion.

⁷⁶Der Deutsche Eisenbahner 6/85. Die folgenden Angaben stammen aus Der Deutsche Eisenbahner 10/86 und der Rede des stellvertretenden GdED-Vorsitzenden Hans Möllmann auf der Zentralen Konferenz der GdED am 12. Juni 1986 in Frankfurt.

Mehrleistungen bei der Bundesbahn (Stand Sommer 1986)

Überstunden	4 495 447 Stunden
davon im Rangierdienst	300 000 Stunden
im Zugbegleitdienst	400 000 Stunden
Lokführer	1 000 000 Stunden
Urlaubsrückstand	5 184 107 Stunden
davon für 1985/86	526 667 Stunden
für 1986/87	4 657 440 Stunden
<hr/> Summe (Überstunden und Urlaubsrückstand)	<hr/> 9 679 554 Stunden

mer schneller, und auf der Strecke bleibt der Mensch.“ Selbst der Bahnvorstand mußte im März 1985 gegenüber der GdED übrigens eingestehen, daß er nicht in der Lage sei, mit der vorhandenen Personaldecke allen Beschäftigten ihren Urlaub in der nach den Tarifverträgen vorgeschriebenen Zeit gewähren zu können.⁷⁷

Welche verheerenden gesundheitlichen Folgen die permanente Überbelastung von Beschäftigten hat, geht auch aus einer Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Dr. Schulte vom 27. Juni 1986 auf eine Anfrage eines SPD-Bundestagsabgeordneten hervor: Von den zwischen 1965 und 1985 in den Ruhestand getretenen 22 909 Lokführern der Bundesbahn sind danach 21 780 wegen Dienstunfähigkeit vorzeitig ausgeschieden. Das heißt, 95 Prozent der Lokführer waren in ihrer Gesundheit so sehr beeinträchtigt, daß sie vor Erreichen des Pensionsalters aus ihrem Beruf ausscheiden mußten. Hierbei muß aber sogar noch berücksichtigt werden, daß ein kleiner Teil der dienstunfähig werdenden Lokführer umgesetzt und noch nicht in Rente geschickt wird, also dementsprechend in dieser Statistik nicht auftaucht.

Da der Vorstand an seiner „Unternehmensstrategie DB '90“ festhält, muß sogar noch mit einer weiteren Verschlechterung der Lage gerechnet werden. Obwohl alle Arbeiter und Angestellten der Bahn seit Januar 1987 einen Anspruch auf zwei zusätzliche freie Tage haben, wird an der Verringerung der Belegschaftsstärke auf 230 000 bis 1990 festgehalten. Und an weitere Arbeitszeitverkürzungen wird, so scheint es, schon gar nicht gedacht. Auch ein von der Unternehmensberatung Kienbaum erstelltes Gutachten über das Werkstättenwesen ging kurzerhand davon aus, daß die heutigen Arbeitszeit- und Urlaubsregelungen bis in das nächste Jahrtausend fortgelten werden.

Obwohl längst nachgewiesen ist, daß Privatisierungen weder für die betroffenen Beschäftigten noch für die Bürger von Vorteil sind, wollen CDU/CSU, FDP und Bundesbahnvorstand weiter privatisieren. Vor allem im Bereich der Wartungs- und Reparaturarbeiten, des Oberbaus sowie in der Fahrzeug- und Gebäudereinigung konnten sich in den vergangenen Jahren bereits private Unternehmen breitmachen. Obwohl in den privaten Unternehmen häufig geringere Löhne und Gehälter gezahlt, schlechtere Sozialleistungen gewährt und nach Möglichkeit „olympiareife Mannschaften“ eingestellt werden, kommen der Bahn an diese vergebene Aufträge häufig noch teurer zu stehen als selbst erbrachte Leistungen.

⁷⁷Der Deutsche Eisenbahner 6/85.

Selbstverständlich sind private Unternehmer nur an profitträchtigen Bereichen interessiert. Volle Unterstützung erhalten sie dabei von der CDU/CSU und FDP. So behauptete beispielsweise der FDP-Bundestagsabgeordnete Dr. Olaf Feldmann: „Die Politik der DB im Tourismusbereich ist zur Zeit ein echtes Ärgernis.“ Und der CSU-Bundestagsabgeordnete Matthias Engelsberger schimpfte in die gleiche Kerbe schlagend: „Die DB engagiert sich zu stark in einigen Bereichen der Privatwirtschaft. Darüber wird sie uns konkret Auskunft geben müssen.“ Auch er bezog sich damit auf die touristischen Aktivitäten der Bahn und besonders die IC-Hotels.⁷⁸

Sich diesem Druck von CDU/CSU, FDP sowie verschiedenen Touristikunternehmen beugend, hat die Bahn inzwischen mit der Zuordnung ihrer touristischen Programme zu Ameropa begonnen. Eigentümer von Ameropa ist zwar die Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank (DVKB), die wiederum eine Tochtergesellschaft der Bundesbahn ist, doch steht die DVKB schon seit längerem auf der Privatisierungsliste. Und von einer möglichen Privatisierung keineswegs völlig ausgenommen werden auch das Deutsche Reisebüro (DER) sowie das Amtliche Bayerische Reisebüro (abr) als weitere Bahn-Töchter.

Öffentlicher Personennahverkehr

Noch viel deutlicher als bei der Bundesbahn wird im öffentlichen Personennahverkehr erkennbar, daß CDU/CSU und FDP nicht im entferntesten an eine Umorientierung weg vom Individualverkehr denken. So sind in der 1986 vom Bundesverkehrsministerium bekanntgemachten Fortschreibung 1986 bis 1990 des Förderungsprogramms für die Investitionsvorhaben des ÖPNV nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) nur so niedrige jährliche Zuwachsraten vorgesehen, daß kaum die Preissteigerungsraten ausgeglichen werden dürften.

Würden für 1986 an entsprechenden GVFG-Mitteln 1,398 Milliarden Mark veranschlagt, sollen es 1990 mit 1,476 Milliarden Mark lediglich 5,6 Prozent mehr sein. Insgesamt sind für diesen Fünfjahreszeitraum nur 7,246 Milliarden Mark für den ÖPNV vorgesehen, was gegenüber dem vorangegangenen Fünfjahreszeitraum von 1981 bis 1985 sogar lediglich eine Zunahme um 5,2 Prozent bedeutet. Da Länder, Gemeinden und Vorhabenträger allerdings laut GVFG Komplementärmittel bereitstellen müssen, kann insgesamt von einem Investitionsvolumen von etwa 13,8 Milliarden Mark zwischen 1986 und 1990 ausgegangen werden. Hinzu kommen aber natürlich noch Investitionsvorhaben, die nicht mit GVFG-Mitteln gefördert werden.

Daß die nach dem GVFG zur Verfügung stehenden Gelder bei weitem nicht ausreichen, ist unter anderem auch vom Verband Öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV) wiederholt betont worden. So kritisierte VÖV-Präsident Dr. Hans Sattler im Dezember 1985, daß allein bei den 23 eine U- und Stadtbahn bauenden Städten ein zusätzlicher Investitionsbedarf für baureife, sofort realisierbare Projekte in Höhe von rund 2,8 Milliarden Mark bestehe. Dies sei mehr, als einschließlich der Komplementärmittel derzeit im Jahr insgesamt im Rahmen des GVFG in den ÖPNV investiert werden könne. Für technisch vorbereitete, aber planungsrechtlich noch nicht abgesicherte Vorhaben bezeichnete

⁷⁸Fremdenverkehrswirtschaft International 6/86.

Dr. Sattler den Investitionsbedarf für die nächsten zehn Jahre auf mindestens weitere 16 Milliarden Mark.

Rund 30 Prozent der zwischen 1986 und 1990 zur Verfügung stehenden GVFG-Gelder sollen dabei auf ÖPNV-Vorhaben der Deutschen Bundesbahn entfallen, während 70 Prozent für kommunale Vorhaben eingeplant sind. Entscheidender allerdings ist, daß der weitaus größte Teil der Fördermittel auch zukünftig in die Ballungsräume fließen soll. Nur gut ein Zehntel der Mittel werden heute für Verkehrsmaßnahmen in der Fläche verwandt. Das Gros dagegen kommt den Verkehrsballungsräumen zugute; sie schlucken fast neun Zehntel.

Allein in den Ballungsgebieten darf in den nächsten Jahren mit einer Verbesserung des ÖPNV-Angebotes gerechnet werden. Zwar sollen nicht nur dort weitere Verkehrsverbünde geschaffen, verstärkt Taktfahrpläne eingeführt und mehr moderne Fahrzeuge beschafft werden, aber in der Fläche dürften weitere Streckenstillegungen bei der Bundesbahn, Einstellungen von Buslinien sowie Ausdünnungen von Fahrplänen derartige Verbesserungen mehr als ausgleichen.

Zunehmend problematisch wird für die Ballungsräume jedoch die Konzentration auf den Ausbau des S-, U- und Stadtbahnnetzes, der den Löwenanteil der Mittel verschlingt. So soll zwischen 1988 und 1991 das Münchner U-Bahn-Netz um mehrere Strecken wachsen, soll das Hamburger U-Bahn-Netz bis zur Jahrtausendwende um 17 auf 100 Kilometer erweitert werden, wird die Nürnberger U-Bahn weiter ausgebaut, sollen im Rhein-Ruhr-Gebiet bis Mitte der neunziger Jahre rund 4,7 Milliarden Mark in neue Stadtbahnstrecken investiert werden und wird in Frankfurt der Stadtbahnbau vorangetrieben. Bereits 1984 hat der Verband Öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV) zwar eingeräumt, „daß öffentlicher Personennahverkehr, der oberirdisch betrieben werde, zweifellos eine Reihe von Vorzügen aufweise gegenüber demjenigen, der in der zweiten Ebene – hoch oder tief – abgewickelt werden müsse“, doch ein ausschließlich an der Oberfläche betriebener ÖPNV „würde bei den in der Bundesrepublik Deutschland in aller Regel vorhandenen engen Innenstadtbereichen praktisch darauf hinauslaufen müssen, Sperrungen der Hauptverkehrsstraßen für den Individualverkehr zu verfügen, da beide Systeme nebeneinander keinen Platz hätten“.⁷⁹

Allein um den Individual- und Straßengüterverkehr nicht zu behindern, muß der ÖPNV, verbunden mit immensen Kosten, in die Höhe oder Tiefe verbannt werden, obwohl beispielsweise Straßenbahnen-, O-Busse und Busse die verkehrliche Erschließung genauso gut übernehmen könnten. Mit den zur Verfügung stehenden Geldern könnten dann auch qualitativ sehr viel bessere ÖPNV-Netze geschaffen werden, als es heute möglich ist. Durch den Vorrang für den Individual- und Straßengüterverkehr allerdings muß der ÖPNV in den Ballungsgebieten zunehmend von der Oberfläche verschwinden, um überhaupt noch eine Konkurrenz zum Individualverkehr darstellen zu können. Ließe sich der Individualverkehr zumindest in den Innenstädten stark einschränken, fiel dies beim Straßengüterverkehr natürlich schwerer. Doch selbst er könnte verringert werden, wie Erfahrungen aus DDR-Großstädten beweisen, wenn das Straßenbahnnetz nicht nur zum Fahrgast-, sondern gleichfalls zum Gütertransport verwendet wird.

⁷⁹Bus+Bahn 12/84.

Sowohl in den Ballungsgebieten wie auch in der Fläche wollen durchgängig alle ÖPNV-Unternehmen ihre Kundenfreundlichkeit in den nächsten Jahren weiter verringern. Wo noch nicht abgeschlossen, soll die Umstellung auf den Fahrkartenverkehr aus Automaten vorangetrieben und zum Abschluß gebracht werden, obwohl die Automaten viele potentielle Fahrgäste abschrecken. Und weiter verringert werden soll auch das Personal auf den Bahnhöfen, so daß die Sicherheit noch mehr nachläßt und Auskünfte noch schwieriger zu erhalten sind. Nachdem erst Arbeitsplätze wegrationalisiert wurden – und noch immer werden –, beginnen die ÖPNV-Betriebe anschließend über die Einstellung von Personal über sogenannte Arbeitsbeschaffungsprogramme, den Aufbau von Ordnungsgruppen oder den ständigen Einsatz von Polizei nachzudenken, um die gravierendsten Auswirkungen abzuschwächen. So hat die Essener Verkehrs-AG (EVAG) 1986 mit der Einstellung von ABM-Kräften begonnen, die zum Beispiel behinderten Fahrgästen und Müttern mit Kleinkindern helfen sowie Tarifauskünfte geben sollen, weil auf den U-Bahnhöfen kaum noch Personal anzutreffen ist. Und in Hamburg fahren seit 1986 in den Nachtstunden in allen U- und S-Bahn-Zügen Polizeibeamte mit, weil immer mehr Fahrgäste, aber auch die Beschäftigten, Angst vor Überfällen hatten. Alle diese Maßnahmen sind jedoch nur ein Tropfen auf dem heißen Stein und können fehlendes Personal bei den Verkehrsbetrieben nicht ersetzen.

Weitere Verschlechterungen drohen ebenfalls bei den Fahrpreisen. Dabei mußte selbst das Bundesverkehrsministerium schon einräumen, daß weitere Fahrpreiserhöhungen zu einem neuerlichen Fahrgastverlust führen könnten. Fahrpreiserhöhungen, stellte es fest, würden „zu einem bestimmten Prozentsatz bewirken, daß doppelt so viele Pendler auf das Auto (Individualverkehr) umsteigen wie umgekehrt bei Benzinpreiserhöhungen zum gleichen Prozentsatz vom Individualverkehr zum öffentlichen Verkehrsmittel“.⁸⁰ Und daß die kritische Preisgrenze erreicht ist, die viele Fahrgäste zum Umsteigen auf den Pkw bewegt, wurde beispielsweise schon 1983 vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr betont.⁸¹ Solange die verantwortlichen Politiker aber darauf beharren, daß der derzeitige Kostendeckungsgrad im ÖPNV gesteigert oder zumindest gehalten wird, sind weitere Tarifierhöhungen nahezu unumgänglich, auch wenn die Fahrpreise nach Meinung des Verbandes Öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV) in den meisten Gebieten inzwischen eine „Schallgrenze“ erreicht haben, deren Überschreitung gravierende Auswirkungen auf die Fahrgastzahlen hätte.

⁸⁰Verkehrsnachrichten 2/84.

⁸¹FAZ vom 28.12.1983.

Gewerkschaftliche Alternativen liegen auf dem Tisch

Noch bis in die Mitte der siebziger Jahre standen die Gewerkschaften der Massenmotorisierung der Bevölkerung vielfach sehr unkritisch gegenüber, ohne deshalb allerdings auf Forderungen nach einem Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs sowie nach einer Zukunftssicherung für die Deutsche Bundesbahn zu verzichten. Zu dieser Haltung trug nicht zuletzt die Tatsache bei, daß mit der Massenmotorisierung erstmals auch die Lohnabhängigen in großer Zahl jene Mobilität gewannen, die vorher ein Privileg einer nur kleinen sozialen Oberschicht war. Vor allem in der IG Metall und in der IG Bau - Steine - Erden (IG BSE) gab und gibt es zudem die berechtigte Sorge, daß eine Absage an die „automobile Gesellschaft“ in den von ihnen gewerkschaftlich zu vertretenen Bereichen zur massenhaften Vernichtung von Arbeitsplätzen beitragen könnte.

„Wir sind nicht für eine Verherrlichung des Automobils, wir lehnen aber auch klar seine Verteufelung ab“, hat der damalige Vorsitzende der IG Metall, Eugen Loderer, schon auf der 6. Nationalen Konferenz der Arbeitnehmer in der Automobilindustrie betont, die von seiner Gewerkschaft am 8. und 9. November 1973 in Böblingen durchgeführt wurde. Unmißverständlich erklärte er damals, daß Kritik an der Automobilisierung keineswegs als „gegenstandslos“ zu bezeichnen sei. Und der damalige zweite Vorsitzende dieser Gewerkschaft, Hans Mayr, führte zu dieser Problematik 1975 auf dem 10. ordentlichen DGB-Bundeskongreß in Hamburg aus: „Nicht der Ersatz eines Verkehrsmittels durch ein anderes steht zur Debatte, sondern die Integration aller Verkehrsmittel in ein Gesamtkonzept, das an den Interessen der Arbeitnehmer und an der Versorgung der gesamten Bevölkerung orientiert ist.“

Einen großen Schritt nach vorn hat die IG BSE mit ihrer Initiative „Bauen und Umwelt“ sowie der hierzu am 28. und 29. März 1985 durchgeführten gleichnamigen Fachtagung gemacht. Vor allem im Arbeitskreis IV, der die „Kommunale Umsetzung von Umweltpolitik“ zum Thema hatte, spielte die ÖPNV-Problematik eine wichtige Rolle. Doch nicht nur in diesem Arbeitskreis kamen die Teilnehmer auf die wachsende Belastung der Umwelt durch den Kfz-Verkehr und die Notwendigkeit umgehender Gegenmaßnahmen zu sprechen.

Die umfassendsten Forderungskataloge zur Verkehrspolitik sind allerdings logischerweise von der GdED und der ÖTV entwickelt worden, vertreten sie doch die Interessen derjenigen, die tagtäglich am unmittelbarsten mit der Verkehrspolitik und ihren Folgen in Berührung kommen. Ihre Vorstellungen haben auch maßgeblich die verkehrspolitischen Forderungen des DGB beeinflusst, wie sie besonders vom 11., 12. und 13. ordentlichen DGB-Bundeskongreß beschlossen wurden.

Nicht anders als in den vorangegangenen Abschnitten müssen wir uns auch bei der Darstellung der Gewerkschaftsforderungen zur Verkehrspolitik auf die Kernpunkte beschränken und auf Vollständigkeit verzichten. Allein schon das „Aktionsprogramm der Gewerkschaft ÖTV für den öffentlichen Personennahverkehr“ umfaßt mehr als 110 Seiten. Und würden die vielen auf Gewerkschaftskongressen der ÖTV, der GdED, anderer Einzelgewerkschaften des DGB sowie des DGB selbst beschlossenen Anträge und Entschlüsse zur Verkehrspolitik in einem Buch zusammengefaßt, kämen noch einmal weit mehr als diese Seitenzahl hinzu.

Maßstab der Verkehrspolitik

„Die Verkehrsverhältnisse beeinflussen nicht nur die Arbeitsbedingungen der Beschäftigten in den Verkehrsbetrieben sowie in der Fahrzeug- und Bauindustrie und der verladenden Wirtschaft, sondern auch die Lebensqualität aller“, hat der 13. ordentliche Bundeskongreß des DGB 1986 zu recht bekräftigt. „Daher“, wurde im Antrag 102 weiter betont, „müssen die Bedürfnisse der Bevölkerung und nicht die Gewinne einzelner Branchen und Unternehmen Maßstab der Verkehrspolitik sein. Die Verkehrspolitik der Gebietskörperschaften muß für die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verringerung der Luftverschmutzung, des Flächenverbrauchs, der Lärmbelästigung und des Energieverbrauchs sowie eine humane Raumordnungs- und Stadtentwicklungspolitik Sorge tragen und einer Verschlechterung der Arbeits- und Sozialbedingungen und Arbeitsplatzverlusten vorbeugen ... Jeder der Verkehrsträger Luft, Straße, Schiene und Wasserstraße muß diejenigen Transporte erhalten, die er gesamtwirtschaftlich unter Berücksichtigung ökologischer Notwendigkeiten am günstigsten durchführen kann.“

Von diesen grundsätzlichen Anforderungen ausgehend, hat der 13. DGB-Bundeskongreß im Mai 1986 auch seine Forderungen hinsichtlich des ÖPNV formuliert. „Das öffentliche Nahverkehrsangebot ist auszubauen statt einzuschränken: in den Innenstädten müssen Bahn und Bus Vorrang haben, im gesamten Stadtgebiet ist das Angebot zu verdichten. Auch in den ländlichen Regionen ist der Bevölkerung eine ausreichende Grundausstattung an öffentlichen Verkehrsmitteln zu sichern. Dies ist sowohl zum Schutz der Umwelt als zur Verbesserung der Lebensverhältnisse der Arbeitnehmer erforderlich“, hieß es im Antrag 102. „Der Schwerpunkt der Investitionspolitik“, wurde deshalb weiter gefordert, „muß zukünftig im vorrangigen Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel liegen.“

Ähnlich haben auch die GdED und die ÖTV ihre Positionen formuliert. In ihrem 1983 vom Hauptvorstand beschlossenen „Aktionsprogramm für den öffentlichen Personennahverkehr“ hat beispielsweise die ÖTV resümiert: „Nach allen Erkenntnissen sprechen umwelt-, verkehrssicherheits- und energiepolitische Gründe für eine deutliche Steigerung des ÖPNV. Sein Ausbau würde auch einer Verbesserung der Wohn- und Lebensverhältnisse dienen.“ Deshalb verlangte sie in diesem Aktionsprogramm: „Der öffentliche Personennahverkehr muß in den städtischen Kerngebieten absoluten Vorrang vor dem Individualverkehr erhalten. Im gesamten Stadtgebiet ist das ÖPNV-Netz zu verdichten ... In den ländlichen Regionen, aber auch in den Randzonen der Städte und Ballungsgebiete,

ist eine für die Benutzer zumutbare Grundausstattung an öffentlicher Verkehrsbedienung zu schaffen.“ Und der 12. ordentliche Gewerkschaftstag der GdED 1984 betonte, „durch die zunehmende Verschlechterung des öffentlichen Nahverkehrsangebots in der Fläche wird das Wohlstandsgefälle zwischen Stadt und Land immer größer. Diese Entwicklung gilt es umzukehren.“

Allein ein dichteres ÖPNV-Angebot würde indes noch lange nicht ausreichen, um den öffentlichen Personennahverkehr an Attraktivität gewinnen zu lassen. Hierzu ist es vielmehr gleichfalls notwendig, wie es im DGB-Antrag 102 heißt, „Bahn und Bus die Vorfahrt in der Verkehrsregelung zu geben, Bus- und Bahnlinien an Fußgängerzonen und verkehrsberuhigte Wohnbereiche heranzuführen sowie das Umsteigen vom Pkw (park-and-ride) und vom Fahrrad (park-and-bike) zu erleichtern ... Ebenso gehören dazu attraktive Fahrpreise auch im Nahverkehr.“

Noch konkreter wurde der 13. DGB-Kongreß in seinem Antrag 109, in dem betont wird: „Mehr Attraktivität heißt:

- Dichtere Taktfolge durch beschleunigte Durchfahrt an Ampeln und Kreuzungen, damit die Fahrzeit kürzer wird.
- Bessere Anschluß- und Umsteigemöglichkeiten, damit lästige Wartezeiten wegfallen und die Wege kürzer werden.
- Bessere Information für die Fahrgäste und übersichtlichere Fahrpläne, die möglichst allen Haushalten zugehen sollten.
- Kundenfreundlichere Ausgestaltung der Haltestellen einschließlich Park-and-Ride-Plätzen und Fahrradabstellplätzen.
- Beratung und Information für die Fahrgäste, besonders an größeren Umsteige- und Knotenpunkten. Ein freundlicher Info-Schaffner, der weiß, wo es lang geht, ist für die Fahrgäste hilfreicher als drei Fahrscheinautomaten.
- Übersichtliches Fahrpreissystem statt verwirrender Zoneneinteilungen. Niedrigfahrpreise, die zur Benutzung von Bahn und Bus anregen, statt davon abzuschrecken.“

Im Antrag 105 sprachen sich die Delegierten dieses DGB-Bundeskongresses zudem für eine „bessere Verknüpfung der bestehenden Verkehrssysteme“ aus. Mit dem „Neben- und Gegeneinander einzelner Verkehrsträger“ müsse endlich Schluß gemacht werden.

In ähnlicher Richtung hat sich auch die ÖTV geäußert. In ihrem Aktionsprogramm für den ÖPNV fordert sie unter anderem die generelle Einführung eines 10-Minuten-Taktes in den städtischen Zentren der Ballungsräume bzw. eines 15-Minuten-Taktes in den übrigen Gebieten als Mindeststandard in den Hauptverkehrszeiten, die Einrichtung gesonderter Busspuren, die Schaffung abgetrennter Bahnkörper für spurgeführte Fahrzeuge, den Vorrang des ÖPNV bei der Steuerung von Lichtsignalanlagen sowie den Verzicht auf weitere Parkhäuser oder Parkplätze in den Innenstädten. Keineswegs als unumstritten muß dagegen die Forderung nach weiteren Verkehrsverbänden bezeichnet

werden. Da die Schaffung von Verkehrsverbänden häufig zu Lasten der Beschäftigten gegangen sei, erklärt die ÖTV in ihrem Aktionsprogramm, könnten Verkehrsverbände und andere Kooperationsformen nur noch befürwortet werden, wenn sie eine Angebotsverbesserung für die Fahrgäste bringen und die Mitbestimmung der Beschäftigten in den Verbundgremien gesichert ist. Die gleichen Forderungen zum ÖPNV finden sich übrigens auch in den Anträgen 801 und 805 des 10. ordentlichen Gewerkschaftstages der ÖTV 1984 wieder.

Doch ÖPNV ist noch längst nicht gleich ÖPNV, sondern auch da gibt es Unterschiede. „Rationalität, Sicherheit, Umweltfreundlichkeit, Witterungsunabhängigkeit und gesellschaftliche Wirtschaftlichkeit des Bahntransportes erfordern eine Verlagerung von Personen- und Güterverkehren auf die Schiene“, hat die GdED bereits 1972 in ihrem „Nürnberger Aktionsprogramm“ unmißverständlich gefordert. Und die gleiche Position findet sich ebenso bei der ÖTV in ihrem 1971 beschlossenen Programm „Vorrang für den öffentlichen Personenverkehr“ sowie beispielsweise im Antrag 117 des 11. DGB-Bundeskongresses 1978. „Die Förderung des öffentlichen Schienenverkehrs ist aus energiepolitischen Gründen dringend erforderlich. Der Schienenverkehr hat einen niedrigeren Energieverbrauch, ist raumsparend und bietet Vorteile in der Umweltverträglichkeit und der Verkehrssicherheit“, wird im DGB-Beschluß der Vorrang für die Schiene begründet. Diese Vorteile insbesondere auch beim Schienenpersonennahverkehr hat ebenfalls der 13. DGB-Bundeskongreß in seinem Antrag 110 hervorgehoben.

Eindeutig geht es hier nicht einfach um ein „geordnetes Nebeneinander“, sondern um eine Umverteilung zugunsten der Schiene. Deshalb wandte sich der 12. GdED-Gewerkschaftstag 1984 in seiner EntschlieÙung V 2 erneut „gegen die Ausdünnung des Schienenpersonennahverkehrs und gegen die geplanten umfangreichen Streckenstilllegungen“. Statt dessen forderten die Delegierten eine durchgreifende Modernisierung der Nebenstrecken und den Einsatz moderner Dieseltriebwagen für den Personennahverkehr. Nur wo die Einstellung des Schienenpersonennahverkehrs nach strenger Prüfung wirklich unumgänglich notwendig sei, gestanden sie der Bundesbahn und dem Bundesverkehrsministerium zu, dürfe die Personenbeförderung auf Busbedienung umgestellt werden.

Während allerdings GdED und DGB in ihren Beschlüssen eine weitgehend uneingeschränkte Befürwortung des U- und S-Bahn-Ausbaus erkennen lassen, herrschen in der ÖTV in dieser Hinsicht doch erhebliche Zweifel. In ihrem ÖPNV-Aktionsprogramm hat die ÖTV ihre Kritik deutlich formuliert: „Die Konzentration der ÖPNV-Mittel auf wenige Ballungszentren und dort wiederum auf Großprojekte des U-, S- und Stadtbahnbaus führte nur für einen Teil von Verkehrsnutzern zu Angebotsverbesserungen ... Die U- und S-Bahnnetze sind durchweg radial angelegt, das heißt, sie laufen sternförmig auf das Stadtzentrum zu. Damit erhöht sich die Standortattraktivität der ohnehin schon mit Kaufhäusern, Versicherungen, Banken und Verwaltungen dichtbesetzten City-Bereiche. Eine weitere Verdichtung wird auf Kosten der Lebensqualität forciert.“

In einem von der ÖTV Hessen herausgegebenen Flugblatt wird konkret am Beispiel Frankfurts kritisiert: „Schienenfreie Innenstadt – mit diesem Schlagwort betreibt der Magistrat die Verschlechterung des Nahverkehrsangebots in Frankfurt. Das StraÙenbahnnetz wird drastisch verkleinert zugunsten neuer U-Bahn-Strecken ... Die Folgen: Arbeitnehmer und Bürger müssen längere Wege von und zu den Haltestellen in Kauf

nehmen; bisher mit der Straßenbahn leicht erreichbare Plätze sind nur noch mit größeren Umwegen über die U-Bahn zu erreichen.“

Obwohl bei der ÖTV immer wieder eine positive Grundeinstellung zur Straßenbahn durchklingt, fehlen auch bei ihr grundlegendere Überlegungen zur möglichen Rolle dieses Transportmittels in einem Verkehrssystem der Zukunft. Nur kurz angesprochen wird im Aktionsprogramm „der DUO-Bus mit der Möglichkeit, elektrisch an der Fahrleitung oder unabhängig mit dem Dieselmotor zu fahren“, wobei der reine O-Bus überhaupt keine Erwähnung findet, obwohl er gerade in Innenstädten aufgrund seiner geringeren Geräuschentwicklung und größeren Beweglichkeit der Straßenbahn überlegen ist.

Deutsche Bundesbahn

Sehr umfassend haben die GdED und der DGB in den vergangenen Jahren Vorstellungen zur Deutschen Bundesbahn entwickelt. Dabei sind für die Bahn natürlich auch ein Großteil der zum ÖPNV getroffenen Aussagen zutreffend, werden von ihr doch in beträchtlichem Ausmaße Personennahverkehrsleistungen erbracht. Wenn vom ÖPNV gesprochen wird, ist die Bahn deshalb zwangsläufig immer eingeschlossen.

Daß der Kahlschlagpolitik bei der Bundesbahn entgegengetreten werden muß, ist für die Gewerkschaften eine Selbstverständlichkeit. „Besonders wichtig ist es, das Schienennetz auszubauen und zu modernisieren“, unterstrich der 13. DGB-Bundeskongreß in Antrag 102. Daß dies gleichermaßen Haupt- wie Nebenstrecken betreffen muß, machte der Hamburger GdED-Gewerkschaftstag 1984 deutlich. Zum einen forderte er in Entschließung V 1: „Durch gezielte Investitionen für den Eisenbahnverkehr sind die wichtigsten Hauptstrecken für höhere Geschwindigkeiten auszubauen bzw. durch Neubaustrecken zu ergänzen“, und zum anderen verlangte er in Entschließung V 2 auch „auf den Nebenstrecken ... eine durchgreifende Modernisierung“.

Daß es für die GdED nur ein „Sowohl-als-Auch“ geben kann, hat diese Gewerkschaft immer wieder deutlich gemacht. So betonte GdED-Vorsitzender Ernst Haar auf dem 12. Gewerkschaftstag seiner Organisation: „Statt Tausende von Kilometern Schienennetz systematisch abzubauen oder verkommen zu lassen, sind im Laufe der nächsten Jahre die wichtigsten von der Stilllegung bedrohten Bahnstrecken in der Weise zu modernisieren, daß auch mit notwendigen einfachen, in den Prinzipien technisch einfacheren Fahrzeugen eine kostengünstige und fahrgastfreundliche Bedienung geschaffen werden kann.“ Und im Juni 1985 erklärte der GdED-Hauptvorstand, Ziel der Bahn müsse „die Schaffung eines zusammenhängenden, alle großen Wirtschaftsräume des Bundesgebietes verbindenden Netzes von Hochgeschwindigkeitsstrecken sein“. Die hierfür erforderlichen Planungsvorbereitungen, verlangte er weiter, seien unverzüglich aufzunehmen, da bis zu ihrer Umsetzung erfahrungsgemäß viele Jahre vergingen.

Dies alles heißt jedoch nicht, daß der DGB und die GdED auf die grundsätzliche Aufrechterhaltung aller Strecken bestehen. Im Einzelfall wollen sie vielmehr auch Streckenstilllegungen akzeptieren. Voraussetzung muß aber sein, daß, wie es in Antrag 102 des 13. DGB-Bundeskongresses heißt, „durch kompensierende Maßnahmen ein Verkehrsaufkommensverlust für den Personenverkehr und den Güterverkehr der Bundesbahn und der

nichtbundeseigenen Eisenbahnen vermieden wird“. Welcher Art diese kompensierenden Maßnahmen sein müßten, hat der DGB allerdings nicht konkret beschrieben.

Genauso wie im ÖPNV geht es den Gewerkschaften auch bei der Bahn nicht darum, die inzwischen nur noch geringen Marktanteile dieses Verkehrsträgers zu verteidigen, sondern verlorengegangene Positionen zurückzuerobern. Mit ihrer Entschlieung V 1 bekräftigten die Delegierten des 12. GdED-Gewerkschaftstages, daß „entsprechend dem Grundsatz ‚Schwere Last auf langer Strecke zurück zur Schiene‘ . . . der gewerbliche Straßengüterverkehr auf Entfernungen bis 500 Kilometer, der Werkfernverkehr auf Transporte bis 250 Kilometer zu begrenzen“ ist. Auf diese Weise würde „gleichzeitig der Verkehrsfluß auf den Straßen durch die teilweise Entlastung vom Lkw-Verkehr verbessert“. In die gleiche Richtung orientierte auch der 13. DGB-Kongreß, wenn es im Antrag 102 heißt: „Schwere Lasten auf langen Strecken sind möglichst auf der Schiene zu transportieren.“

Nach mehreren schweren Straßenverkehrsunfällen in den ersten Monaten des Jahres 1985, in die auch Gefahrguttransporte verwickelt waren, erneuerte zudem GdED-Vorsitzender Ernst Haar die Forderung, daß der Transport gefährlicher Güter aus Gründen des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit umfassend von der Straße auf die Schiene zu verlagern sei.

Soll die Bahn ihren Anteil an den Güterverkehrsleistungen steigern, sind jedoch auch entsprechende Transportangebote erforderlich. Bereits in ihrem vom 9. ordentlichen Gewerkschaftstag 1972 beschlossenen „Nürnberger Aktionsprogramm“ forderte die GdED deshalb: „Die Bahn muß ein umfassendes Verkehrsunternehmen werden . . . die Bahn muß ihr Transportsortiment erweitern . . .“ Und in der vom 12. Gewerkschaftstag verabschiedeten Entschlieung V 3 wurde weiter festgehalten, „auch im Güterverkehr ist durch die Neubaustrecken, ergänzt durch den Erhalt und den Ausbau zentraler Rangierbahnhöfe, eine Kapazitätssteigerung und eine Ausdehnung des ‚Nachtsprungsangebots‘ möglich“. Zugleich kritisierten die Delegierten in dieser Entschlieung aber: „Lange Instanzenwege und bürokratische Vorschriften behindern insbesondere im Güterverkehr noch heute einen wirksamen Service und führen zu Verkehrsverlusten. Die Entscheidungskompetenzen vor Ort müssen erweitert und die Abgabe von Gesamttransportangeboten erleichtert werden.“

Mehr Aufmerksamkeit, forderte zudem der DGB-Kongreß 1986 in Hamburg, müsse zukünftig besonders dem kombinierten Verkehr geschenkt werden. Dieser ermögliche, hieß es in Antrag 102, „die Verbindung unterschiedlicher Vorteile verschiedener Verkehrsträger zur Erzielung eines höchstmöglichen gesamtwirtschaftlichen Nutzens“. Deshalb sei „eine verstärkte Förderung des Ausbaus von Umschlagsanlagen (Straße/Schiene, Straße/Wasserstraße, Schiene/Wasserstraße) notwendig“.

Nur vordergründig nicht um die Bundesbahn geht es bei den Forderungen der Gewerkschaften zum Straßengüterverkehr. Aber in den vorangegangenen Kapiteln haben wir bereits aufgezeigt, wie stark die Perspektive der Bahn auch von den Bedingungen abhängt, die dem Straßengüterverkehrsgewerbe eingeräumt werden. Deshalb sollen die entsprechenden Gewerkschaftsforderungen auch an dieser Stelle abgehandelt werden.

Kurz und knapp heißt es zu diesem Problemkreis in Antrag 102 des 13. DGB-Bundeskongresses: „Im Straßengüterverkehr muß der Schaffung von Überkapazitäten ein Ende gemacht werden. Durch immer größere Ausweitung der Zahl der Transportge-

nehmigungen und durch die Freistellung bestimmter Verkehre von der Kontingentierung wird ruinöser Wettbewerb geschürt. Das Tarifsysteem darf nicht schrittweise abgebaut werden, sondern ist zu verbessern. Die Zuverlässigkeit, fachliche Eignung und finanzielle Leistungsfähigkeit der Unternehmen muß konsequenter als bisher Bedingung für den Erhalt der Konzessionen sein. Bei wiederholten oder vorsätzlichen Verstößen gegen geltende Vorschriften ist die Konzession zu entziehen. Einer weiteren, Flexibilisierung der Sozialvorschriften, die eine Verschärfung der ohnehin schlechten Arbeitsbedingungen im gewerblichen Straßengüterverkehr zur Folge hat, muß Einhalt geboten werden.“

Klare Forderungen liegen ebenfalls von der ÖTV auf dem Tisch. Schon in ihren „Thesen zur Verkehrspolitik“ aus dem Jahre 1979 sprach sie sich gegen jegliche „Liberalisierung“ im Straßengüterverkehr aus und forderte „das System der Kontingentierung, Konzessionierung und Tarifbindung grundsätzlich beizubehalten“.

Einen ganzen Forderungskatalog hierzu hat der 10. Gewerkschaftstag dieser Organisation beschlossen. Danach sind, wie es in Antrag 802 heißt, „folgende Sofortmaßnahmen durchzuführen:

1. Es ist ein marktordnungspolitisches Regulativ zu verabschieden, das Zugang zu diesem Gewerbe nicht mehr uneingeschränkt zuläßt, sondern nur noch solche Unternehmen Zugang finden dürfen, die unter wirtschaftlichen und sozialen Gesichtspunkten eine leistungsfähige Betriebsgröße aufweisen und darüber hinaus nachweisen, daß Arbeitnehmerschutzinteressen beachtet werden, daß vernünftige und angemessene Entlohnungsbedingungen gestaltet und vorgenommen werden können und daß Verkehrssicherheitsvorschriften in jedem Fall eingehalten und nicht wegen Wettbewerbsverzerrungen mißachtet werden ...

3. Bei Verstößen gegen Arbeitsschutzvorschriften, Sozialschutzvorschriften und Tarifbestimmungen ist die entsprechende Konzession bzw. Personenbeförderungserlaubnis zu entziehen.

4. Die bisherigen Kontrollen der Arbeitszeitvorschriften der Fahrzeuge des privaten Omnibusverkehrs sowie des Güterkraftverkehrs sind zu verstärken ...

5. Unternehmen, die bei solchen Kontrollen bei Wiederholungsverstößen erfaßt werden, die nachweislich auf Anweisung des Inhabers oder des von ihm mit der Disposition Beauftragten veranlaßt werden, ist die Personenbeförderungs- bzw. die Kraftfahrverkehrserlaubnis ersatzlos zu entziehen. Das gleiche gilt für Unternehmen, denen nachzuweisen ist, daß sie ihre Fahrer zur Mißachtung der Sicherheitsbestimmungen aufgefordert oder gezwungen haben.“

In erster Linie geht es der ÖTV und dem DGB mit diesen Forderungen zwar darum, die Beschäftigten des privaten Kraftverkehrsgewerbes besser zu schützen, doch letzten Endes würde die Durchsetzung dieser Forderungen auch in Richtung einer Stärkung der Bahn wirken. Denn je mehr die Begünstigungen für den Güterkraftverkehr verringert werden, desto weniger lohnt es sich für die Unternehmer, Straßentransportunternehmen heranzuziehen oder einen eigenen Werkverkehr zu unterhalten.

Ebenfalls wieder zurückgewinnen soll die Bahn verlorene Marktanteile im Personenverkehr. Auch für diese Aufgabe reichen natürlich Streckenmodernisierungen und -neubauten nicht aus, sondern muß nach Feststellung sehr viel mehr getan werden. Dazu gehört außer dem „Einsatz eines modernen Dieseltriebwagens für den Nahverkehr“, wie er in der schon wiederholt zitierten GdED-EntschlieÙung V 2 gefordert wird, besonders die Kundendienstqualität, mit der es heute schlecht bestellt ist. „Der Kundendienst der Bahn bedarf entscheidender Verbesserungen. Das Gebot der Stunde ist, die Serviceleistungen in allen Angebotsbereichen auszubauen“, hat der Hamburger Gewerkschaftstag der GdED in seiner EntschlieÙung V 3 völlig zu Recht gefordert. Und weiter wird dort betont: „Lange Menschenschlangen vor den Schaltern sind kein Beweis für hohes Verkehrsaufkommen, sondern für einen ungenügenden Kundendienst.“ Den Kunden, heißt es, müsse „die Möglichkeit geboten werden, die Leistungen der Bahn (Fahrkartenverkauf, Gepäckaufgabe, Expresß- und Stückgutverkehr, Informationen usw.) auch in Anspruch zu nehmen“, was aber auf geschlossenen Bahnhöfen und Haltepunkten nicht möglich sei.

Im Initiativantrag 1 verlangten die Delegierten dieses GdED-Gewerkschaftstages außerdem, „die beabsichtigte Einführung des Verkaufs von Fahrausweisen des Nahverkehrs ausschließlich aus Automaten zu stoppen bzw. zu verhindern“. (Trotz des Widerstandes der Beschäftigten und Protesten von Fahrgästen hat der Bundesbahnvorstand jedoch inzwischen den Automatenzwang durchgedrückt.) In der EntschlieÙung V 1 trat der Gewerkschaftstag zudem auch für „Verkehrsleistungen zu vertretbaren Preisen“ ein, ohne jedoch genauer zu bestimmen, welche Preise er für vertretbar halten würde.

Keine grundsätzlich anderen Forderungen zum Personenverkehr der Bahn sind vom DGB erhoben worden. Durch qualitative Angebotsverbesserungen, wurde in verschiedenen Anträgen auf dem 13. Bundeskongreß aufgezeigt, könnte die Attraktivität der Deutschen Bundesbahn spürbar angehoben werden. So wird in Antrag 105 unmißverständlich einem fahrgastfreundlichen Betrieb gerade auch auf Nebenstrecken das Wort geredet. Weiter wird in diesem Antrag von der Bahn verlangt, sie solle für Radfahrer die Möglichkeit schaffen, „an den Bahnhof heranzukommen und dort funktionsgerechte Abstellvorrichtungen sowie den Service der Fahrradbeförderung vorzufinden“.

Straßenverkehr

Sind die Aussagen der Gewerkschaften zum ÖPNV und zur Bundesbahn sehr umfangreich, fallen die Vorstellungen zum Straßenverkehr sehr viel magerer aus. Grundsätzlich stellte der 13. DGB-Bundeskongreß in Antrag 102 allerdings heraus: „Das derzeitige Straßennetz ist im großen und ganzen ausreichend, sofern die vom DGB geforderten Bauinvestitionen für den öffentlichen Verkehr durchgeführt werden. In wesentlich größerem Maße als bisher sind zukünftig Finanzmittel auf die Erhaltung der bestehenden Straßen zu konzentrieren. Außerdem sind Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Verringerung der Lärmemissionen notwendig. Vorrangig sollte die Umgestaltung von Straßen zur Verbesserung des Wohnumfeldes finanziell gefördert werden. Der Fahrrad- und Fußgängerverkehr sollte durch den Ausbau von zusammenhängenden Wegenetzen gefördert werden. Verstärkt sind verkehrsberuhigte Zonen in Wohngebieten

zu errichten, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln angedient werden können und eine wesentliche Verbesserung der Qualität des Wohnumfeldes ermöglichen.“

Prinzipiell heißt es auch im Antrag 146 des 12. GdED-Gewerkschaftstages:

„Die jetzige Verkehrspolitik mit dem Rückfall in eine Straßenbaugigantomanie vergangener Jahre wird abgelehnt. Durch den geplanten Neubau von 9 000 Kilometern Straßen – davon 3 000 Kilometer Autobahnen ... wird die Republik betoniert, und Lebensräume werden zerstört.“

Sehr viel zurückhaltender äußert sich die ÖTV in ihrem Aktionsprogramm für den ÖPNV. „Die Mittel für den kommunalen Straßenbau sind auf Verknüpfungsmaßnahmen mit dem ÖPNV (z.B. Busspuren), zur Verbesserung des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit, auf Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sowie auf den Bau von Fahrradwegen zu konzentrieren“, verlangt sie in diesem Programm aus dem Jahre 1983. Mit aller Deutlichkeit hat allerdings bereits 1972 ÖTV-Hauptabteilungsgeschäftsführer Bruno Frank auf der IV. Internationalen Arbeitstagung der IG Metall in Oberhausen gefordert: „Der Bedarfsplan oder Bedarfsweckungsplan für den fernstraßenbau und für den Straßenbau insgesamt muß in einen alternativen Verkehrswegeplan, der alle Verkehrsträger umfaßt, eingefügt werden und ist zu reduzieren.“⁸²

Daß die Forderung nach Einschränkungen beim Straßenbau in den Gewerkschaften alles andere als unumstritten ist, läßt sich angesichts der anhaltenden Massenarbeitslosigkeit heute besser denn je verstehen. Vor allem aus der IG Metall und der IG Bau - Steine - Erden kommen dementsprechend auch die meisten Einwände, weil ihre Mitglieder durch eine Umorientierung vom Straßengüter- und Individualverkehr auf den ÖPNV und Schienengüterverkehr zu Recht negative Auswirkungen auf die Beschäftigungslage in ihren Organisationsbereichen befürchten müßten. Trotzdem stehen jedoch diese beiden Gewerkschaften inzwischen, wie schon gezeigt wurde, ebenfalls einem unbegrenzten Ausbau des Straßennetzes ablehnend gegenüber. (Auf Möglichkeiten, das Beschäftigungsproblem in den Griff zu bekommen, werden wir in einem späteren Abschnitt noch zurückkommen.)

Offensichtlich das schwierigste Problem scheint für die Gewerkschaften indes die Bewältigung der immensen Belastungen unserer Gesellschaft aus dem Kfz-Verkehr darzustellen. So bezeichnet es die ÖTV in ihrem ÖPNV-Aktionsprogramm als „wünschenswert, wenn dem ÖPNV gemeinwirtschaftliche Leistungen, die er auf dem Gebiet des Umweltschutzes, der Straßenentlastung, der Energieeinsparung und der Verkehrssicherheit erbringt, abgegolten würden“. Und die GdED unterstrich auf ihrem 12. Gewerkschaftstag: „Die für eine faire Konkurrenz notwendige Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen ist dringend erforderlich. Dies gilt sowohl für den Bereich der Wegekosten als auch für die Sozialbedingungen. Notwendig sind insbesondere ... die Berücksichtigung und Auslastung der sozialen Kosten des Straßenverkehrs“, wie in Entschliebung V 1 nachzulesen ist.

⁸²Aufgabe Zukunft: Qualität des Lebens ..., S.149.

Richtige Forderungen - aber wie finanzieren?

Wollte man den Bedürfnissen einer automobilen Gesellschaft glauben, dann wäre eine grundsätzliche Neuorientierung in der Verkehrspolitik allein schon aus finanziellen Gründen unmöglich. Doch diese Behauptung ist verkehrt. Tatsächlich würden verschiedene Forderungen im Falle ihrer Umsetzung keinen Pfennig zusätzlicher Staatsausgaben verlangen. Dazu gehören beispielsweise die Forderungen nach strengerer Handhabung der Konzessionsvergabe an das Güterkraftverkehrsgewerbe, nach Verzicht auf weitere Anhebung von Achslasten und Gesamtgewichten im Straßengüterverkehr, nach einem Verzicht auf eine Flexibilisierung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr, nach einer härteren Ahndung von Verstößen gegen diese Vorschriften, nach einem Abbau des einen besseren Schienengüterverkehrsservices verhindernden Bürokratismus bei der Bundesbahn und nach einem Verzicht auf weitere Parkplätze oder Parkhäuser in ohnehin schon überlasteten Innenstadtbereichen.

Die Realisierung anderer Forderungen wiederum ließe sich auch mit nur geringem finanziellem Aufwand bewerkstelligen. Beispiele hierfür wären allgemeinverständliche Fahrpläne und Tarifsysteme, die bessere Abstimmung von Fahrplänen zur Vermeidung unnötiger Wartezeiten beim Umsteigen, die Aufstellung von Fahrradständern und die Einrichtung von Busspuren.

Die meisten Forderungen bedingen allerdings in der Tat erhebliche finanzielle Aufwendungen. Zugleich gäbe es jedoch auch Möglichkeiten zu Einsparungen, die gleichzeitig eine Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Personenverkehrs mit sich brächte. So wird in der schon wiederholt zitierten EntschlieÙung V 2 des GdED-Kongresses 1984 betont: „Der überwiegend aus den Bildungsetats finanzierte freigestellte Schülerverkehr entzieht in vielen Fällen dem ÖPNV die wirtschaftliche Basis. Angesichts weiter steigender Motorisierung und sinkender Bevölkerungszahlen ist die Integration des Schüler- und auch des Werkverkehrs in den allgemeinen ÖPNV ein Gebot wirtschaftlicher Vernunft. Hierdurch werden entscheidende Angebotsverbesserungen im Nahverkehr in der Fläche möglich.“ Die gleiche Forderung wird auch von der ÖTV in ihrem ÖPNV-Aktionsprogramm erhoben. Und in diese Richtung zielt ebenso die in Antrag 110 des 13. DGB-Bundeskongresses erhobene Forderung nach stärkerer „Durchlässigkeit zwischen allgemeinem Linienverkehr und Schülerverkehr“.

Insgesamt wären es aber natürlich nur vergleichsweise geringe Beträge, die auf diese Weise eingespart werden könnten. Aber auch die tatsächlich notwendigen, viel umfangreicheren Mittel wären vorhanden, wie die Gewerkschaften wiederholt aufgezeigt haben. Selbst wenn der Anteil der Verkehrsausgaben an den Haushalten des Bundes und der Länder konstant bliebe, könnte durch eine neue Schwerpunktsetzung bereits manches realisiert werden.

Grundsätzlich hat der DGB auf dem 13. Bundeskongreß in Antrag 102 seine alte Forderung bekräftigt, den „Anteil des ÖPNV an den Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden auf 75 Prozent zu erhöhen“. Statt heute 50 Prozent der Mittel würden dann nur noch 25 Prozent auf den kommunalen Straßenbau entfallen. Allein durch diesen Schritt könnten die für den ÖPNV in den Gemeinden zur Verfügung stehenden Gelder schon um die Hälfte

erhöht werden.

Eine Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) wird gleichfalls von der ÖTV verlangt. „Die zweckgebundenen Mittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden müssen ganz überwiegend in den ÖPNV fließen“, heißt es hierzu in Antrag 801 des Gewerkschaftstages von 1984. Was dies konkret bedeutet, hat die ÖTV bereits in ihrem Aktionsprogramm für den ÖPNV aus dem Jahre 1983 erläutert: „Die Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden sind neu zu verteilen: 75 Prozent sollen auf den ÖPNV, nur noch 25 Prozent auf den kommunalen Straßenbau entfallen.“ Das den Bundesländern seit 1973 eingeräumte Recht, ein Teil der Straßenbaumittel freiwillig zugunsten des ÖPNV umzuverteilen, reiche dagegen bei weitem nicht aus, weil zum einen auch dann der ÖPNV-Anteil nur auf höchstens 65 Prozent steigen könne und zum anderen die meisten Bundesländer diese Möglichkeit nicht nutzten. (Lediglich die Länder Nordrhein-Westfalen und Hessen – sowie Westberlin – haben hiervon in der Vergangenheit in unterschiedlichem Maße Gebrauch gemacht.)

Die Neuaufteilung der GVFG-Mittel würde allerdings nicht die prinzipielle Kritik der ÖTV an diesem widersinnigen Gesetz aufheben. Und dieser Widersinn liegt darin, daß die Mittel zur Verbesserung der gemeindlichen Verkehrsverhältnisse um so höher sind, desto stärker der Kfz-Verkehr ist, weil diese Mittel je Liter verbrauchtem Mineralöl zur Verfügung gestellt werden. „Dies heißt“, wird im Aktionsprogramm ausgeführt, „auch der ÖPNV erhält nur dann höhere Investitionen, wenn der Individualverkehr wächst. Geht dieser dagegen zurück oder sinkt der Verbrauch aus anderen Gründen, wie zum Beispiel durch energiesparende Motoren und Fahrweise, so verringern sich die Mittel. Im Falle der Energieeinsparung beim Fahren würde das Mineralölsteueraufkommen stagnieren oder gar absinken, selbst wenn die Zahl der Fahrzeuge und die Fahrleistung noch zunähme, wie es derzeit geschieht. Hieran wird deutlich, wie widersinnig es ist, das Investitionsvolumen für den ÖPNV an das Mineralölsteueraufkommen nach Pfennig pro Liter zu binden.“

Über die GVFG-Gelder hinaus verlangt die ÖTV in ihrem Aktionsprogramm weiter, müßten noch zusätzliche Mittel aus dem Bundesverkehrswegeplan für den ÖPNV bereitgestellt werden. Dieser zusätzliche Anteil, fordert sie, müßte dem ÖPNV über einen Zeitraum von 10 bis 15 Jahren gewährt werden, um ihn wirklich bedarfsgerecht ausbauen zu können. Da der Bundesverkehrswegeplan 1985 alles andere als eine Umorientierung zugunsten des Schienengüter- und öffentlichen Personenverkehrs darstellt, ist er bei den Gewerkschaften auf harte Kritik gestoßen. In einer Stellungnahme des GdED-Vorsitzenden Ernst Haar vom 24. September 1985 heißt es sehr deutlich: „Der Bundesverkehrswegeplan ist weiterhin durch ein Übergewicht des Fernstraßenbaus gekennzeichnet.“ Entgegen den Behauptungen des Bundesverkehrsministers sei die Finanzierung der Bahninvestitionen keineswegs gesichert. „Entsprechend der mittelfristigen Finanzierung ist in den Jahren 1986 bis 1995 eine Investitionshilfe des Bundes an die DB für allgemeine und streckenbezogene Investitionen in Höhe von 35,0 Milliarden DM vorgesehen. Dem steht ein Investitionsbedarf der DB für den Streckenaus- und -neubau von 25,6 Milliarden DM sowie für Ersatzinvestitionen in Höhe von 31,2 Milliarden DM, insgesamt also von 56,8 Milliarden DM, gegenüber“, kritisierte er.

Eine ähnliche Stellungnahme gab auch der DGB ab. Einen unmißverständlichen Stopp

für den Fernstraßenneubau forderte er allerdings genausowenig wie die GdED. Trotz seiner vorherigen Kritik stimmte der GdED-Vorsitzende Ernst Haar schließlich sogar wie die meisten anderen SPD-Abgeordneten im Bundestag dem Bundesverkehrswegeplan von CDU/CSU und FDP zu.

So wichtig die Frage ausreichender Investitionsmittel für die Bahn und die ÖPNV-Betriebe auch ist, so ließen sich gerade die Probleme der Deutschen Bundesbahn doch nicht allein mit höheren Investitionszuschüssen lösen. Der 12. Gewerkschaftstag der GdED bestätigte in seiner EntschlieÙung VI vielmehr: „Die Finanzen der DB müssen in Ordnung gebracht werden, damit die Schiene wieder gesicherte Zukunft bekommt. Die durch politische Versäumnisse der Vergangenheit aufgelaufenen Schulden der DB sind schrittweise vom Bund zu übernehmen. Die von der DB erbrachten gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Nahverkehr und bei den Sozialtarifen sind voll abzugelten.“

Das aus dem Jahre 1951 stammende Bundesbahngesetz, erklärte der 12. Gewerkschaftstag in EntschlieÙung V4 weiter, sei zudem allen Veränderungen in der Bundesrepublik zum Trotz bisher nicht grundsätzlich reformiert worden. So seien bei der DB „noch immer die Konkurrenten der Bahn im Verwaltungsrat vertreten. Auch die Bestimmungen über Umfang und Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Aufgaben der Bundesbahn sind unzureichend und erweisen sich in der Praxis als nicht klar genug.“ Gefordert wurde deshalb eine grundlegende Reform des Bundesbahngesetzes, bei der unter anderem auch „die Aufgaben der Deutschen Bundesbahn klar zu beschreiben und die volle Abgeltung der auferlegten gemeinwirtschaftlichen Leistungen eindeutig zu regeln“ wäre.

Ausführlich nahm zu den finanziellen Problemen speziell der Bundesbahn auch der DGB-Bundeskongreß von 1986 Stellung. Im Antrag 105 unterstrich er: „Die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs erbringen gemeinwirtschaftliche Leistungen, ohne daß sie hierfür je einen vollen Ausgleich erhalten haben und auch heute noch nicht erhalten. Allein die Deutsche Bundesbahn legt in diesem Bereich jährlich rund eine Milliarde DM zu. Hierdurch ist ein erheblicher Teil der Verschuldung der Bahn entstanden. Dies und die Finanzierung des Wiederaufbaus der DB nach dem Krieg haben zum jetzigen Schuldenberg von rund 36 Milliarden DM geführt. Kein Unternehmen kann eine Zinslast von über drei Milliarden DM pro Jahr, das sind über zehn Prozent der eigenen Erlöse, erwirtschaften. Das heißt für die Deutsche Bundesbahn:

- Die Unternehmensverfassung ist zu reformieren.
- Der Deutschen Bundesbahn sind die ihr auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und die durch ihren bisherigen Status bedingten Lasten zu entgelten.
- Generell ist eine schrittweise Kapitalbereinigung vorzunehmen.“

Zumindest die ungenügende Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen ist allerdings keineswegs allein ein Problem der Bundesbahn, sondern betrifft alle öffentlichen Personenverkehrsunternehmen. In ihrem Aktionsprogramm für den ÖPNV fordert die ÖTV deshalb grundsätzlich:

„- Die Abgeltung für die Beförderung von Schwerbehinderten ist der tatsächlichen Benutzung so kurzfristig wie möglich anzupassen.

- Die für den Ausbildungsverkehr eingeführte Abgeltungsregelung ist auf den vollen Defizitausgleich auszuweiten (statt bisher 50 Prozent).
- Im Berufsverkehr ist ebenfalls eine Abgeltungsregelung zu schaffen. Zu den Kosten sind die standortbegünstigten Wirtschaftsunternehmen mittels einer Nahverkehrsabgabe heranzuziehen . . .
- Der vom ÖPNV erbrachte Nutzen, wie zum Beispiel Umweltschutz, Straßenentlastung, Sicherheit und Energiesparsamkeit ist in die Abgeltung einzubeziehen. Die Quantifizierung kann mit Schätzwerten erfolgen.“

Ließen sich höhere Zuschüsse zu den Investitionen sowie den laufenden Betriebskosten auch teilweise über eine Umverteilung innerhalb der Verkehrshaushalte des Bundes und der Länder realisieren, würde dieser Weg aber wohl doch nicht ausreichen, um alle Gewerkschaftsforderungen hinsichtlich des Ausbaus des Schienengüter- und öffentlichen Personenverkehrs finanzieren zu können. Da die Gewerkschaften völlig zu Recht Fahrpreiserhöhungen ablehnen, müssen also andere Finanzierungsmöglichkeiten gefunden werden.

Während der DGB 1986 in seinem Antrag 102 forderte, für den ÖPNV „zusätzliche Mittel aus der Mineralölsteuer bereitzustellen“, ist die ÖTV in ihrem ÖPNV-Aktionsprogramm auch bereit, „eine zusätzliche Mineralölsteuererhöhung von 1 bis 2 Pfennig je Liter in Erwägung zu ziehen, um auf diese Weise die für die Bundesverkehrswege insgesamt erforderliche Gesamtfinanzierung zu erhöhen. Damit könnten Eingriffe in andere Investitionstöpfe vermieden werden. Unter Hinweis auf die positiven Beschäftigungswirkungen ließe sich eine solche Maßnahme auch gegenüber den Autofahrern plausibel begründen“, meint die ÖTV.

Völlige Übereinstimmung besteht zwischen den Gewerkschaften dagegen in der Forderung nach Wiedereinführung der Mineralölsteuerbefreiung für den öffentlichen Personennahverkehr. Zudem wird es auch für erforderlich gehalten, „aus der Erhöhung der Mineralölsteuer für verbleites Benzin (2 Pfennig pro Liter) ein Sofortprogramm zur Anschaffung von Bahnen und Bussen zu finanzieren“, wie es in Antrag 109 des DGB-Bundeskongresses von 1986 heißt.

Wenn über Möglichkeiten gesprochen wird, über höhere Staatseinnahmen eine neue Verkehrspolitik zu finanzieren, meinen viele Gewerkschafter zu Recht, sollte besonders auch an die Forderungen verschiedener Einzelgewerkschaften sowie des DGB nach Einschränkung der Rüstungsausgaben und nach einer sozialen Steuerreform erinnert werden, müßte einerseits die lohnabhängige Bevölkerung steuerlich spürbar entlastet werden, wären die Großunternehmen und Spitzenverdiener stärker heranzuziehen. Zudem könnte ein Abbau der den Unternehmen großzügig gewährten Subventionen den öffentlichen Haushalten Mehreinnahmen in Milliardenhöhe bringen.

Um die Forderungen der Gewerkschaften zur Verkehrspolitik finanzieren zu können, bedürfe es aber letzten Endes vermutlich nicht einmal höherer staatlicher Einnahmen. Bereits die Kürzung der Rüstungsausgaben dürfte wohl bei weitem ausreichen, um nicht nur diese Forderungen erfüllen zu können.

Hierzu unterstrich beispielsweise der Vorsitzende der Deutschen Postgewerkschaft, Kurt van Haaren, auf der Kundgebung zum Antikriegstag 1984 in Frankfurt: „Wir lassen uns nicht irre machen: Die Steuermilliarden für Rüstung können sinnvoller ausgegeben werden, z.B. für den öffentlichen Nahverkehr, im Bildungswesen und für Entwicklungshilfe, im Gesundheitswesen oder im Umweltschutz.“⁸³ Und die ÖTV-Vorsitzende Monika Wulf-Mathies betonte auf dem 10. ordentlichen Gewerkschaftstag ihrer Organisation 1984 in München, angesichts der Milliardenaufwendungen für die Rüstung dürfe „auch der Rüstungsetat nicht geschont werden“.

Besonders deutlich wurde auf den Zusammenhang von fehlenden Geldern für dringende gesellschaftliche Aufgaben auf der einen Seite und den ständig steigenden Ausgaben für immer wahnsinnigere Rüstungsprojekte auf der anderen Seite auch auf der Fachtagung „Bauen und Umwelt“ der IG Bau-Steine-Erden 1985 in Nürnberg hingewiesen. Es sei nicht ausgeblieben, resümierte das Bundesvorstandsmitglied Jürgen Jöns im Bericht der Arbeitsgruppe I an die übrigen Tagungsteilnehmer, daß sich vor dem Hintergrund staatlicher Finanzprobleme „kritische Stimmen äußerten gegen die finanzielle Beteiligung der Bundesregierung an dem amerikanischen Projekt, das mit dem Begriff, Krieg der Sterne‘ bezeichnet wird“.⁸⁴

Nicht nur Gewerkschaftstage der GdED, der ÖTV, der IG BSE, der IG Metall und anderer Einzelgewerkschaften sowie Bundeskongresse des DGB haben sich wiederholt gegen die Bonner Hochrüstungspolitik ausgesprochen. Daß allerdings dieser Hochrüstungskurs die Lösung zahlreicher gesellschaftlicher Probleme, darunter auch die Misere des Verkehrswesens, unmöglich macht, wird trotzdem nicht immer mit aller Deutlichkeit erkannt. Noch völlig unbeachtet bleibt zudem bislang die entscheidende Mitprägung des bundesdeutschen Verkehrswesens durch „verteidigungspolitische Belange“. Daß die jeweils der Straße und der Schiene zuerkannte Bedeutung in erheblichem Maße von den Militärs und Rollback-Politikern bestimmt worden ist, wird in der Regel noch genauso ignoriert, wie die finanzielle Belastung sowohl der Bahn als auch des Straßenwesens durch Auflagen des Bundesverteidigungsministeriums.

Demokratische Umgestaltung der Gesellschaft

Bereits die berechtigte Sorge vieler Gewerkschafter, daß eine grundlegende Umorientierung im Verkehrswesen zu vielfältigen negativen Auswirkungen bei der Beschäftigung führen könnte, unterstreicht die Notwendigkeit qualifizierterer Mitbestimmungsmöglichkeiten sowie wirksamer Rationalisierungsschutzvorschriften. Mit den im Grundsatzprogramm von 1981 verankerten Forderungen nach umfassenden Mitbestimmungsrechten auf betrieblicher wie gesamtgesellschaftlicher Ebene, nach unter Beteiligung der Gewerkschaften aufgestellten Landesentwicklungsplänen bzw. einem Bundesentwicklungsplan und nach einer ebenfalls von den Gewerkschaften mitbestimmten Investitionslenkung hat der DGB den Weg gewiesen, auf dem die Regional- und Verkehrsentwicklung im Interesse der Lohnabhängigen bestimmt werden kann. Dies heißt natürlich nicht, daß

⁸³NACHRICHTEN zur Wirtschafts- und Sozialpolitik 10/84.

⁸⁴Zitiert nach dem hektographierten Arbeitsgruppenbericht.

bis zur Durchsetzung dieses Verlangens auf Forderungen hinsichtlich der Verkehrspolitik verzichtet werden sollte. Aber eine Beschränkung auf verkehrspolitische Fragen führt, wie die Erfahrungen zeigen, schnell zu sogenannten „Sachzwangentscheidungen“, die zur Vermeidung angeblich „größeren Übels“ getroffen werden müssen.

Schon auf dem 9. ordentlichen Gewerkschaftstag der GdED 1972 in Nürnberg hat der damalige Vorsitzende dieser Gewerkschaft, Philipp Seibert, ausgeführt:

„Bei einer Abstimmung im Verwaltungsrat der Bundesbahn . . . genügen weder 25 Prozent, noch 33 Prozent, noch 49 Prozent, da braucht man eben ganze 50 Prozent, um neue und beiderseits akzeptable Lösungen erzwingen zu können. Das ist der Grund, warum uns weder ein Leber-Modell von 40 Prozent, noch ein CDU-Modell von 37 Prozent interessierte. Das ist keine Mitbestimmung, das ist ein, Auch-dabei-sein-dürfen', das ist ein für die Vertretung der Eisenbahnerinteressen uninteressanter Beobachtungsstatus.“ Und im auf dem gleichen Gewerkschaftstag beschlossenen „Nürnberger Aktionsprogramm“ wurde nicht minder deutlich festgestellt: „Hätten wir nach 1945 im Betrieb, auf Unternehmensebene und in der Gesamtwirtschaft ein volles Mitbestimmungsrecht besessen, wären den Eisenbahnern zahlreiches Unrecht, unserer Gesellschaft Fehlentwicklungen und immense Kosten erspart geblieben.“ Gefordert wurde deshalb „eine paritätische Unternehmens-Mitbestimmung, die alle Entscheidungen umfaßt und ein Überstimmen der Arbeitnehmervertreter künftig verhindert“.

Diese Position hat der 12. Gewerkschaftstag der GdED 1984 mit der Annahme der EntschlieÙung V 4 bestätigt, in der wiederum die „Einführung der paritätischen Mitbestimmung“ bei der Bahn verlangt und die Berücksichtigung der Autolobby im Verwaltungsrat der DB verurteilt werden. In der auf dem gleichen Gewerkschaftstag angenommenen EntschlieÙung R 2 wird hierzu weiter festgestellt: „Im Rahmen unserer Forderung nach qualifizierter Mitbestimmung auf allen Ebenen ist die Unternehmensmitbestimmung ein unverzichtbarer Bestandteil. Sie ergänzt die innerbetriebliche Mitbestimmung nach dem Bundespersonalvertretungsgesetz auf der nächsthöheren Entscheidungsebene.“ Die Delegierten forderten deshalb „erneut, das Bundesbahngesetz dahingehend zu verändern, daß

- von den derzeit 20 Sitzen im Verwaltungsrat 10 durch Arbeitgebervertreter und 10 durch Beschäftigtenvertreter zu besetzen sind,
- der zusätzlich eingerichtete Sitz des Vorsitzenden nicht gegen die Mehrheit der Beschäftigtenvertreter besetzt werden darf . . .
- das für Personal- und Sozialfragen verantwortliche Mitglied im Vorstand der DB nicht gegen die Mehrheit der Stimmen der Beschäftigtenvertreter im Verwaltungsrat der DB bestimmt werden darf“.

Übereinstimmend gehen alle im öffentlichen Dienst vertretenen DGB-Gewerkschaften zudem davon aus, daß die heutigen Mitbestimmungsmöglichkeiten der Personal- und Betriebsräte sowie der Arbeitnehmervertreter in den Verwaltungs- bzw. Aufsichtsräten bei weitem nicht ausreichen, sondern entschieden ausgeweitet werden müÙten. So ungenügend die Mitbestimmungsmöglichkeiten aber auch sind, dürfen sie nicht noch zusätz-

lich eingeschränkt werden. Doch die Realität sieht anders aus. „Die Bildung von Verkehrsverbänden, Verkehrsgemeinschaften und ähnlichen Kooperationen hat zum Unterlaufen der Mitbestimmung insbesondere für Betriebs- und Personalräte geführt“, kritisierten die Delegierten des 10. Gewerkschaftstages der ÖTV in Antrag 805.

Und weiter resümierten sie dort: „In den Vorständen und Räten werden für die Arbeitnehmer wichtige Entscheidungen getroffen, ohne daß Arbeitnehmervertreter beteiligt sind. In Fahrplankonferenzen werden die Fahrpläne mit Zeittaktveränderungen und damit Fahrhäufigkeitsveränderungen und Fahrzeugeinsätzen festgelegt, ohne daß die Arbeitnehmervertreter den geringsten Einfluß haben. Die entsprechend der Fahrpläne erforderlichen Dienstpläne, die die Arbeitszeit des Fahrpersonals regeln, können nur noch angepaßt werden, ohne sinnvolle Veränderungen im Fahrplan vornehmen zu können. Stilllegungen oder Teilstilllegungen von Strecken oder Reduzierung von Zug- und Busfolgen und Fahrzeuggrößen werden beschlossen, ohne daß die Arbeitnehmerbelange Gehör finden. Wir fordern daher die volle paritätische Mitbestimmung der Arbeitnehmer in allen Verkehrsverbänden, Verkehrsgemeinschaften und ähnlichen Kooperationen in den Verwaltungs- und Aufsichtsräten, die paritätische Mitbestimmung der betrieblichen Arbeitnehmervertreter bei allen Fahrplankonferenzen.“

Im Aktionsprogramm der ÖTV für den öffentlichen Personennahverkehr wurde zudem noch festgestellt, es sei zudem „unverständlich, daß sich Planer, die im Interesse der Bevölkerung das Verkehrsangebot verbessern wollen, nicht der Sachkenntnis der Arbeitnehmer bedienen. Wer weiß denn besser über die Mängel der Verkehrsbedienung Bescheid als die vor Ort tätigen Arbeitnehmer aus den Verkehrsbetrieben.“ Unabhängig von diesen spezifischen Mitbestimmungsforderungen für die Verkehrsunternehmen verlangt die Gewerkschaft ÖTV wie die anderen Einzelgewerkschaften und der DGB ebenfalls eine generelle Ausweitung der Mitbestimmungsmöglichkeiten.

Dabei darf die Mitbestimmung sich keineswegs allein auf die Betriebs- oder Unternehmensebene beschränken, sondern sie ist vielmehr, wie es im DGB-Grundsatzprogramm von 1981 heißt, gleichfalls „im gesamtwirtschaftlichen Bereich zu verwirklichen. Dazu sind in Bund und Ländern sowie auf regionaler Ebene paritätisch mit Vertretern der Arbeitnehmer und der Arbeitgeber besetzte Wirtschafts- und Sozialräte zu errichten“. Notwendig sei die Erstellung volkswirtschaftlicher Rahmenpläne sowie die Durchsetzung einer die privatwirtschaftlichen wie öffentlichen Bereiche umfassenden Investitionslenkung. Sehr wohl auf das Verkehrswesen anwenden läßt sich in diesem Zusammenhang auch die Bemerkung Gerd Elvers' vom DGB-Landesbezirk Bayern auf der IV. Internationalen Arbeitstagung der IG Metall 1972 in Oberhausen, „daß mehr Mitbestimmung auf Unternehmensebene, aber vor allem auch auf gesamtwirtschaftlicher Ebene, ein Instrument ist, eine stärkere Einengung der bisherigen privatwirtschaftlichen Standortentscheidungen zu bewirken“.⁸⁵ Würden Standortentscheidungen nach gesellschaftlichen Interessen getroffen, könnten aber auch Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Erholen regional wieder zusammengeführt werden, was zweifellos gewaltige Auswirkungen auf das Verkehrswesen hätte.

Daß hier allerdings fast schon Systemgrenzen überschritten würden, hat Karl H. Pitz

⁸⁵ Aufgabe Zukunft: Qualität des Lebens . . . , Bd. 6 (Regionalentwicklung) S.130f.

von der Vorstandsverwaltung der IG Metall sehr deutlich gemacht. Derartige Vorstellungen, meinte er, seien „in diesem System nicht durchsetzbar, weil das bedeuten würde, daß man wie in einer zentralen Verwaltungswirtschaft in einem bestimmten Unternehmen die Auflage macht, in einem ganz bestimmten Raum zu investieren. Das widerspricht jedoch unseren Marktwirtschaftsgrundsätzen.“⁸⁶

Je mehr eine verkehrspolitische Neuorientierung in eine demokratische Umgestaltung unserer Gesellschaft eingebettet wird, desto geringer sind selbstverständlich die Gefahren für die Beschäftigten. Um so größer die Mitbestimmungsmöglichkeiten sind, desto weniger Angst müssen die Beschäftigten in einzelnen Wirtschaftsbereichen haben, daß sie eine grundlegend veränderte Verkehrspolitik möglicherweise mit dem Verlust ihres Arbeitsplatzes bezahlen sollen.

Nicht unerwähnt bleiben darf in diesem Zusammenhang auch der Aspekt der Arbeitszeitverkürzung. Alle Gewerkschaften haben sich eindeutig für eine Verkürzung der Arbeitszeit ausgesprochen, auch wenn die konkreten Vorstellungen jeweils differenzieren. Besonders die Wochenarbeitszeitverkürzung könnte aber ein Mittel sein, um den Beschäftigten sowohl mehr Freizeit zu bringen als auch die andernfalls eventuell bedrohten Arbeitsplätze zu sichern.

Unter dem Strich allerdings dürfte sich der Arbeitskräftebedarf durch eine Schwerpunktverlagerung auf den Schienengüter- und öffentlichen Personenverkehr keineswegs, wie von der CDU/CSU, der FDP, der Automobilindustrie, dem Baugewerbe und anderen behauptet, verringern. Zu Recht erklärte der 12. DGB-Bundeskongreß 1982 im Antrag 122: „Eine entsprechende öffentliche Investitionspolitik schafft neue Beschäftigungsmöglichkeiten im Bausektor, im Fahrzeugbau und im Verkehrswesen und unterstützt damit das Ziel der Vollbeschäftigung. Mögliche Rückgänge im Straßenbau sind zu kompensieren.“ Insgesamt allerdings besteht bei den Gewerkschaften in der Frage, wie Beschäftigungsverschiebungen ohne Belastungen für die Beschäftigten erreicht werden könnten, bislang wenig Klarheit. Über mögliche Konsequenzen für die betriebliche Personalpolitik, insbesondere die Aus- und Weiterbildung, muß jedenfalls noch intensiver nachgedacht werden, wenn der Gegenseite das Arbeitsplatzargument erfolgreich aus der Hand geschlagen werden soll.

Kein Weg zur Lösung der Verkehrsprobleme ist die Privatisierung einzelner Bereiche oder ganzer Betriebe. Privatisierungen, darin sind sich die Gewerkschaften einig, gehen immer zu Lasten der Beschäftigten und meistens auch der Bürger.

⁸⁶Ebd., S.144.

Kampf zur Durchsetzung einer neuen Verkehrspolitik

Auch unter den in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre in der Bundesrepublik herrschenden ungünstigeren wirtschaftlichen und politischen Bedingungen muß der Kampf für die Durchsetzung einer an den Interessen der lohnabhängigen Bevölkerung orientierten Politik vorangetrieben werden. „Nur, wer über Widerstand redet, muß sich zu Recht die Frage gefallen lassen, wie, mit wem und mit welchen Formen er die gegenwärtigen und zukünftigen Auseinandersetzungen bestreiten will“, wie der langjährige Vorsitzende der IG Druck und Papier, Leonhard Mahlein, feststellte.⁸⁷ Zugleich warnte er vor Illusionen. Auch in den kommenden Jahren seien „politische Mehrheiten im Bundestag reine Spekulation, die bereit sind, die gewerkschaftlichen Forderungen ohne entsprechenden gewerkschaftlichen Druck zu verwirklichen“.⁸⁸

Diese Bemerkungen Leonhard Mahleins treffen zweifellos auch für den Bereich der Verkehrspolitik zu. Mit der CDU/CSU oder FDP eine grundlegende Neuorientierung erreichen zu wollen, wird heute wohl nur noch von wenigen Gewerkschaftern erhofft. Doch wo sollen und können Bündnispartner für die Gewerkschaften gesucht und gefunden werden?

Lange Zeit lag ein Zusammengehen mit Bürgerinitiativen und Umweltschutzorganisationen für viele Gewerkschafter im Bereich des Unvorstellbaren. Inzwischen allerdings hat sich das Verhältnis zum Vorteil beider Seiten und vor allem der gemeinsamen Interessen spürbar entkrampft, wobei der Richtigkeit und Ehrlichkeit halber betont werden muß, daß beide Seiten dazulernen und Vorbehalte abbauen mußten. Ein sichtbarer Ausdruck für diese Entwicklung ist die gemeinsam von der Aktionsgemeinschaft Natur- und Umweltschutz Baden-Württemberg, dem Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) - Landesverband Baden-Württemberg und der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands erstellte Informationsmappe „Jetzt die Weichen für die Zukunft stellen!“

Wo gibt es nun aber Berührungspunkte mit den verkehrspolitischen Forderungen der Parteien? Daß es diese mit der CDU/CSU und der FDP nicht gibt, dürfte bereits aus den vorangegangenen Abschnitten deutlich genug geworden sein. Wir wollen deshalb im folgenden nur noch die verkehrspolitischen Vorstellungen der SPD, der Grünen und der DKP Revue passieren lassen.

⁸⁷Leonhard Mahlein, Gewerkschaften heute. Erfahrungen, Anregungen, Frankfurt 1983, S. 45.

⁸⁸Ebd., S. 56.

Widersprüchliche Politik der SPD

In einer Reihe von Konzepten zur Umweltschutzproblematik und zu verschiedenen verkehrspolitischen Problemen hat die SPD in den letzten Jahren ihre verkehrspolitische Gesamtkonzeption entwickelt. Zu nennen sind hier besonders die 1983 erschienenen Konzepte „Öffentlicher Personennahverkehr für den Bürger“ und „Die Zukunft der Deutschen Bundesbahn“, das im gleichen Jahr beschlossene ökologiepapier „Für eine saubere Luft - damit auch der Wald leben kann“, die 1984 herausgegebenen Konzepte „Forschung und Technologie für den Verkehr“ und „Verkehrssicherheit“ sowie die aus dem gleichen Jahr stammenden Materialien „Frieden mit der Natur. Für eine umweltverträgliche Industriegesellschaft“. Einige der in diesen Veröffentlichungen vorgestellten Positionen sind unter anderem in die 1985 im Bundestag eingereichten Gesetzentwürfe für ein neues Bundesbahngesetz sowie ein Bundesbahn-Schienenweg-Ausbaugesetz eingeflossen.

Grundsätzlich geht die SPD davon aus, daß der ÖPNV den Individualverkehr nicht ersetzen soll. Sie betont in ihrem Konzept „Öffentlicher Personennahverkehr für den Bürger“ vielmehr, „daß kein Verkehrsträger allein die Nahverkehrsbedienung übernehmen kann und soll, sondern daß aus sozialen und gesamtwirtschaftlichen Gründen der individuelle Pkw und der öffentliche Nahverkehr vernünftig zusammenwirken müssen“. Allerdings müsse der ÖPNV gestärkt werden, damit er seiner „Aufgabe im Gesamtverkehrswesen als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge auch in Zukunft gerecht werden kann“, wie die SPD weiter erklärt, wobei sie offenkundig unterstellt, daß er dieser Aufgabe heute noch gerecht wird.

Damit der ÖPNV auch für motorisierte Bürger eine Alternative werden könne, verlangt die SPD, müsse seine Attraktivität gesteigert werden. „Während in den Ballungsräumen mit den Verkehrsverbänden bereits eine grundsätzlich geeignete Organisation gefunden ist, muß im ländlichen Raum der öffentliche Nahverkehr auch durch organisatorische Maßnahmen noch wesentlich verbessert werden. Fahrpläne, Linienführung, Tarife und die Finanzierung der einzelnen Verkehrsunternehmen müssen besser aufeinander abgestimmt werden ... An den Haltestellen der Bahnen müssen schnell in verstärktem Umfang Parkplätze geschaffen werden, damit die Bewohner des ländlichen Raums nicht bis in die verstopften Ballungkerne mit dem Auto fahren müssen, sondern an geeigneter Stelle auf S- oder U-Bahn umsteigen können“, heißt es im ÖPNV-Konzept weiter.

Im Gegensatz zu den Gewerkschaften hält sie allerdings Automaten ohne weiteres für vertretbar, doch müsse die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel „durch einfache und standardisierte Automaten und Informationseinrichtungen erleichtert werden“. Heute seien diese Einrichtungen vielfach noch sehr benutzerunfreundlich, kritisiert sie.

Eindeutig ist die Haltung der SPD zum ÖPNV in den Ballungsgebieten. Dort, fordert sie in ihrem Konzept für den Nahverkehr, „muß der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs Vorrang vor einem verstärkten Straßenbau haben“. Weniger deutlich läßt sich dagegen ihre Position zum Straßenbau in der Fläche erkennen. Während sie für die Ballungsgebiete verlangt, daß dort „die Schiene mit U-, S- oder Stadtbahnen das Rückgrat des Nahverkehrs bilden“ müsse, sieht sie „im weniger dicht besiedelten ländlichen Raum, in dem es kaum Verkehrsstaus auf den Straßen gibt, ... die Überlegenheit der Bahn we-

niger deutlich“. Erklärtermaßen orientiert die SPD für die Ballungsgebiete auf den U-, S- und Stadtbahnverkehr, weil dieser vom Autoverkehr getrennte Verkehrswege benutzt. Die umweltfreundliche und preiswertere Alternative Straßenbahn – oder auch O-Bus – taucht nicht auf.

Die für einen Ausbau des ÖPNV und seine Attraktivitätssteigerung erforderlichen Investitionsmittel könnten nach Ansicht der SPD vor allem „durch Zweckbindung mindestens eines weiteren Pfennigs bei der Mineralölsteuer und durch Umschichtung von Haushaltsmitteln aus anderen Bereichen“ gewonnen werden. Gefordert wird hier auch eine Veränderung des Verteilungsschlüssels für die Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz; ohne sich auf genaue Prozentsätze festzulegen, plädiert die SPD für eine stärkere Mittelzuwendung für den ÖPNV zu Lasten des kommunalen Straßenbaus.

Auch zur finanziellen Entlastung des laufenden Betriebs der ÖPNV-Unternehmen verlangt die SPD unter anderem eine Staffelung der Schul- und Arbeitsanfangszeiten. „Aufgrund des etwa gleichzeitigen Schul- und Arbeitsbeginns entsteht in den Morgenstunden ein besonders hohes Verkehrsaufkommen. Für die außerordentlich hohe Zahl an Fahrzeugen, die zu diesem Zeitpunkt zur Beförderung benötigt werden, besteht während des weiteren Tages kein entsprechendes Einsatzerfordernis mehr. Eine Staffelung der Anfangszeiten von Schulen und Großbetrieben würde es den Verkehrsbetrieben ermöglichen, viele Fahrzeuge einzusparen und ihre Kosten wesentlich zu senken. Diese Staffelung ist zwar eine außerordentlich schwierige Aufgabe, weil es die freiwillige Zusammenarbeit vieler unterschiedlicher Interessengruppen erfordert. Sie muß aber trotzdem angegangen werden, denn die gleichmäßigere Verteilung des morgendlichen Verkehrsaufkommens auf einen längeren Zeitraum steigert auch die Sicherheit im Straßenverkehr, vor allem für die Kinder, erheblich“, heißt es in ihrem Konzept „Öffentlicher Personennahverkehr für den Bürger“.

Zufrieden scheint sie allerdings mit dem Ausmaß der Ausgleichszahlungen für die ÖPNV-Betriebe zu sein, die diesen für Sozialtarife, besonders auch im Ausbildungsverkehr, gewährt werden. Hier gibt sich die SPD mit der Forderung zufrieden, daß sie „unbedingt beibehalten werden“ müssen; von einer notwendigen Erhöhung spricht sie nicht.

Gefordert wird dagegen die Wiedereinführung der Mineralölsteuerbefreiung für den ÖPNV, da sie „von erheblicher wirtschaftlicher Bedeutung für die Verkehrsunternehmen“ gewesen sei. Finanziert werden soll diese Maßnahme allerdings nicht allein durch die Bereitstellung zusätzlicher Gelder für das Verkehrswesen, sondern auch durch eine Umverteilung innerhalb der GVFG-Mittel.

Ein besonderer Engagement galt in den letzten Jahren der Deutschen Bundesbahn, das auch zu mehreren Gesetzesinitiativen führte. Als vordringliche Maßnahmen, die von seiten der Bundesregierung ergriffen werden müßten, bezeichnet die SPD in ihrem Konzept „Die Zukunft der Deutschen Bundesbahn“ unter anderem die „Bereitstellung“ erhöhter Mittel für Neu- und Ausbaustrecken im Schienenpersonenfernverkehr aus einem Sondertitel des Bundes (Gesamtbedarf rd. 2 Mrd. DM/Jahr bis 1990)“, die „Auflage einer ‚Entschuldungsanleihe‘, deren Zinsen und Tilgung der Bund übernimmt“ und die bereits beim ÖPNV erwähnte Aufstockung der GVFG-Mittel um mindestens einen weiteren Pfennig aus der Mineralölsteuer.

Während sie für die Finanzierung der Fernverkehrsstrecken weiterhin allein den Bund für zuständig hält, sollten ihrer Meinung nach Neu- und Ausbauten im Schienenpersonennahverkehr auch über „Sonderevereinbarungen zwischen Bund, Ländern und Gebietskörperschaften“ finanziert werden.

Durch verschiedene Maßnahmen, wie zum Beispiel Taktverkehre, will die SPD die Attraktivität der Bahn steigern. Zugleich fordert sie aber auch eine „Begrenzung der Kontingente im Straßengüterverkehr auf das derzeitige Niveau“ und die „Verlagerung des Transports gefährlicher Güter vom unfallgefährdeten Straßenverkehr auf die sichere Schiene“.

Analog zum Bundesfernstraßenausbaugesetz verlangt die SPD, müßte genauso ein Schienenwegausbaugesetz geschaffen werden. Einen entsprechenden Gesetzentwurf hat sie im Frühjahr 1985 dem Bundestag zur Debatte und Beschlußfassung unterbreitet, wo er aber erwartungsgemäß von der CDU/CSU/ FDP-Mehrheit abgelehnt wurde. „Durch eine gesetzliche Absicherung der Ausbauplanungen der Deutschen Bundesbahn erhalten die Planungsarbeiten der DB eine feste Grundlage, die Kontinuität des Planungsprozesses wird verbessert und die Verbindlichkeit der Planungen erhöht. Die Bestätigung der Notwendigkeit eines Ausbaus des Schienenwegenetzes durch das Parlament gibt den Planungen der DB ein größeres Gewicht und erleichtert die Realisierung der beschlossenen Vorhaben“, erklärte sie in der Begründung ihres Gesetzentwurfes.

Im gleichzeitig vorgelegten Gesetzentwurf zur Änderung des Bundesbahngesetzes sah sie unter anderem vor, daß der Bund „die Investitionskosten (Sachausgaben) für Unterhalt und Erstellung des bestehenden Schienenwegenetzes sowie für dessen Neu- und Ausbau“ trägt und einen vollen Ausgleich für Mindererträge, Mehraufwendungen oder Investitionsausgaben übernimmt, die der Bundesbahn aus ihr vom Bundesverkehrsministerium übertragenen nicht kostendeckenden Aufgaben und Leistungen entstehen. Außerdem sollte der Bund die Bahn von ihren überhöhten Kapitalkosten entlasten, indem er die Zinsen auf die Altschulden der Bundesbahn übernimmt.

Trotz einer Stärkung der Position der Beschäftigten im Aufsichtsrat, der den jetzigen Verwaltungsrat ablösen sollte, wäre die Forderung nach einer paritätischen Mitbestimmung jedoch unerfüllt geblieben. Den 11 Belegschaftsvertretern hätten 12 von der Bundesregierung, dem Bundestag und dem Bundesrat benannte Aufsichtsratsmitglieder sowie zwei „weitere“ Mitglieder gegenübergesessen. Eines der beiden „weiteren“ Mitglieder sollte zwar von den im Betrieb vertretenen Gewerkschaften benannt werden, ohne jedoch Beschäftigter der Bundesbahn oder Repräsentant einer Gewerkschaft zu sein. Das zweite „weitere“ Mitglied sollte vom Aufsichtsrat gewählt werden, wobei im Falle der Nichteinigung die Benennung durch die Bundesregierung vorgesehen war. Auch dieser Gesetzentwurf der SPD wurde nicht unerwartet von der konservativen Mehrheit in Bonn abgelehnt.

Auch der Bundesbahn zugute kommen würde, wie bereits aufgezeigt, eine Einschränkung des Straßen- und besonders des Fernstraßenbaus. Noch in ihrer Veröffentlichung „Frieden mit der Natur. Für eine umweltverträgliche Industriegesellschaft“ hatte die SPD die von den Gewerkschaften geteilte Feststellung getroffen: „In den letzten Jahrzehnten entwickelte sich das Kraftfahrzeug zum vorherrschenden Träger des motorisierten Verkehrs. Eine Voraussetzung dafür war der forcierte Ausbau autogerechter

inner- und überörtlicher Straßen. Dieser Ausbau ist als im wesentlichen abgeschlossen anzusehen. Ergänzende Straßenbauten sind noch erforderlich, aber keineswegs in dem Ausmaß, wie es der Bundesverkehrswegeplan 80 vorsieht.“ Doch im Januar 1986 stimmte die überwältigende Mehrheit der SPD-Fraktion im Bundestag dem von der CDU/CSU/FDP-Koalition vorgelegten Bundesfernstraßenausbauplan zu. Nur 11 von 135 SPD-Bundestagsabgeordneten stimmten gegen den weiteren massiven Ausbau des Fernstraßennetzes; weitere 8 Abgeordnete dieser Partei enthielten sich der Stimme. Zustimmung kam übrigens auch vom GdED-Vorsitzenden Ernst Haar.

GRÜNE mit umfassendsten Reformvorstellungen

Daß die aus der Umweltschutzbewegung hervorgegangenen und sich mit ihr noch immer besonders eng verbunden fühlenden GRÜNEN die umfassendsten und detailliertesten verkehrspolitischen Vorstellungen entwickelt haben, kann kaum verwundern. Und es ist auch selbstverständlich, daß die GRÜNEN sich in ihren Forderungen in allererster Linie von ökologischen Gesichtspunkten leiten lassen. Doch auch sozialpolitische Überlegungen und Arbeitsplatzfragen finden inzwischen großen Raum.

Ihre Strategie sei, wie es im verkehrspolitischen Programm der GRÜNEN heißt, „dreiteilig:

- a) Einsparen von unfreiwilligem Verkehr durch wohnungsnahe Arbeitsplätze, zu Fuß oder per Rad gut erreichbare Alltagsziele (Geschäfte, Freizeit, Schulen), durch regionale Güterversorgung ...
- b) Umsteigen vom Auto auf Zufußgehen, auf Fahrrad, Bus und Bahn ...
- c) Anpassen des Motorverkehrs an Mensch und Natur ...“

Im einzelnen verlangen die GRÜNEN, daß die Fahrpreise bei der Bundesbahn „mindestens halbiert“ werden, wobei sie im ÖPNV und für Dauerkarten sogar „überproportional“ gesenkt werden sollten. Im gleichen Maße sollen auch die kommunalen Verkehrsbetriebe ihre Preise reduzieren. Nicht nur in den Ballungsräumen, sondern genauso in der Fläche müßte der Schiennahverkehr ausgebaut werden. „Alle stilllegungsbedrohten Strecken im ländlichen Raum (u.U. mit vereinfachtem Betrieb) sollen erhalten und stillgelegte Strecken wieder reaktiviert werden.“ Zur Attraktivitätssteigerung sei dabei unbedingt eine Modernisierung erforderlich. Insgesamt müßten die Mittel für ÖPNV-Investitionen verdoppelt werden. „Besonders gefördert werden sollen moderne Straßenbahnnetze, U-Bahnen nur im Ausnahmefall, Oberlinienbusse, moderne, behindertengerechte Fahrzeuge und Betriebssysteme, Rufbus- und Sammeltaxisysteme sowie Verbesserungen der Bequemlichkeit öffentlicher Verkehrssysteme“, wie es in diesem Programm heißt.

Zur Finanzierung dieser Verbesserungen verlangen die GRÜNEN unter anderem höhere Bundeszuschüsse an die Bundesbahn und die ÖPNV-Unternehmen, die Befreiung des öffentlichen Verkehrs von der Mineralölsteuer sowie die Erlassung der Mehrwertsteuer im

ÖPNV bzw. Halbierung dieser Steuer im Fernverkehr. Die Mindereinnahmen der Bahn und der Nahverkehrsbetriebe aus Fahrpreissenkungen sollen über eine Mineralölsteuererhöhung sowie eine „Nahverkehrsabgabe oder -Steuer von besonders verkehrsträchtigen Unternehmen (Verbrauchermärkte u.a.)“ finanziert werden.

Für den Straßenverkehr fordern sie die Einschränkung des Gütertransports, der auf die Schiene verlagert werden soll. „Gefährliche Stoffe dürfen nur noch mit der Bahn transportiert werden. Lastkraftwagen erhalten in Wohngebieten und nachts nur noch beschränkte Fahrerlaubnis. Die Arbeitsschutz- und Sicherheitsvorschriften für Lastkraftwagenfahrer (Lenkzeiten, Gefahrgutbehandlung) werden den Sicherheitsvorschriften bei der Bundesbahn angepaßt und wirksam kontrolliert.“ Zudem soll eine Lkw-Verkehrsabgabe eingeführt werden, die „die überproportionalen Wegekosten und Emissionen des Lkw-Verkehrs abgelten und Anreize schaffen, Güter auf die Bahn zu verlagern“.

Damit die volkswirtschaftlichen Kosten des Autoverkehrs von den Verursachern getragen werden, erklären die GRÜNEN, sei eine erhebliche Anhebung der Mineralölsteuer erforderlich. In einem ersten Schritt solle sie um 50 Pfennig je Liter angehoben werden, dem in den nächsten fünf Jahren weitere Schritte folgen müßten. Aus sozialen Gründen verlangen die GRÜNEN dabei aber, daß „für Personen mit geringem Einkommen, die in Gebieten mit schlechten öffentlichen Verkehrsverbindungen leben, ... ein Fahrgeld – analog zum Wohngeld – eingeführt“ wird. Bei einer nach Umweltkriterien ausgestalteten Kraftfahrzeugsteuer, fordern sie zudem, müßten für ländliche Gebiete mit ungenügendem ÖPNV-Angebot verringerte Steuersätze gelten.

Grundsätzlich lehnen die GRÜNEN jeden weiteren Neu- und Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen ab. Ebenso sollen die Bundeszuschüsse für den kommunalen Hauptstraßenbau gestrichen werden. „Ausnahmen können einzelne Ortsumgehungen ohne Schnellstraßencharakter sein, wenn Ortsdurchfahrten anders nicht ausreichend entlastet werden können und insgesamt der Flächenverbrauch nicht ansteigt.“

Von diesen grundsätzlichen Aussagen ausgehend, haben die GRÜNEN in den letzten Jahren verschiedene Gesetzentwürfe und Anträge in den Bundestag eingebracht. Hierzu gehörte unter anderem 1983 das Bundesbahnsanierungsgesetz, 1984 der Antrag zum Stopp des Bundesfernstraßenbaus, 1985 der Entschließungsantrag gegen die Stilllegung weiterer Bundesbahnstrecken sowie Anträge zur Förderung umweltverträglicher Verkehrsmittel und 1986 ein weiterer Antrag hinsichtlich eines „Maßnahmenpakets zur Förderung umweltverträglicher Verkehrsmittel“.

Nach dem Bundesbahnsanierungsgesetz sollte der Bund verpflichtet werden, voll für die Durchführung des Schienenpersonennahverkehrs der Bahn als eine gemeinwirtschaftliche Aufgabe staatlicher Daseinsvorsorge und für die Vorhaltung des Schienennetzes finanziell aufkommen zu müssen. Zudem wurde verlangt, die DB vollständig von allen finanziellen Belastungen zu befreien, „die historisch entstanden sind und auf die die Deutsche Bundesbahn keinerlei Einfluß hat“. Alle Zinsen, die eine Folge der Verschuldung bei der bisherigen Erfüllung staatlicher und gemeinwirtschaftlicher Aufgaben sind, sollten vom Bund übernommen werden.

Entsprechend dem Bundesfernstraßenbaugesetz verlangten die Grünen ebenfalls einen mit Gesetzeskraft versehenen Schienennetzausbauplan. Alle notwendigen Investitionen sollten aus Steuergeldern erfolgen.

Voll aufgegriffen wurde die Forderung nach einer paritätischen Mitbestimmung im Verwaltungsrat. Den zehn vom Bundesverkehrsminister ernannten Mitgliedern sollten zehn Beschäftigtenvertreter gegenüber sitzen. Unter den zehn vom Bundesverkehrsminister zu benennenden Verwaltungsratsmitgliedern wollten die GRÜNEN zudem jeweils mindestens einen Vertreter der Natur- und Umweltschutzverbände sowie der Benutzer- und Verbraucherorganisationen sehen. Ein „weiteres“ oder „neutrales“ Mitglied sah ihr Gesetzentwurf nicht vor.

Dieser Gesetzentwurf wurde genauso vom Bundestag abgelehnt wie ihr Entschließungsantrag gegen weitere Streckenstilllegungen der Bahn. Selbst GdED-Vorsitzender Ernst Haar stimmte mit der CDU/CSU/FDP-Koalition gegen den Entschließungsantrag, in dem die Bundesregierung aufgefordert wurde, „sicherzustellen, daß die Deutsche Bundesbahn den Reisezugbetrieb auf von Stilllegung bedrohten Bundesbahnstrecken sowohl wirtschaftlicher als auch attraktiver gestaltet“. Selbstverständlich war es für die GRÜNEN, daß sie dem Bundesfernstraßenausbaugesetz ihre Zustimmung verweigerten. Lediglich einige Projekte wären sie unter Berücksichtigung von Änderungsvorschlägen mitzutragen bereit gewesen.

Grundsatzorientierung der DKP

Grundsätzliche Überlegungen hat die DKP in ihren 1983 veröffentlichten „Vorschlägen für eine soziale Verkehrspolitik“ angestellt. Sie lasse sich bei ihren Forderungen „von dem Grundsatz leiten, daß öffentliche Dienstleistungen nicht der Kriegsvorbereitung dienen und nicht am Profit orientiert sein dürfen“, wird gleich im ersten Satz unterstrichen. Die DKP, heißt es weiter, wende „sich entschieden gegen alle verkehrspolitischen Maßnahmen, die der Kriegsvorbereitung dienen. Die DKP fordert, daß die Verkehrspolitik ausschließlich friedlichen Zwecken dient.“

Vor diesem Hintergrund werden im folgenden die verkehrspolitischen Vorschläge der DKP entwickelt. Weil der ÖPNV „eine soziale Aufgabe sein muß wie der Bau von Straßen, die Errichtung von Schulen oder die Erstellung eines Krankenhauses,“ verlangt sie, müsse er ausgebaut und gefördert werden. „Dem öffentlichen Personennahverkehr muß Vorrang eingeräumt werden. Er ist soweit auszubauen und hinsichtlich der Fahrtzeiten, Fahrtrouten und Fahrpreise so attraktiv zu gestalten, daß er den Anreiz bietet, den eigenen Pkw häufig stehenzulassen. Durch die Einrichtung eigener Fahrspuren ist dem öffentlichen Nahverkehr Vorrang zu gewähren. In größeren Städten ist der öffentliche Personennahverkehr vorrangig als schienengebundenes Verkehrssystem auszubauen. Die DKP fordert zusätzlich fünf Milliarden Mark pro Jahr für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs. Dadurch können 112 500 Langzeitarbeitsplätze geschaffen werden (90 000 für den Ausbau und 22 500 für den laufenden Betrieb).“

Genauso wie für die Kraftfahrzeuge der Straßenraum, erklärt die DKP, müssen auch den ÖPNV-Unternehmen „die zum Betrieb erforderlichen Anlagen von Bund, Ländern und Gemeinden kostenlos“ bereitgestellt werden. Zur Entlastung der im ÖPNV tätigen Unternehmen wird die Befreiung von der Körperschafts-, der Mehrwert- und der Mineralölsteuer gefordert. Zudem seien Einnahmehausfälle durch Sozialtarife aus dem

Bundeshaushalt zu ersetzen.

Unter der Überschrift „Vorrang für die Schiene“ fordert die DKP hinsichtlich des Fernverkehrs unter anderem die Beendigung der Streckenstilllegungen bei der Bundesbahn, den verstärkten Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken, die Ergänzung des IC-Verkehrs durch einen S-bahnmäßigen Zubringer- und Regionalverkehr im Taktsystem und eine Attraktivitätssteigerung des Schienengüterverkehrs durch raschen Ausbau des Güterzugnetzes und neuer Rangier- sowie Containerbahnhöfe. Dem Straßenbau dagegen steht sie kritisch gegenüber. Neu- und Ausbaumaßnahmen müßten auf ihre Notwendigkeit hin überprüft und gegebenenfalls zugunsten des ÖPNV zurückgestellt werden. Für den Lkw-Verkehr fordert sie ein gesetzliches Nachtfahrverbot in Wohngebieten.

Zur Finanzierung ihrer verkehrspolitischen Vorstellungen fordert die DKP, daß den Städten und Gemeinden ab sofort zweckgebundene Mittel für den ÖPNV in Höhe von 25 Prozent des Mineralölsteueraufkommens bereit gestellt werden, wodurch den Kommunen jährlich etwa 2,5 Milliarden DM zusätzlich zufließen würden. Außerdem sollen die Kommunen einen Anteil von der Kraftfahrzeugsteuer, 20 statt bislang 15 Prozent von der Lohn- und Einkommensteuer sowie die volle Gewerbesteuer erhalten. Da die Großunternehmen in besonderem Maße vom Verkehrsangebot profitierten, seien sie „durch eine Sondersteuer in Form von kommunalen Abgaben zur Beteiligung an den Kosten des öffentlichen Nahverkehrs heranzuziehen“.

Nicht nur im Hinblick auf die Verkehrspolitik, sondern auch der vielen anderen sozialen Probleme, die heute in der Bundesrepublik einer Lösung harren, fordert die DKP in ihren „Vorschlägen für eine soziale Verkehrspolitik“ eine grundsätzliche Neuorientierung in der Haushaltspolitik. So werden eine sofortige Kürzung der Rüstungsausgaben um zehn Prozent, die Streichung der Militärhilfen für faschistische Regimes, die Streichung von der Vernichtung von Lebensmitteln dienenden Zuschüssen an die EG, die strenge Verfolgung und Bestrafung von Steuerhinterziehung und Wirtschaftskriminalität, die Anhebung des Spitzensteuersatzes von 56 auf 80 Prozent sowie die Streichung von zur Arbeitsplatzvernichtung eingesetzten Subventionen verlangt.

Weiter heißt es in diesen Vorschlägen, „daß sich die Stadt-, Regional- und Verkehrsplanung an den sozialen Interessen der arbeitenden Bevölkerung zu orientieren hat. Das bedeutet, daß Arbeits-, Einkaufs- und Erholungsstätten so geplant werden müssen, daß die notwendigen Verkehrswege auf ein Minimum reduziert werden. Hierzu ist es insbesondere erforderlich, Arbeitsplätze in der Nähe der Wohnorte zu schaffen und die Entwicklung einer ausgewogenen Siedlungsstruktur zu fördern.“

Um die Positionen der Lohnabhängigen besser zur Geltung bringen zu können, schlägt die DKP vor, bei allen kommunalen und überregionalen Planungsorganen des Verkehrswesens demokratische Beiräte zu schaffen, die bei allen verkehrspolitischen Entscheidungen mitbestimmen. In diesen Beiräten müßten „die Vertreter der arbeitenden Bevölkerung und ihrer Gewerkschaften mehrheitlich vertreten sein“. In allen Betrieben des ÖPNV sei eine qualifizierte Mitbestimmung zu verwirklichen, die bei allen personellen Entscheidungen, bei Investitionen, bei der Tarif- und Preisgestaltung, bei Rationalisierungen und bei allen anderen wichtigen Fragen die Mitbestimmung der Beschäftigten und ihrer Gewerkschaften sichern müsse. Unterstützt werden zudem „die Forderungen des DGB, in Bund und Ländern sowie auf regionaler Ebene Wirtschafts- und Sozialräte

zu bilden“, in denen auch über verkehrspolitische Fragen zu entscheiden sei.

Auf der zweiten Beratung von Vertretern der DKP-Betriebsgruppen bei der Deutschen Bundesbahn am 8. und 9. November 1986 in Leverkusen wurden verschiedene der in den „Vorschlägen für eine soziale Verkehrspolitik“ vorgestellten Überlegungen an Hand der zwischenzeitlich erfolgten Entwicklung konkretisiert. Als Sofortforderungen, die jetzt erhoben werden müßten, schlugen sie unter anderem die ersatzlose Zurücknahme des „Unternehmenskonzepts DB '90“, den Verzicht auf weitere Streckenstilllegungen sowie sofortigen Ausbau des Schienennahverkehrs, die Erhöhung des Personalbestandes, die Übernahme aller Auszubildenden in den erlernten Beruf und ein unbefristetes Arbeitsverhältnis, die Einführung der 35-Stunden-Woche bei vollem Lohn- und Personalausgleich, einen Verzicht auf die Schließung von Dienst- und Ausbildungsstellen sowie den rigorosen Abbau aller Überstunden vor. Zugleich bekräftigten sie, daß die Einbeziehung der Deutschen Bundesbahn und ihrer Beschäftigten in alle Militarisierungspläne abzulehnen sei.

*

Unübersehbar gibt es zwischen den verkehrspolitischen Vorstellungen und Forderungen der verschiedenen Gewerkschaften, der SPD, den GRÜNEN, der DKP und Umweltschutzorganisationen sowie Bürgerinitiativen Unterschiede, doch genauso besteht in vielen Punkten auch eine Übereinstimmung. „Realistisch betrachtet sind die Einheitsgewerkschaften gegenwärtig die einzigen Organisationen der Arbeiterbewegung, die, ausgehend von einer entsprechenden Programmatik und Beschlußlage, über die Kraft verfügen, Politik im Interesse der arbeitenden Bevölkerung durchzusetzen“, hat Leonhard Mahlein zwar zu Recht erklärt, zugleich aber betonte er auch, daß die Gewerkschaften „Bündnispartner aus allen Schichten der Bevölkerung, aus allen Organisationen und Bewegungen, die zumindest in Teilzielen mit uns übereinstimmen“, benötigen, um erfolgreich sein zu können.⁸⁹

⁸⁹Ebd., S. 63.