

# 14. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 20. - 24. November 1996



*Horb a. Neckar, 23. November 1996*

## Zweites Horber Manifest

### **Ein Mahnruf an Politik, Verwaltung und Verkehrsunternehmen zu weiterer Reform der deutschen Bahnpolitik.**

Am 22. November 1986 wurde auf den 4. Horber Schienen-Tagen einstimmig das "Horber Manifest" verabschiedet. Es rief eindringlich zu einer Reform der deutschen Bahnpolitik auf. Es wurde von über 40 Verbänden und Organisationen, darunter

- dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub e.V. (ADFC)
- dem Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)
- dem Bundesverband Deutscher Eisenbahnfreunde e.V. (BDEF)
- dem Dachverband der Deutschen Gebirgs- und Wandervereine
- dem deutschen Naturschutzring (DNR)
- dem Fahrgastverband PRO BAHN e.V.
- der Gesellschaft für rationale Verkehrspolitik (GRV)
- der Gewerkschaft der Bundesbahnbeamten, Arbeiter und Angestellten (GDBA)
- dem Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)

mit weit über 200.000 Mitgliedern unterstützt und Verkehrspolitikern aller Parteien im Bundestag, in den Länderparlamenten sowie den zuständigen Ministerien in Bund und Ländern mit besonderen Schreiben eindringlich ans Herz gelegt. Zur allgemeinen Verbreitung wurde das "Horber Manifest" als Sonderdruck in der Zeitschrift "Schiene" veröffentlicht.

Es war nach 30 Jahren deutscher Verkehrspolitik für Straßenbau und Kraftverkehr der wohl deutlichste Appell, der je von den Horber Schienen-Tagen ausging. Es stellte fest, daß nach dem Bau von 500.000 km Straße in Deutschland und einer beispiellosen Förderung des Kraftverkehrs in Zukunft hierzulande kaum noch Platz für mehr Straßen und Autos, keine Erträglichkeit für noch mehr Unfallschäden und Unfallopfer, für noch mehr Schadstoffausstoß und Autolärm sei.

Es forderte deshalb ein völliges Umdenken in der Verkehrswegeinvestitionspolitik, eine Befreiung der durch Vernachlässigung und Abwanderung inzwischen hochverschuldeten Deutschen Bundesbahn von diesen Lasten. Es forderte ferner höchste Priorität für eine "Modernisierungs-offensive" des gesamten Bahnwesens. Hierzu wurde ein großange-legtes Modellvorhaben in Ostwestfalen als Versuchsfeld angeregt.

# 14. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 20. - 24. November 1996

DIE schienenverkehrs-  
**HST**  
politische Veranstaltung

Eine heute angestellte Rückschau auf den Tag vor 10 Jahren ergibt folgendes:  
Manches hat sich seitdem in der deutschen Bahnpolitik deutlich zum Besseren entwickelt:

- zwischen den größten Städten und Ballungsgebieten haben wir einen im Taktverkehr rollenden Hochgeschwindigkeitsverkehr von hoher Qualität und wachsendem Verkehrs-anteil am Gesamtverkehr in diesen großräumigen Verkehrsbeziehungen erhalten. Hohe Investitionen in zwei Neubau-Magistralen haben dies möglich gemacht.
- nach dem Beitritt der neuen Bundesländer wurde auch deren weitgehend verrottete Bahn-Infrastruktur mit einer großen finanziellen Anstrengung in das Gesamtnetz integriert und dem westlichen Standard angeglichen.
- die nach jahrelangen Kommissionsberatungen endlich im Dezember 1993 durchgeführte "Bahnreform" hat die überfällige Beseitigung der Altschulden der Bahn gebracht und damit einer wichtigen Forderung des "Horber Manifests" entsprochen.
- die auch von der EU europaweit geforderte "Trennung von Netz und Betrieb" ist, wenn auch zunächst nur durch Bildung jeweils getrennt abrechnender Unternehmen im privatisierten Konzern "Deutsche Bahn", eingeleitet.
- Die "Regionalisierung" des Bahnverkehrs hat Bewegung in den Schienenpersonen-nah-Verkehr (SPNV) gebracht. Der von den Horber Tagungen stets geforderte Taktverkehr sowie der symmetrisch aufgebaute Integrale-Takt-Fahrplan (ITF) ist hierbei zu einer von den neuen Aufgabenträgern im SPNV in ganz Deutschland anerkannten Leitlinie geworden und teilweise umgesetzt.
- der Fahrzeugpark ist modernisiert und ergänzt, auch die für die Bedienung schwächerer Verkehrsströme erforderlichen modernen Leichttriebwagen sowie Fahrzeuge mit Neige-technik sind endlich von der Industrie entwickelt und stehen für größere Bestellungen zur Verfügung.
- das System Eisenbahn in Deutschland hat also etwas Farbe und Glanz, auch durch die in - allerdings wenigen - größeren Bahnhöfen geschaffenen modernen und kundenfreundlichen Einrichtungen wie Reisezentren, elektronische Informations-systeme und "urbanes Leben" erhalten.
- im Güterverkehr sind Bemühungen angelaufen, durch Frachtzentren und Umschlagbahn-höfe die Bevorzugung des LKW mindestens für den Sektor des kombinierten Verkehrs etwas auszugleichen.

Ist durch diese Schritte nach vorn der Konzern "Deutsche Bahn" nun das "Unternehmen Zukunft" geworden?

Kann sich der um einen umweltfreundlichen und gleichzeitig volkswirtschaftlich sinnvollen Verkehr besorgte Bürger in Deutschland nun zufrieden

# 14. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 20. - 24. November 1996

---



zurücklehnen? Wohl leider nicht!

Die in Horb versammelten, verkehrspolitisch engagierten Fachleute aus verschiedensten Bereichen der Verkehrs- und Bahnszene stellen mit großer Besorgnis fest, daß die Bahnreform die entscheidende Wende in der Verkehrspolitik noch nicht gebracht hat und die zentrale Forderung des Horber Manifests auf Nachholung der Investitionen in die Nebenstrecken noch nicht einmal ansatzweise in Gang gekommen ist. Hieran ändert diese oder jene Passage in dem neuen Rechtsvorschriftenschwungel und auch in manchen Verlautbarungen aus Politik und Regierung nichts.

Der entscheidende Mangel im Strickmuster der Bahnreform 93 liegt darin, daß die Parole "Mehr Verkehr auf die Schiene" eine Worthülse bleibt, wenn die entscheidenden Wettbewerbsnachteile der Schiene durch sie nicht beseitigt werden.

**Die Bahnreform 1993 hat die finanzielle Benachteiligung der Schiene gegenüber dem Straßenverkehr nicht beseitigt.**

**Wir fordern deshalb eine Nachbesserung der Bahnreform in weiteren Gesetzgebungs- und Organisationsschritten, die endlich bewußt auf dieses Ziel ausgerichtet sind.**

Zur Begründung hierfür machen wir auf Folgendes aufmerksam:

- Auch nach der Bahnreform nimmt der Berufs- und Geschäftsreiseverkehr auf der Schiene nur auf den Hauptmagistralen und nur langsam zu.
- Der heute bereits über 50% des Gesamtverkehrs ausmachende Freizeitverkehr braucht nicht nur die Hauptverkehrsachsen, sondern das klassische deutsche Flächenbahnnetz insbesondere auch in strukturschwache Bereiche hinein.
- Die Nebenstrecken in Deutschland sind nach wie vor im Betrieb mehr als doppelt so teuer, wie sie sein müßten, wenn Schrankenposten, veraltete Signaltechnik und Reisegeschwindigkeiten von 20 - 35 km/h durch modernen Zugleitbetrieb, leichte Einmann-Triebwagen und technische Sicherungen der Bahnübergänge abgelöst würden. Wenn der Gleiszustand Höchstgeschwindigkeiten von 100 km/h, bei Neigetechnik entsprechend mehr, zulassen würde, könnten Reisegeschwindigkeiten von 70 - 80 km/h garantiert werden. Damit wäre die Schiene schon auf Entfernungen von 20 - 40 km für Ortsveränderungen von Quelle bis Ziel doppelt so schnell wie der als Ersatz vielgepriesene Bus, der von vielen nicht akzeptiert wird.

Der ständige Hinweis, daß heute für Züge in einwohnerschwachen Regionen einfach das Potential nicht vorhanden sei, stützt sich gegenwärtig auf die Beobachtung des heutigen Restverkehrs auf der Schiene. Er sieht die leeren Züge und übersieht, daß der Schienenverkehr in Deutschland einen

# 14. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 20. - 24. November 1996



Marktanteil von nicht mehr als 10% am Gesamtverkehr hat. Die Stilllegungsapostel, zur Zeit nicht mehr im kahlgeschlagenen Westen, sondern in den neuen Bundesländern aktiv, berücksichtigen in ihren Verkehrsprognosen neben Schüler-verkehren überwiegend nur den Verkehr, der heute noch auf der Schiene vorhanden ist. Um die Hälfte der Reisezeit beschleunigte Züge wären aber nicht nur um die Hälfte billiger, sondern würden mit Sicherheit beachtliche Verkehrsanteile auf die Schiene ziehen und damit eine Vervielfachung des Bahnverkehrs herbeiführen.

**Die zentrale Forderung des Horber Manifests von 1986, nämlich der Modernisierung der am stärksten vernachlässigten Strecken erste Priorität in der Investitionspolitik zu geben, bleibt deshalb auch für die kommenden Jahre eine bisher nicht erfüllte, aber an erster Stelle stehende Forderung.**

Eine Milliarde Mark zur Erhöhung der Geschwindigkeit auf einer wichtigen Strecke von 160 auf 200 km/h bringt nur einige Minuten Fahrzeitgewinn. Die gleiche Summe in die Modernisierung eines ganzen Nebenstreckennetzes investiert würde aber bei Erhöhung der Reisege-schwin-digkeit von 35 auf 70 km/h schon auf 35 km ein Vielfaches, nämlich eine halbe Stunde Verkür-zung der Reisezeit erbringen. Nicht nur eine einzelne Verbin-dung, sondern ein ganzer Verkehrs-raum würde davon profitieren. Je langsamer heute eine Strecke ist, desto größer ist der Fahrzeit-gewinn durch Modernisierungsmaßnahmen. Angesichts leerer Kassen müssen die wirksamsten Maßnahmen bevorzugt durchgeführt werden.

Damit sollen Großprojekte, wie die Projekte "Deutsche Einheit", "Schieneninfrastruktur der Bundeshauptstadt Berlin" und ähnliche nicht verteufelt werden, sie dürfen aber jährlich nur einen Teil der Investitionsmittel bekommen. Mindestens ein Drittel der Investitionen muß ausschließlich in die Sanierung der genannten Nebenstrecken fließen. Es darf nicht mehr vorkommen, daß 300.000,- DM für die technische Sicherung eines vielbefahrenen Nebenstrecken-Straßenüber-gangs wegen leerer Kassen nicht zur Verfügung gestellt werden, milliardenschwere Großprojekte aber unangetastet bleiben.

Es darf auch nicht vorkommen, daß 20% der für den Nahverkehr reservierten Mittel nicht in die Sanierung des Netzes in der Fläche sondern in Großprojekte auf Hauptstrecken gesteckt werden, wie das in letzter Zeit mehrfach geschehen ist. Ein ausreichender Anteil der Investitionsmittel muß nicht nur für den "Nahverkehr", sondern explizit für "Nebenstrecken", also die Zweig- und Stichstrecken festgeschrieben werden. Es stimmt zwar, daß auch auf den Hauptstrecken Nahver-kehr stattfindet, andererseits nutzt der Fernverkehr in Störungsfällen auch das Nahverkehrsnetz, ohne dazu einen finanziellen Beitrag zu leisten.

# 14. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 20. - 24. November 1996



**Die zweite zentrale Forderung an Gesetzgeber und Regierungen ist die Bereitstellung des Straßen- und Schienennetzes für jedermann zu gleichen Bedingungen.**

Die Vorhaltung des Schienennetzes ist nicht eine unter Wettbewerbsgesichtspunkten zu leistende unternehmerische Aufgabe, sondern genauso wie die Vorhaltung des öffentlichen Straßennetzes eine "zum Wohle der Allgemeinheit" nach Art. 87a, 106 sowie 143a des Grundgesetzes vom Staat zu gewährleistende Daseinsvorsorge.

**Wir fordern deshalb, das Unternehmen "Netz" im Konzern Deutsche Bahn aus diesem auszugliedern und die Schieneninfrastruktur genau wie das Straßennetz zu verwalten. Es muß jedem Eisenbahnbetriebsunternehmen zu vergleichbaren Kosten zur Verfügung stehen, wie es der Gemeingebrauch im Straßenverkehr vorsieht. Diese Forderungen gelten für das ganze noch bestehende Schienennetz, das zudem ergänzt werden muß.**

Die Finanzierung hat nach den gleichen Grundsätzen wie beim Straßennetz durch Mineralöl-steuer, beim elektrischen Betrieb durch eine analog berechnete Energie-verbrauchssteuer, zu erfolgen. Auf keinen Fall haben hier die jeden fairen Wettbewerb zunichte machenden Trassen-preise etwas zu suchen. Diese sind vom Grundgedanken eines Wettbewerbs in der Verkehrs-wirtschaft her systemfremd und müssen verschwinden.

Wenn für Autobahnen eine spezielle Maut erhoben wird, dann kann ebenso für Schnellfahr-strecken, die das flächendeckende Bahnnetz für die Grundversorgung ergänzen, ein Trassen-preis verlangt werden. Dieser darf durchaus kostendeckend kalkuliert werden, die Gleichbehandlung von Schiene und Straße ist auch hier der gültige Maßstab des politisch korrekten Handelns.

Der Gesetzgeber muß jedoch unbedingt sicherstellen, daß die bisher stillgelegten Strecken durch eine gesetzliche Regelung in ihrer Trasse für die Zukunft gesichert bleiben und das Unternehmen "Liegenschaften der Bahn" sie deshalb nicht bei ihren Immobilienverkäufen angreifen oder zer-stören darf. Die bisherige Praxis des Verkaufs dieser Flächen ist ebenso wie die offenbar immer noch andauernde Aktion "RZ" zu beenden, weil sie die Kapazität des Streckennetzes, besonders auf eingleisigen Strecken, schon besorgniserregend vermindert hat.

Wann endlich wird sich in der Bundesrepublik eine demokratische Mehrheit diesen Erkenntnissen öffnen und in einer Weiterführung der Bahnreform dem weiteren Verfall des an sich technisch heute für die umweltfreundliche Bewältigung aller Verkehrs-aufgaben gerüsteten Schienen-verkehrssystems in Deutschland Einhalt gebieten?

Vielleicht kann in dieser Frage immer noch unsicheren Parlamentariern der

# 14. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 20. - 24. November 1996



folgende Hinweis die Entscheidung erleichtern:

Angesichts des im Westen Deutschlands in den vergangenen Jahrzehnten bereits arg verstümmelten Bahnnetzes in der Fläche wurden in den letzten Jahren mit modernen Zugsystemen und dichten Taktfahrplänen Verkehre reaktiviert.

**Einige in der Vergangenheit abgewirtschaftete Bahnstrecken wurden inzwischen mit Tatkraft und Kreativität wiederbelebt. Alle diese Versuche waren große Erfolge. Die daraus gewonnenen Erfahrungen sollten sofort überall umgesetzt werden.**

Bei all diesen Versuchen wurden mindestens 40, manchmal sogar bis 500% zusätzliche Fahr-gäste gewonnen. Bei dem kombinierten System Straßenbahn/Vorortbahn in Karlsruhe wurde dieser Spitzenwert noch übertroffen, hier waren es bis zu 1000%, ebenso bei der Reorganisation des Stadtverkehrs in Saarbrücken. Auch die Dürener Kreisbahn und die Verkehrsgesellschaft Elbe-Weser in Bremervörde haben nie erwartete Zuwächse im Personen- und auch im Güter-verkehr erzielt.

Eine Nachbesserung der Bahnreform im Sinne der Thesen dieses 2. Horber Manifests vom 23.11.1996 könnte für Deutschland die umweltfreundliche Flächenbahn nicht mit geschlossenen, sondern mit überall an die richtigen Stellen verlegten und sogar noch vermehrten Zugangsstellen bringen. Bahnhöfe und Haltepunkte sind die Wahrzeichen der Kunden- und Bürgernähe des SPNV. Eine Zugkategorie muß auch auf schnellen Strecken überall dort im Takt halten, wo Menschen wohnen, Schnellverkehre brauchen dann nicht so häufig zu halten und können schneller bis zu den größeren Plätzen durchfahren.

Wenn die Forderungen dieses Mahnrufs schrittweise erfüllt werden, wird das deutsche Bahn-system nicht zu einem Konkurrenzunternehmen zur innerdeutschen Luftfahrt entarten, sondern sich zu einem vom Wettbewerb beflügelten, zum Wohl der Allgemeinheit wirkenden Rückgrat des Bodenverkehrs entwickeln.