

Die Neubaustrecken der Deutschen Bundesbahn Anmerkungen zum Mischverkehrskonzept

VON J.-HEINZ MÜLLER UND MICHAEL DRUDE

Inhalt

- I. Die Neubaustrecken der Deutschen Bundesbahn: Konzeptionelles Leitbild
- II. Hintergrund und Geschichte der Neubaustreckenplanung
- III. Schwierigkeiten der rechtlichen Plansicherung und ihre Folgen
- IV. Zum Stellenwert der Neubaustrecken für den Personenverkehr
- V. Zum Stellenwert der Neubaustrecken für den Güterverkehr
- VI. Schnellstrecken nur für Personenverkehr: Gleicher Nutzen - weniger Kosten?
- VII. Die Entlastung des Altnetzes durch Schnellstrecken für den Personenverkehr
- VIII. Die Neubaustrecken und die Zukunft des Schienenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland

I.

Mit einem voraussichtlichen Aufwand von über 15 Mrd. DM baut die Deutsche Bundesbahn gegenwärtig zwei neue Strecken. Die eine wird Hannover und Würzburg verbinden, die andere Mannheim und Stuttgart. Bei beiden Strecken befinden sich längere Abschnitte bereits in Betrieb; bis 1991 sollen sie durchgehend befahrbar sein. Die Strecken sind technisch voll kompatibel mit dem vorhandenen Schienennetz und mit diesem folgerichtig jeweils an mehreren Stellen verknüpft.¹⁾ Damit unterscheiden sie sich von der Magnetschwebbahn („Transrapid“), über die seit den 60er Jahren in der Bundesrepublik Deutschland diskutiert wird und die das Bundesministerium für Forschung und Technologie - bei zumindest zeitweilig fast schon demonstrativer Zurückhaltung des Bundesverkehrsministeriums und der Deutschen Bundesbahn - mit großem Aufwand fördert.

Ebensowenig greift die Konzeption der Deutschen Bundesbahn Pläne aus dem Zweiten Weltkrieg auf, die darauf abzielten, das bestehende Schienennetz durch ein weiteres mit 3 m Spurweite zu überlagern, um auf diese Weise aus den Beschränkungen auszubrechen, die der

Anschrift der Verfasser:

Prof. Dr. J.-Heinz Müller
Priv.-Doz. Dr. Michael Drude
Gesellschaft für Regionalpolitik und
Verkehrswissenschaft an der
Universität Freiburg i. Br. e. V.
Europaplatz 1
7800 Freiburg i. Br.

1) Vgl. Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn - Bahnbauzentrale (Hrsg.), *Neubau- und Ausbaustrecken der Deutschen Bundesbahn, Fragen & Antworten, Zahlen & Daten, Argumente & Ansichten*, Frankfurt 1983. - Diese Broschüre stellt in stark geraffter Form die Sichtweise der DB zu den Neubaustrecken dar. Zu einer Vertiefung der angeschnittenen Probleme vgl. die laufende Berichterstattung in den Zeitschriften „Die Bundesbahn“ und „Eisenbahntechnische Rundschau“ (hier nicht einzeln nachgewiesen).

über eineinhalb Jahrhunderte alte (Zufalls-)Entscheid für die Spurweite von 1435 mm den Eisenbahnern bis heute auferlegt.²⁾

Nun gelten in der Tat unter Fachleuten die Möglichkeiten der konventionellen Rad-Schiene-Technik bei weitem noch nicht als ausgeschöpft. Zur Verdeutlichung mag der Hinweis genügen, daß in wirtschaftlicher Sicht die Geschwindigkeitsgrenze bei etwa 300 km/h angesiedelt wird; diese Geschwindigkeit sehen die Franzosen für den ab Herbst 1989 verkehrenden „TGV Atlantique“ vor (TGV steht für „train à grande vitesse“ = Hochgeschwindigkeitszug). Dagegen läßt die Deutsche Bundesbahn Züge derzeit maximal 200 km/h schnell fahren, und auch das nur auf wenigen 100 Strecken-km.

Was die Neubaustrecken der Deutschen Bundesbahn von ihren überwiegend hochrentablen Gegenstücken in Japan und in Frankreich unterscheidet – und was sie andererseits mit der größtenteils schon fertiggestellten *Direttissima* Florenz-Rom gemein haben – ist die Auslegung für Mischverkehr, d. h. es sollen gleichermaßen Personen- wie Güterzüge über sie rollen. Dieser programmatische Entscheid mit den daraus abgeleiteten Trassierungsparametern stellt den Dreh- und Angelpunkt einer wirtschaftlichen Würdigung der Neubaustrecken dar. Er ist in der lebhaften Diskussion um die Verkehrsinfrastrukturpolitik im allgemeinen und um die Neubaustrecken im besonderen erstaunlicherweise kaum hinterfragt worden – gerade so, als handele es sich um ein DB-Internum. Dabei geht es allein schon wegen der Größenordnung des Vorhabens und der finanziellen Abhängigkeit der Deutschen Bundesbahn vom Bund um ein Politikum von erheblicher Tragweite; der wirtschaftliche Erfolg oder Mißerfolg der Neubaustrecken kann sehr wohl über den künftigen Stellenwert der Schiene im Verkehrsgeschehen der Bundesrepublik Deutschland bestimmen.

II.

Doch zunächst zur Vorgeschichte dieser Investition. Die Deutsche Bundesbahn beklagt seit langem, daß sie zum Nachteil der Attraktivität ihres Angebots und damit ihrer Stellung im Markt auf Trassen produzieren müsse, die durchweg aus dem vergangenen Jahrhundert stammten. Demgegenüber verfüge der Kraftverkehr als Hauptwettbewerber über ein modernes, nach wie vor in Ausdehnung befindliches Autobahnnetz, und auch das Netz der übrigen Straßen sei durch Verbreiterung, abschnittsweise Neutrassierung usw. in seiner Leistungsfähigkeit erheblich gesteigert worden. Die Deutsche Bundesbahn sieht diesen Sachverhalt in seinen Auswirkungen noch verschärft durch eine Drehung der Verkehrsströme im Gefolge der deutschen Spaltung. Hätte bis 1945 die west-östliche Richtung dominiert, so verliefen seitdem die Hauptverkehrsbeziehungen von Norden nach Süden.

Es trifft zu, daß die Magistralen der Deutschen Bundesbahn – immerhin von einigen kürzeren Ergänzungen abgesehen (Treuchtlingen-Donauwörth, Lünen-Münster, Hannover-Celle über Langenhagen) – durchweg über hundert Jahre alt sind, und zwar eben bis in Details der Linienführung, die den damaligen Bedürfnissen und Möglichkeiten entsprach. Die Elektrifizierung des Schienengrundnetzes, die in den 60er Jahren abgeschlossen wurde, führte zwar zu einer fühlbaren Leistungssteigerung (Geschwindigkeit, Durchlaßfähigkeit)

2) Vgl. *Joachimsthaler, Anton*, Die Breitspurbahn. Das Projekt zur Erschließung des groß-europäischen Raumes 1942–1945, München 1985.

und verhalf der Deutschen Bundesbahn insgesamt zu einem ansehnlichen Produktivitätsgewinn; sie vollzog sich aber durchweg auf den vorhandenen Trassen. Die Drehung der Verkehrsströme wird dagegen von der Deutschen Bundesbahn über Gebühr hochgespielt. Zwar fehlt es in der Tat auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland an Voraussetzungen für eine 500 km lange Flachland-„Rennstrecke“, wie weiland die Direktverbindung zwischen dem Ruhrgebiet und Berlin über Hannover-Wolfsburg-Stendal sie darstellte. Aber diese West-Ost-Strecke war auch im Deutschen Reich eine Ausnahme. Auf der anderen Seite querten die Linie Koblenz-Fulda, die das Bundesgebiet so etwa in eine Nord- und eine Südhälfte teilt, schon vor 1945 vier, die peripher gelegene Eifelstrecke hinzugerechnet sogar fünf zweigleisige Hauptbahnen. Gleichwohl läßt sich nicht übersehen, daß auf mehreren Strecken, darunter Hannover-Würzburg und Mannheim-Stuttgart, die tatsächliche Belegung die Normalleistungsfähigkeit, die für ein durchschnittliches Mischungsverhältnis der einzelnen Zugkategorien mit 120 Zügen je Tag und Richtung angegeben wird,³⁾ deutlich überschreitet. Behindert werden dadurch insbesondere Güterzüge, die immer häufiger auf Nebengleisen warten müssen, damit schnelfahrende Züge des Personenverkehrs passieren können, und ganz allgemein nimmt bei dichter Belegung einer Strecke die Störanfälligkeit des Betriebes und damit die Häufigkeit von Verspätungen zu.

Um diesen Mißständen abzuhelpfen, entwarf die Deutsche Bundesbahn im Frühjahr 1969 ein „Leitprogramm für höhere Geschwindigkeiten auf Hauptbahnen“;⁴⁾ es ist zu beachten, daß im Schienenverkehr mit seiner zentralisierten Betriebsführung – anders als unter den Bedingungen des Straßenverkehrs – eine Geschwindigkeitserhöhung in aller Regel mit einer gesteigerten Streckenkapazität einhergeht. Dieses „Fakiner-Programm“ läßt sich als infrastrukturpolitischer Inkrementalismus kennzeichnen. Es bestand aus einer Fülle aufeinander abzustimmender kleiner baulicher, signaltechnischer u. a. Maßnahmen; nur einige ganz besonders gravierende Engpässe sollten durch Neutrassierungen beseitigt werden.

Aber ehe die Deutsche Bundesbahn daranging, ihr Programm in Taten umzusetzen, kam es im Herbst 1969 in Bonn zum Regierungswechsel. Eine Ausweitung der Staatsquote sowie in dem Rahmen eine verstärkte Förderung des öffentlichen Verkehrs im allgemeinen und des Schienenverkehrs im besonderen stieg zum erklärten Ziel der Politik auf. Die Spitze der Deutschen Bundesbahn tat das, was sie ihren Fahrgästen unter Strafe verbietet: sie sprang auf den anfahren den Zug auf. 1970 stellte sie der Öffentlichkeit ein umfangliches Streckenneu- und -ausbauprogramm vor. Sie stützte es mit Prognosen ab, die zwischen 1968 und 1985 einen Zuwachs z. B. ihres Güterverkehrsaufkommens von 299 auf 430 Mio. t, d. h. um 48 %, im Durchschnitt der Jahre also um 2,3 %, unterstellten.⁵⁾ Vor dem Hintergrund

3) Vgl. z. B. Mühlhans, Edmund, Was kann eine Eisenbahnstrecke tatsächlich leisten?, in: Internationales Verkehrswesen, 36. Jg. (1984), S. 39.

4) Vgl. Fakiner, Friedrich, Das Leitprogramm der DB für höhere Geschwindigkeiten auf Hauptbahnen. Der wirtschaftlichste Weg zu kürzeren Fahrzeiten, in: Die Bundesbahn, 43. Jg. (1969), S. 559 ff.

5) Vgl. Delvendahl, Heinz, Die Ergänzungsstrecken Köln-Groß-Gerau und Hannover-Gemünden nach dem Ausbauprogramm. Trassierungsgrundlagen und Linienführung, in: Die Bundesbahn, 45. Jg. (1971), S. 332. – Eine noch optimistischere Prognose findet sich bei Thoma, Alfons, Die Deutsche Bundesbahn im Bundesverkehrsweegeplan – 1. Stufe, in: Die Bundesbahn, 50. Jg. (1974), S. 93. (Hinweis: Daß der Jg. 1971 der Zeitschrift „Die Bundesbahn“ die Ordnungsnummer 45 trägt und der Jg. 1974 schon die Ordnungsnummer 50, beruht auf keinem Versehen der Verfasser. Die Redaktion der Zeitschrift hat von 1972 auf 1973 die Ordnungsnummern 47 und 48 übersprungen.)

eines vorausgeschätzten jährlichen Sozialproduktwachstums von real 4,4% mochte diese Prognose auf den ersten Blick sogar noch maßvoll erscheinen. Im Lichte der Vergangenheit stellte sie sich dagegen als überaus optimistisch dar, denn es war der Deutschen Bundesbahn nicht gelungen, am „Wirtschaftswunder“-bedingten Aufschwung des Güterverkehrs nennenswert teilzuhaben; für den Personenverkehr galt mutatis mutandis ähnliches. Auf eine direkte Nachfragelenkung zu ihren Gunsten durfte die Deutsche Bundesbahn schwerlich bauen; einschlägige Anläufe im Zusammenhang mit dem ominösen Leber-Plan, der bei einer größeren Zahl von Güterarten Ferntransporte von der Straße verbannen wollte, waren erst wenige Jahre zuvor im Sperrfeuer der Lobbies und an Einwänden der Fachleute kläglich gescheitert.⁶⁾

Der Bund, der angesichts der notorisch schlechten Ertragslage der Deutschen Bundesbahn in Finanzierungsfragen schon damals das entscheidende Wort sprach, genehmigte schließlich den Bau zweier neuer Strecken, nämlich der erwähnten Verbindungen Hannover-Würzburg (bzw. anfänglich Hannover-Gemünden) und Mannheim-Stuttgart. Die Deutsche Bundesbahn hätte wohl einer Neubaustrecke Köln-Frankfurt/Main den Vorzug vor der Trasse Hannover-Würzburg gegeben; für letztere sprach und spricht jedoch aus raumordnungspolitischer Sicht, daß sie die im Vergleich zur Fläche überlange Nord-Süd-Ausdehnung des Bundesgebietes ökonomisch besonders wirksam schrumpfen läßt. Einen letzten Anlauf, die Vorhaben zu stoppen, unternahm im Sommer 1983 das Bundesfinanzministerium; ihm blieb der Erfolg versagt.

III.

Vor dem Bau einer neuen Strecke steht bekanntlich die rechtliche Sicherung der Trasse durch das vorbereitende Raumordnungsverfahren und das anschließende Planfeststellungsverfahren. Dabei stieß die Deutsche Bundesbahn auf die Schwierigkeiten, wie sie seit rd. 20 Jahren bei flächenbeanspruchenden und potentiell emissionsträchtigen Großvorhaben an der Tagesordnung sind. Das gegenwärtige Planungsrecht, das deutliche Züge einer Reaktion auf die Zustände im Dritten Reich trägt, räumt planungsbetroffenen Bürgern und Gemeinden erhebliche Möglichkeiten der Mitgestaltung, Verzögerung oder gar Verhinderung solcher Vorhaben ein.

Diese Möglichkeiten werden mehr und mehr genützt; zum einen im Zeichen steigenden Umweltbewußtseins, zum anderen aber auch - so wollen Soziologen diagnostiziert haben - im Zuge eines zunehmenden Bedürfnisses nach Partizipation, in dem sich die veränderte Präferenzstruktur einer postmateriellen Gesellschaft widerspiegelt, und das in Bürgerinitiativen für und gegen alles mögliche seinen Ausdruck sucht.⁷⁾ Die Franzosen, insoweit zumindest ohne vergleichbaren historischen Ballast, tun sich da leichter. Wenn auf Antrag der Regierung der Staatsrat für ein Projekt nach Art der TGV-Strecke Paris-Lyon die „*declaration d'utilité publique*“ erlassen hat, dann können die Gerichte allenfalls noch - ohne auf-

6) Vgl. o. Verf., Leber verteidigt seine Verkehrsreform, in: Die Bundesbahn, 41. Jg. (1967), S. 766 ff.

7) Vgl. Dienel, Peter, Das Problem der Bürgerbeteiligung an Landesplanung und Raumordnung, in: Raumforschung und Raumordnung, 32. Jg. (1974), S. 7 ff.; Schäfers, Bernhard, Zur Genesis und zum Stellenwert von Partizipationsforderungen im Infrastrukturbereich, in: Raumforschung und Raumordnung, 32. Jg. (1974), S. 1 ff.

schiebende Wirkung - bemüht werden, soweit im Enteignungsverfahren die Höhe der Entschädigung strittig bleibt.⁸⁾

Der Deutschen Bundesbahn war es nicht gegeben, das für sie so hinderliche Planungsrecht zu ändern. Sie glaubte sich vor die Wahl gestellt, entweder unabsehbare Verzögerungen bei der Verwirklichung ihrer Pläne hinnehmen zu müssen, gar das Risiko eines Scheiterns vor Gericht einzugehen, oder die Widerstände, auch die unsinnigsten, buchstäblich zu unterfahren, indem sie die Trasse größtenteils in Tunnels, „ersatzweise“ in Einschnitten oder zwischen Lärmschutzwänden u. ä. verschwinden ließ. „Unsinnig“ - das ist eine harte Wertung, aber die Verfasser halten sie für angebracht, wenn - um nur ein Beispiel anzuführen - Anwohner der Trasse von der Deutschen Bundesbahn mit Erfolg aufwendigen Lärmschutz verlangten, obwohl zwischen ihrer Siedlung und der neuen Schienenstrecke eine stark befahrene Bundesautobahn verläuft.⁹⁾ „Tertium non dabitur“ - so sah es jedenfalls die Deutsche Bundesbahn, im Stich gelassen von den Landesregierungen, die zwar beileibe nicht „Gerichtsherren“ sind, aber auch moralischen Rückhalt verweigerten.

In dieser Zwangslage entschied sie zugunsten der letzteren Strategie - mit folgenden Konsequenzen. Die Strecke Mannheim-Stuttgart, von der 45 % durch den völlig ebenen Rheingraben und 55 % durch Hügelland - bei weitem nicht mit Mittelgebirgscharakter - führen, verläuft zu 31 % in Tunnels und zu 39 % in Geländeeinschnitten; auch die Reststrecke wird teilweise eingehaut, wie der amtsdeutsche Sprachgebrauch lautet, d. h. mit Lärmschutzzäunen eingefriedet.

Zwei längere Tunnels, reine „Umweltschutztunnel“, entstanden im Flachland. Zum Vergleich: im DB-Altnetz beträgt der Tunnelanteil gerade 0,7%. Interne Vorplanungen der Deutschen Bundesbahn sahen für die Neubaustrecke Mannheim-Stuttgart einen Tunnelanteil von 3 % vor, mit 7 % trat die Deutsche Bundesbahn erstmals an die Öffentlichkeit und sukzessive wurden daraus 31 %.¹⁰⁾ Umgerechnet auf den Kilometer belaufen sich die voraussichtlichen Kosten nunmehr auf rd. 36 Mio. DM - das ist mehr als dreimal soviel wie ein Autobahn-km des Regelquerschnitts in durchschnittlichem Gelände kostet.¹¹⁾ Dabei hat die Deutsche Bundesbahn bis vor kurzem sogar noch von der flauen Baukonjunktur profitiert.

8) Vgl. *Ellwanger, Gunther*, TGV-System Paris-Südosten auf deutsche Verhältnisse nicht übertragbar, in: Die Bundesbahn, 58. Jg. (1982), S. 758.

9) Ein weiteres Beispiel aus dem Abschnitt Göttingen-Kassel der Neubaustrecke Hannover-Würzburg beschreiben *Schrewe, Friedrich, Glatzel, Leo*, Praktizierter Umweltschutz am Beispiel des Mündener Tunnels, in: Die Bundesbahn, 65. Jg. (1989), S. 273 ff. - Wegen behördlicher Einsprüche gegen die ursprüngliche Lösung - zwei durch eine Brücke verbundene Tunnels - wurde die Trasse um 30 m abgesenkt, so daß jetzt ein Tunnel von 10,5 km Länge entsteht. In der Folge muß die DB „nicht nur auf Dauer mit den Problemen des langen Tunnels fertig werden, sondern sie muß auch die Nachteile dieser Lösung im Rahmen einer besonders schwierigen Bauabwicklung bewältigen“ (*ebenda*, S. 274). Den Gang vor das Verwaltungsgericht scheute die DB aus Zeitgründen (*ebenda*, S. 280).

10) Vgl. *Fein, Erich*, Neubaustrecke Mannheim-Stuttgart: Vom Rheintal ins Hügelland, in: Die Bundesbahn, 59. Jg. (1983), S. 669 ff.

11) Vgl. *Teichgräber, Wolfgang, Biewald, Heinz-Gerd*, Eisenbahnstrecke und Autobahnstrecke - ein Leistungsvergleich, in: Internationales Verkehrswesen, 35. Jg. (1983), S. 338 ff., kritische Stellungnahmen hierzu von *Schwanhäüßer, Wulf, Mühlhans, Edmund* und *Bernstein, Gerhard*, in: Internationales Verkehrswesen, 36. Jg. (1984), S. 32 ff., sowie die Erweiterung von *Teichgräber, Wolfgang*, in: Internationales Verkehrswesen, 37. Jg. (1985), S. 31 ff. - Speziell zu den Baukosten der Bundesautobahnen vgl. die jährlichen Straßenbauberichte des Bundesministers für Verkehr.

In allgemein zugänglichen Quellen dokumentiert ist der Kostensprung für die Erhöhung des Tunnelanteils von 24 auf 30%; er beträgt 300 Mio. DM nach dem Preisstand von 1975.¹²⁾

IV.

Nun kommt Kosten in jeder Höhe, für sich gesehen, ökonomisch keinerlei Aussagekraft zu – die gewinnen sie erst, wenn ihnen im weiteren Sinn Nutzen oder im engeren Sinn Erlöse gegenübergestellt werden. Damit stellt sich die Frage, was die Neubaustrecken der Deutschen Bundesbahn und was sie der Volkswirtschaft bringen. Genauer gefragt: eignen sich die Neubaustrecken dazu, die Schwachstellen der Bahn im Wettbewerb der Verkehrsträger zu beseitigen, setzen sie ursachenadäquat an? Denn Schwachstellen gibt es – die fortlaufenden Marktanteilsverluste des Verkehrsträgers Schiene im Personen- und im Güterverkehr kommen kaum von ungefähr.

Im Personenverkehr beantwortet sich die Frage recht einfach. Mit unterschiedlichem Gewicht für die einzelnen Marktsegmente, allerdings mit hohem Gewicht für den lukrativen und wachstumsträchtigen Geschäftsreiseverkehr gilt, daß über die Attraktivität des Angebots aus der Sicht der Nachfrage wesentlich die Reisezeiten bestimmen. Diese Reisezeiten hängen ihrerseits stark von den Streckengeschwindigkeiten ab. Folgerichtig konnte die SNCF mit ihrem TGV sowohl dem Pkw wie auch dem Flugzeug erhebliche Marktanteile abjagen. Im Prinzip müßte sich dieser Erfolg in der Bundesrepublik Deutschland wiederholen lassen. Die Strecke Mannheim-Stuttgart ist zwar zu kurz, als daß es etwa zwischen Düsseldorf und Stuttgart, zwei Städten, die ungefähr so weit voneinander entfernt liegen wie Paris und Lyon, nach französischem Muster zu einer Halbierung der Fahrzeit käme. Aber auch 17% Verkürzung überspringen allemal die Schwelle der Fühlbarkeit, und die Nachfrage wird das nach aller Erfahrung zu würdigen wissen.

V.

Wie sieht es im Güterverkehr aus? Das Gütertransportgeschehen befindet sich in einem nachhaltigen Wandel. Ausgelöst hat ihn der Güterstruktureffekt, d. h. der parallel zur wirtschaftlichen Entwicklung zunehmende Verarbeitungsgrad und zunehmende spezifische Wert im Durchschnitt aller zur Beförderung aufkommenden Güter; am spektakulärsten äußert sich dieser Effekt in Anteilsverlusten und z. T. auch absoluten Rückgängen der „klassischen“ Massengüter. Verstärkt hat den Wandel neuerdings die Tendenz zu „lagerloser Fertigung“ und „bestandsloser Distribution“ bzw. ihre Umsetzung durch das „just in time“-Konzept. Das Vorbild geben die Japaner ab, die in der Abstimmung des außer- und des innerbetrieblichen Materialflusses, d. h. im Abbau von Pufferzeiten, nach Auffassung von Beobachtern den Europäern weit voraus sind.¹³⁾

Aus der Sicht der Verlagerer führt „just in time“ dazu, daß eine berechenbare, zeitgerechte Transportdurchführung für die Verkehrsmittelwahl steigende Bedeutung erlangt. Die Gesamttransportdauer erscheint nebensächlich in dem Sinne, daß insoweit der Vorsprung

12) Allgemein wird bei den Neubaustrecken das Kostenverhältnis Erdbaustrecken/Tunnel/Brücken mit 1:9:7,5 angegeben. Vgl. Schmaus, W., Marten, K., Zum Bau der Talbrücken für die Neubaustrecken der DB, in: Eisenbahntechnische Rundschau, Jg. 1983, S. 387.

13) Vgl. Aberle, Gerd, Zukunftsperspektiven der Deutschen Bundesbahn, Heidelberg 1988, S. 50 ff.

eines Verkehrsträgers über eine verringerte Bindung von Kapital zwar bei den Zinskosten positiv zu Buch schlägt, im Wettbewerb aber gegebenenfalls gegen niedrigere Frachten eines anderen, langsameren Verkehrsträgers verrechnet werden muß. So jedenfalls stellt sich der Sachverhalt verkehrswissenschaftlichen „Schreibtischtälern“ dar und damit auch den Verfassern dieses Beitrages. Sie räumen allerdings bereitwillig ein, daß der Transportdauer in der Einschätzung der bundesdeutschen Verladerschaft ein sehr viel höheres Gewicht zukommt, und im Wissen um die Prinzipien der Marktwirtschaft erkennen sie an: wichtig ist, was die Nachfrager für wichtig halten – die allein befinden über Inhalt und Rang ihrer Präferenzen, ob Dritte das nun rational nachvollziehen können oder nicht. Einem Anbieter bleibt allerdings der Versuch unbenommen, die Präferenzen der Nachfrager durch geduldige Überzeugungsarbeit in seinem Sinn zu beeinflussen, und der Versuch sollte der Deutschen Bundesbahn einige Mühe wert sein. Denn sonst läuft sie Gefahr, weiterhin auf einem Feld Schlachten schlagen zu müssen, auf dem sie jedenfalls gegen den Kraftverkehr nicht gewinnen kann – nicht ohne und nicht mit Neubaustrecken.

Was bringen die Neubaustrecken für den Güterverkehr? Zum einen bringen sie unmittelbare Fahrzeitgewinne, denn auf ihnen begrenzen nurmehr die Laufeigenschaften der Güterwaggons die Höchstgeschwindigkeit, und nicht, wie an vielen Stellen des Altnetzes, die Kurvenradien und die Längsneigung. Zum anderen entspannt der Kapazitätzuwachs, der sich durch die Neubaustrecken einstellt, die Betriebslage in zwei notorisch überlasteten Verkehrskorridoren. Die Störanfälligkeit des Betriebes nimmt ab, und soweit immer noch Störungen auftreten, läßt sich die Betriebslage sehr viel schneller wieder normalisieren.

Schnelligkeit ist aus der Sicht der Deutschen Bundesbahn ein Faktor im Wettbewerb der Verkehrsträger insbesondere in den Grenzen des „Nachtsprungs“, soweit also Sendungen, die beim Verloader bis Arbeitsschluß bereit stehen, den Empfänger am folgenden Tag bis Arbeitsbeginn erreichen (wobei anzumerken ist, daß „Arbeitsbeginn“ ein zunehmend unbestimmter Zeitbegriff wird, wenn Bestrebungen der Arbeitgeber durchdringen, die Maschinenlaufzeiten zu verlängern!). Diesen Nachtsprung bietet die Deutsche Bundesbahn seit 1984 zwischen elf Wirtschaftszentren des Bundesgebietes zuzüglich ihres Umlandes im Rahmen des InterCargo-Systems (ICG) an, wobei sie im Fall von Terminüberschreitungen Frachterstattungen leistet.¹⁴⁾ Die Abfahrts- und Ankunftszeiten in den ICG-Konzentrationspunkten (Zugbildungs- bzw. -auflösungsbahnhöfe) basieren – jedenfalls in den Fernverbindungen – auf einem vollen Ausreizen der fahrplantechnischen Möglichkeiten; dazu gehört beispielsweise, daß ICG-Züge betrieblich den Vorrang vor anderen Zugkategorien genießen. Mit Fertigstellung der Neubaustrecken verbessern sich die fahrplantechnischen Möglichkeiten teilweise, so daß die Deutsche Bundesbahn die Einzugsbereiche der ICG-Konzentrationspunkte ausdehnen und künftig mehr als bisher auch periphere Räume der Bundesrepublik an dem Spitzenangebot ihres Güterverkehrs teilhaben lassen kann – zum Nutzen aller Beteiligten.

Aber im wachstumsträchtigen Segment des Güterverkehrsmarktes – aktuell wachstumsträchtig für Güterkraftverkehr und Binnenschifffahrt, immerhin potentiell wachstums-

14) Vgl. *Richey, Albert*, Umlenkung von Verkehr mit marktconformen Mitteln? Zwischenbilanz des InterCargo-Systems nach 3 ½ Jahren, in: *Der Güterverkehr auf der Straße: Wachstum ohne Grenzen?* Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e. V., Bd. B120, Bergisch Gladbach 1989, S. 153 ff.

trächtig für die Eisenbahn -, bei den grenzüberschreitenden Beförderungen, wird das „Prinzip Nachtsprung“ eine Schimäre bleiben. Diese Erkenntnis beginnt den europäischen Eisenbahnen offenbar zu dämmern, denn für EurailCargo, ein gemeinschaftliches Angebot, in dem ab 1990 nach und nach die TEEM-Züge aufgehen sollten, lautet die zeitliche Vorgabe „Tag A/Tag C“, d. h. nach Abfertigung beim Absender Zustellung beim Empfänger am übernächsten Tag.¹⁵⁾ Vielleicht haben die europäischen Eisenbahnen „über den großen Teich“, in die USA geblickt, wo allein schon die Weite des Landes bodengebundene Verkehrsträger und ihre Kundschaft davon abhält, den Nachtsprung in den Mittelpunkt ihrer „Transportphilosophie“ zu stellen.

Generell muß beachtet werden, daß - anders als bei dem von Haus zu Haus fahrenden Lkw - im Schienenverkehr die zulässige bzw. die fahrplanmäßige Streckengeschwindigkeit für die Bestimmung der Transportdauer deutlich hinter dem Zeitaufwand für die Transportvorbereitung und den Transportabschluß zurücktritt, dem Zeitaufwand von der Bereitstellung des beladenen Waggons beim Versender über die Zugbildung bis zur Abfahrt des Zuges und dann - gegebenenfalls nach einer Umstellung unterwegs - in umgekehrter Abfolge von der Ankunft des Zuges am Zielbahnhof über seine Auflösung bis hin zur Übergabe des Waggons an den Empfänger. Im internationalen Verkehr kommt es zu einem weiteren Bruch im Transportvorgang, wenn in einem zumeist immer noch zeitraubenden Verfahren (denn sonst würde von den GONG-Zügen - Güterzüge ohne nennenswerten Grenzaufenthalt - schwerlich soviel Aufheben gemacht) ein Zug von einer Verwaltung auf eine andere übergeht. Ein solches administratives Grenzhindernis von „endogener“ Art erledigt sich auch mit Vollendung des EG-Binnenmarktes nicht ohne weiteres, anders als die administrativen Grenzhindernisse, die gegenwärtig noch die freie Fahrt des Güterkraftverkehrs behindern.

Um nunmehr die oben gestellte Frage zu beantworten: auch der Güterverkehr profitiert von den Neubaustrecken. In wichtigen Relationen sinkt die Gesamttransportdauer und verbessern sich die Voraussetzungen für eine pünktliche Betriebsabwicklung - auch für den Fall, daß die Zahl der Züge in Zukunft noch zunehmen sollte. Doch ein wettbewerbsrelevanter Qualitätssprung, der dem im Personenverkehr gleichkäme, steht nicht zu erwarten - diese Einschätzung scheint realistisch.

VI.

Rechtfertigt aber dann der zusätzliche Nutzen, den die Auslegung der Strecken für Mischverkehr verursacht, die beträchtlichen Mehrkosten - Mehrkosten, die in dem Umfang, in dem sie nunmehr anfallen, sicherlich nicht von Anbeginn, aber doch in einem ziemlich frühen Planungsstadium in Rechnung gestellt werden mußten? Hätten nicht die Trassierungsparameter der SNCF den „Streckenarchitekten“ der Deutschen Bundesbahn den Freiheitsgrad gewährt, dessen sie bedurft hätten, um Widerstände vergleichsweise billig zu umfahren statt teuer zu unterfahren - ein zulässiger Kurvenradius von 3200 statt von 5100 m, eine Längsneigung von 3,5 statt 1,25 %?¹⁶⁾

Es wäre sicherlich nicht sachgerecht, der Deutschen Bundesbahn als Bezugsgrundlage den Betrag von 5,1 Mio./km vorzuhalten, den die SNCF zwischen Paris und Lyon verbaut hat. Das Gelände, in dem die SNCF ihre Strecke trassierte, ist, insgesamt gesehen, zwar topographisch nicht einfacher als zwischen Mannheim und Stuttgart bzw. Hannover und Würz-

15) Vgl. o. Verf., Deutsche Bundesbahn 1988 - Jahresrückblick, in: Die Bundesbahn, 65. Jg. (1989), S. 17, S. 54.

16) Vgl. Delvendahl, Heinz, a.a.O., S. 327; ferner Ellwanger, Gunther, a.a.O., S. 756, Tab. 1.

burg; die Monts du Morvan, du Charollais und du Beaujolais weisen durchaus das „Format“ des hessischen Berglandes oder des Kraichgaus auf. Aber das Gelände ist dünner besiedelt – nicht zuletzt dieser Umstand ermöglichte den kostensparenden Totalverzicht auf Tunnels, der sich bei dem TGV Atlantique auch schon nicht mehr ganz durchhalten läßt. Doch ist zwischen 5,1 Mio./km à la SNCF und 35 Mio./km à la DB viel „Luft“, so daß schon ein Interesse bestünde zu erfahren, für welchen Preis das französische Konzept in die Bundesrepublik Deutschland hätte übertragen werden können.¹⁷⁾ Soweit bekannt, hat die Deutsche Bundesbahn nie eine Vergleichsrechnung unter Eingabe der TGV-Trassierungsparameter angestellt. Sie hat lediglich für die Strecke Hannover–Würzburg überschlagen, wie teuer sie als reine Personenverkehrsstrecke mit 2,5 % maximaler Längsneigung ausgefallen wäre – mit, wie es heißt, enttäuschendem Ergebnis.

Über die Einsparungen, die eine Beschränkung auf reine Personenverkehrsstrecken möglich gemacht hätte, soll hier nicht weiter spekuliert werden; mit 50 % sind sie aber ziemlich sicher noch niedrig veranschlagt. Es kommt hinzu, daß der Wegfall vieler langer Tunnels wie druckfeste Auslegung der ICE-Züge erübrigt hätte, die wesentlich zum Mehrpreis von 20 Mio. DM je Einheit (44 Mio. DM statt 24 Mio. DM) im Vergleich zum französischen TGV beiträgt¹⁸⁾ (wenn sie denn funktioniert – Probefahrten haben dem Vernehmen nach bislang nicht befriedigen können).

Wie sieht es auf der Ertragsseite aus? Was den Personenverkehr angeht, so stellt sich die Frage, ob die langen Tunnels, Geländeeinschnitte und Lärmschutzwände die Akzeptanz der Strecken durch das reisende Publikum beeinträchtigen, muß dieses sich doch, wie ein journalistischer Späßvogel anmerkte, künftig vorkommen wie in einer Rohrpost.¹⁹⁾ Gewiß gilt für die umworbene Zielgruppe der Geschäftsreisenden, daß der Großteil während der Fahrt nolens volens arbeitet anstatt den Blick durch das Fenster zu genießen. Aber es gibt immerhin die Kategorie des „option value“ – auf den vorliegenden Sachverhalt übertragen: auch wer nicht hinausieht, möchte es jedenfalls können. Das scheint früher auch die Auffassung der Deutschen Bundesbahn gewesen zu sein. „Halb so schnell wie das Flugzeug, doppelt so schnell wie das Auto, und mehr Landschaft als beide zusammen“ lautete ursprünglich der Slogan, mit dem sie für ihr künftiges Leistungsbild warb; der Nachsatz entfiel dann irgendwann einmal.²⁰⁾ Ob der Bildschirm, der den Fahrgästen Erster Klasse künftig zur Verfügung steht, wohl als angemessener Ersatz empfunden wird? Im übrigen lassen sich IC-Züge im Stunden- und erst recht im angepeilten Halbstundentakt mit Geschäftsreisenden nicht hinreichend füllen; diese Erkenntnis lag auch 1979 der Abkehr vom einklassigen IC zugrunde.

Die vorstehenden Hinweise sollen nicht überbewertet werden. Sie deuten lediglich darauf hin, daß das Mischverkehrskonzept die Attraktivitätszunahme, die der Schienenpersonenfernverkehr durch die Beschleunigung erfährt, abschwächt; sie illustrieren damit den bekannten Sachverhalt, daß eine Mehrfachzielsetzung faktisch in aller Regel mit Abstrichen

17) Für die Achse Paris–Lyon ermöglichte die Maximalneigung von 3,5 % im Vergleich zu einer Variante mit 1,5 % Maximalneigung eine Verbilligung des Streckenbaus um 30%. Vgl. *Ellwanger, Gunther*, a.a.O., S. 756.

18) Vgl. *o. Verf.*, Kurz – bündig – kritisch, in: Internationales Verkehrswesen, 40. Jg. (1988), S. 147.

19) Vgl. *o. Verf.*, Mit Tempo 250 in ein neues Zeitalter, in: Der Spiegel, 38. Jg. (1984), S. 75.

20) Wiederaufgegriffen wird er bei *Garre, Karl-Heinz*, InterRegio – ein neues Leistungsangebot der Deutschen Bundesbahn im Schienenpersonenverkehr, in: Die Bundesbahn, 64. Jg. (1988), S. 775. *Garre* beansprucht für die Bahn „mehr Landschaft“ sogar im Vergleich zum Bus!

am Erreichungsgrad des einzelnen Ziels einhergeht. Die Deutsche Bundesbahn könnte es zu spüren bekommen, wenn in einigen Jahren Fernbuslinien - wie schon seit langem in Großbritannien - die Angebotspalette des öffentlichen Verkehrs in der Bundesrepublik Deutschland bereichern. Das Liberalisierungsurteil des Europäischen Gerichtshofs wird, wie manch andere Restriktion, auch dem vornehm so bezeichneten „Ausgestaltungsrecht“ der Deutschen Bundesbahn gemäß § 13 des Personenbeförderungsgesetzes ein Ende bereiten, jener Handhabe mithin, die es ihr derzeit noch erlaubt, Wettbewerbern den Marktzutritt zu verwehren.

VII.

Der wohl maßgebliche Faktor bei einer wirtschaftlichen Würdigung des Mischverkehrskonzepts liegt aber darin, daß reine Personenverkehrsstrecken mittelbar der Deutschen Bundesbahn für viel weniger Geld auch im Güterverkehr eine erhebliche quantitative und qualitative Leistungssteigerung beschert hätten. Die Verlagerung des IC-Verkehrs hätte nämlich auf dem Altnetz Fahrplantrassen freigemacht, wobei der prozentuale Rückgang der Zugzahlen die Entlastungswirkung noch unzureichend beschreibt, da eine geringere Streuung der Geschwindigkeiten den Überholbedarf verringert und damit prinzipiell die Durchlaßfähigkeit erhöht - der S-Bahn-Verkehr, bei dem dieses Prinzip auf die Spitze getrieben wird, beleuchtet diesen Sachverhalt.

In welchem Umfang sich zwecks Freimachung weiterer Fahrplantrassen auch der restliche Personenfernverkehr auf solche Neubaustrecken hätte verlagern lassen, muß hier offen bleiben. Dieser Verkehr erfordert - zumindest teilweise - auch künftig den Einsatz lokbespannter Züge, sei es, daß es sich um Kurswagensträger handelt (FD-Züge, die von der umsteigefreien Erreichbarkeit wichtiger Urlaubsziele „leben“), sei es, daß es sich um grenzüberschreitende Verbindungen handelt, für die der ICE aus technischen Gründen ausscheidet (fehlende Streckenelektrifizierung insbesondere auf dem Balkan, nichtkompatible Zugbeeinflussungssysteme u. a. m.). Trassierungsparameter nach Art der SNCF, hier namentlich die Längsneigung, schließen ein Befahren durch lokbespannte Züge nicht grundsätzlich aus; sonst dächten die Franzosen nicht daran, die Nachtruhe des TGV für schnelle Containerzüge zu nutzen. Auch die Deutsche Bundesbahn schickt seit jeher D-Züge über die 2,4 km lange und 3,3 % geneigte Steilrampe Erkrath-Hochdahl der Strecke Düsseldorf-Wuppertal und kommt dabei seit der Elektrifizierung zumeist ohne Schiebelok aus.²¹⁾ Für den im Anlaufen befindlichen Interregio-Verkehr (IR) - er soll die herkömmlichen Inlands-D-Züge ablösen - rüstet die Deutsche Bundesbahn jetzt in großer Zahl vorhandene Waggons um; dieser Verkehr ließe sich aber technisch auch mit ICE-(ähnlichem) Material abwickeln. Davon unabhängig stellt sich allerdings die Frage, wie weit der Verkehrswert von IR-Zügen leidet, wenn sie Mittelstädte (und zugleich Bahnknoten) wie Northeim, Bruchsal und Bietigheim nicht mehr berühren.

Die Deutsche Bundesbahn argumentiert anders. Sie hebt als besonderen Vorteil ihres Konzepts hervor, daß sie die Neubaustrecken während der Nachtstunden ausschließlich den schnellen Zügen des hochwertigen Güterverkehrs vorbehalten könne und diesem damit einen behinderungsfreien Ablauf gewährleiste. Die allgemeine Entspannung der Betriebslage

21) Vgl. Land, Paul G., 150 Jahre Eisenbahn im Westen Deutschlands, in: Die Bundesbahn, 65. Jg. (1989), S. 87.

auf dem Altnetz durch Hochgeschwindigkeitsstrecken nur für den Reiseverkehr komme diesem ihren Anliegen nicht ausreichend entgegen. Aber eine gänzliche Trennung der Verkehrsarten bzw. Zugkategorien gestatten die jeweiligen Betriebsprogramme gar nicht. So läuft z. B. in Hannover und Stuttgart der IC-Verkehr gegen Mitternacht aus, der ICG-Verkehr dagegen schon – Parole Nachtsprung! – einige Stunden früher an. Das räumt die Deutsche Bundesbahn jetzt selber ein, zumal die wechselseitige zeitliche Überlagerung der verschiedenen Verkehre sie vor erhebliche technische Schwierigkeiten stellt. So schafft die Begegnung von Reise- und Güterzügen in Tunnels die Gefahr, daß die Druckwelle z. B. Container buchstäblich von den Waggons bläst. Was immer sich an Abhilfen anbietet, mindert entweder den Verkehrswert der Neubaustrecken oder es schlägt bei den Folgekosten zu Buch. Daß die europäischen Eisenbahnen ihre Zukunft ohnehin verstärkt im grenzüberschreitenden Verkehr suchen (wollen und müssen), wird – falls das Bemühen Erfolge zeitigt – die zeitliche Entmischung des Verkehrs noch erschweren.

Aber waren die prognostischen Grundlagen, auf denen die Neubaustreckenkonzeption der Deutschen Bundesbahn beruhte, nicht schon lange vor dem ersten Spatenstich erkennbar überholt?²²⁾ Gewiß erfordert Infrastrukturpolitik angesichts der Ausreifungs- und Nutzungsfristen, um die es geht, ein Denken in langen Zeiträumen, gewiß auch tut man sich im Rückblick leichter als aus der Perspektive des Zeitgenossen, die Ereignisse der Jahre 1973/1974, für die der erste Ölshock nicht Ursache, sondern gleichsam Fanal darstellte, als Knick in der Trendkurve der wirtschaftlichen Entwicklung zu identifizieren und nicht als bloße „Wachstumsdelle“. Trotzdem: den Außenstehenden verwundert schon, wie (scheinbar?) unbeirrt die Deutsche Bundesbahn trotz explodierender Kostenschätzungen und implodierender Verkehrsprognosen an ihrer Konzeption festhielt. Statt des Anstiegs ihres Güteraufkommens (Wagenladungen) im Zeitraum 1968 – 1985 von 299 auf 430 Mio. t verzeichnete sie eine Stagnation. In ihrem neuesten Jahresrückblick stellt sie nüchtern fest: „Kritische marktstrukturelle Entwicklungen werden durch verkehrspolitische und infrastrukturelle Entwicklungen noch verstärkt, was bis zum Jahre 2000 einen spürbaren Rückgang der Mengen bedeuten kann.“²³⁾ Der Ordnung halber sei der Vorbehalt gemacht, daß Globalprognosen der Mengenentwicklung keine sicheren Schlüsse auf die Zugzahl zulassen und diese wiederum keine Schlüsse auf die Belegung und damit auf die Auslastung einzelner Strecken – die Zweifel daran, daß mischverkehrsgeeignete Neubaustrecken sich nicht rechnen, vermag ein solcher Vorbehalt nicht auszuräumen.

VIII.

Auch wenn das geänderte wirtschaftliche Umfeld eine frühzeitige Planrevision nahelegte – daß die Deutsche Bundesbahn sie aus eigenem Antrieb vornehmen würde, stand kaum zu erwarten. Ihr Management trägt – in den Worten eines amtierenden Vorstandsmitgliedes – bis heute das Gepräge einer technisch dominierten Verwaltung.²⁴⁾ Einer solchen Verwaltung

22) Sieht man von dem Abschnitt Hannover Hbf.-Rethen ab (zwei Gleise in Parallelage zur bestehenden Trasse), so begann der Streckenneubau 1976 (Mannheim-Stuttgart) bzw. 1980 (Hannover-Würzburg).

23) Vgl. o. Verf., Deutsche Bundesbahn 1988 – Jahresrückblick, a.a.O., S. 14. – Welche „infrastrukturellen Entwicklungen“ gemeint sind, erschließt sich dem Leser nicht, wohingegen deutlich wird, daß der erwartete Mengentrückgang keineswegs nur die Massengüter betrifft.

24) Vgl. Klein, Hemjö, Marktstrategie der Bahn, in: Die Bundesbahn, 59. Jg. (1983), S. 41.

- erstmals in der Lage, gleichsam befreit von Zwängen der Topographie und solchen des Geldbeutels planen zu können,²⁵⁾ beseelt zudem von dem verständlichen Drang, endlich Wiedergutmachung zu erfahren nach jahrzehntelanger, beileibe nicht nur eingebildeter Vernachlässigung zugunsten anderer Verkehrsträger - teilt sich nicht ohne weiteres mit, daß es beim Verbauen auch reichlich fließender Mittel nicht um die Demonstration des technisch Machbaren geht, sondern um die Erwirtschaftung einer Rendite.²⁶⁾ Die nichttechnischen Kader fallen als Korrektiv aus, denn für sie galt - so noch vor wenigen Jahren der Sprachgebrauch in den einschlägigen Anzeigen - als Einstellungsvoraussetzung die Befähigung zum Richteramt, die Befähigung zum wirtschaftlichen Denken nicht aus-, aber auch eben nicht ohne weiteres einschließt.

Hätte die Deutsche Bundesbahn das Geld für andere Zwecke überhaupt erhalten, für die Modernisierung des Signalwesens, die Automatisierung der Bahnübergangssicherung, die Verstärkung des Oberbaus, um nur einige unspektakuläre Maßnahmenbündel herauszugreifen, die zum Zeitpunkt der Entscheidung über die Neubaustrecken anstanden, deren Realisierung damals aber trotz erwarteter Renditen von 15 bis 35 % am Geldmangel scheiterte?²⁷⁾ Viele Beobachter sagen nein und bemühen den Vergleich mit dem Unternehmen Mondlandung, auf das sich die Vereinigten Staaten von Amerika seinerzeit unter dem Eindruck des Sputnik-Schocks einließen. Kluge Leute rechneten damals in Opportunitätskosten: welche sozialen Mißstände und andere Übel sich mit soviel Geld würden beheben lassen. Aber diese klugen Leute machten die Rechnung ohne den Wirt - ohne die Politiker nämlich, denen, stark vergrößert ausgedrückt, im Zweifel die sichtbare Tat über die sinnvolle Tat geht. Die ökonomische Theorie der Politik hat dieses Phänomen sattsam aufgearbeitet. Aber dieser Einwand zieht nur gegen die vorgenannten „kleinen Maßnahmen“; nicht dartun läßt sich mit ihm, daß sich reine Personenverkehrsstrecken - als Alternative zu den nunmehr entstehenden „Techno-Monstern“ - nicht hätten durchsetzen lassen, denn auch sie tragen dem Selbstdarstellungsbedürfnis der Politiker Rechnung, dem Drang nach dem „monumentum aere perennius“.

Wie dem auch sei - bei der „Operation Neubaustrecken“ sollte wieder einmal Geld, viel Geld jenes Maß an Phantasie, Geduld und vor allem politischem Mut ersetzen, dessen es bedürfte, um dort Wandel zu schaffen, wo er in aller erster Linie nötig ist: bei den ordnungs- und unternehmenspolitischen Rahmenbedingungen, unter denen in der Bundesrepublik Deutschland Schienenverkehrsleistungen produziert werden, wo der Wandel nötig ist seit nunmehr über 60 Jahren, seit dem Zeitpunkt nämlich, zu dem die Schiene das Landverkehrsmonopol zu verlieren begann, das sie abseits der Binnenwasserwege bis dahin innegehabt

25) Zu einer kritischen Auseinandersetzung mit den spezifischen ökonomischen Anreizen, die der - in der Sache die Trennung von Weg und Betrieb vorwegnehmende - Finanzierungsmodus der Neubaustrecken auslöst, vgl. *Drude, Michael*, Vorhaltung der Schienenwege als staatliche Aufgabe? Überlegungen zur optimalen Produktionstiefe im Bereich der Deutschen Bundesbahn, in: *Klaus, Joachim, Klemmer, Paul* (Hrsg.), *Wirtschaftliche Strukturprobleme und soziale Fragen*, Festschrift für J. Heinz Müller zum 70. Geburtstag, Berlin 1988, S. 383 ff.

26) Insbesondere im Bereich der Betriebssicherung finden sich Belege für die Behauptung, daß Streben nach technischer Perfektion Nutzen-Kosten-Kalküle beiseiteschiebt. Vgl. dazu die - nicht mehr in jedem Punkt aktuelle - Zusammenstellung bei *Drude, Michael*, Sanierung der Deutschen Bundesbahn durch Privatisierung? Eine Problemskizze, in: *Zeitschrift für Verkehrswissenschaft*, 47. Jg. (1976), S. 202 ff.

27) Vgl. *Vaerst, Wolfgang*, Investitionsmaßnahmen wie Konzentrationsmaßnahmen müssen rentabel sein, in: *Vaerst, Wolfgang, Lehmann, Heinrich* (Hrsg.), *Jahrbuch des Eisenbahnwesens*, Folge 28 (1977), S. 14 ff.

hatte. An attraktiven Merkmalen fehlt es der Rad-Schiene-Technik wahrhaftig nicht, angefangen vom niedrigen spezifischen Energieeinsatz über den hohen Sicherheitsgrad, die Vielzahl automatisierungsfähiger betrieblicher Abläufe bis hin zur Umweltfreundlichkeit in mehreren Dimensionen des Begriffs. Aber über den Stellenwert selbst der attraktivsten Technik entscheidet die Art, wie sie bewirtschaftet wird. Das führt der Güterkraftverkehr tagtäglich vor, der „ewige Sieger“ im Wettbewerb mit der Eisenbahn. Er ist es nicht durch überlegene Technik, auch nicht so sehr kraft politischer Gunstbeweise und nicht allein wegen des Güterstruktureffekts. Zum Sieger gemacht haben ihn letztlich die Rahmenbedingungen, die Leistung im Marktsinne erzwingen, sie aber auch honorieren.

Die Deutsche Bundesbahn hat über Jahre hinweg – erst in neuerer Zeit klangen die Töne gedämpfter – sehr hohe Erwartungen geweckt, was den wirtschaftlichen Erfolg der Neubaustrecken angeht. Gerade darum könnte ein Fehlschlag verheerende Langfristwirkungen psychologischer Art zeitigen. Die Deutsche Bundesbahn hat ihre Chance bekommen, und sie hat sie nicht genutzt – so werden zumal diejenigen sich vernehmen lassen, die gegen sie den Kampf um die Verteilung knapper öffentlicher Mittel ausfechten.