

# Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1973



ISBN 3 - 7771 - 0131 - 1

Alle Rechte vorbehalten.  
Nachdruck und fotomechanische  
Wiedergabe, auch auszugsweise, nur  
mit Genehmigung des Verlages  
gestattet.

Copyright © 1973 by Hestra-Verlag,  
Darmstadt

Herstellung: Albert Neiss

Anzeigen-Werbeleitung:  
Otto Hernichel jun.;  
verantwortlich für den Anzeigenteil:  
Paul Körner, beide Darmstadt

Satz und Druck: Druckhaus Darmstadt  
GmbH, Darmstadt

Bindearbeiten: C. Fikentscher,  
Darmstadt

Klischees: Keim-Klischee, Langen

Printed in Germany

Chefredakteur: Dr. jur. Hans Glaser  
Redaktion: Emil Rudolf Eichmann,  
Rudolf Sulzmann, Dipl.-Ing. Hans  
Sparkuhle (Moderne Fahrzeuge aus  
aller Welt)  
Übersetzungen: Grün (Frankfurt am  
Main), Perrard (Frankfurt am Main)

Fotos: British Railways Board, Eigner,  
Först, Französische Eisenbahnen,  
Grandt, Italienische Staatsbahnen,  
Marquardt, Palm, Rossberg, Schwei-  
zerische Bundesbahnen, Umbrecht



# Inhalt

Seite 7  
Zum Geleit

## Verkehrspolitik

Seite 11  
Verkehrspolitische  
Schwerpunkte des  
VI. Deutschen  
Bundestages

Ernst Haar,  
Parlamentarischer  
Staatssekretär beim  
Bundesminister für  
Verkehr, Bonn

Seite 15  
Gibt es auch in  
Frankreich  
Wettbewerbsverzerrun-  
gen auf dem Verkehrs-  
markt?

Roger Guibert,  
Generaldirektor der  
Französischen  
Eisenbahnen (SNCF),  
Paris

Seite 21  
Hat die Eisenbahn von  
heute kaufmännischen  
Bewegungsspielraum?  
Dr. jur. Wolfgang Vaerst,  
Erster Präsident und  
Vorsitzer des Vorstandes  
der Deutschen Bundes-  
bahn, Frankfurt am Main

Seite 25  
Integrierte  
Verkehrswegeplanung  
Professor  
Dr. Walter Hamm,  
Marburg/L.,  
Universität

## Verkehr und Wirtschaft

Seite 33  
Die Bedeutung der Eisen-  
bahnen für den  
wirtschaftlichen Fort-  
schritt der Entwick-  
lungs-  
länder in Afrika

Samuel Awad,  
Chief Transport, Commu-  
nications and Tourism  
Section, United Nations,  
Economic Commission  
for Africa,  
Addis Abeba

Seite 37  
Transportgut im Wandel  
Professor Dr. Peter  
Faller, Institut für  
Transportwirtschaft der  
Hochschule für Welt-  
handel, Wien

Seite 43  
Analyse der Verkehrs-  
ströme

Professor Dr.-Ing. Paul  
Arthur Mäcke, Rheinisch-  
Westfälische Technische  
Hochschule, Aachen

Seite 55  
Die Touristik als  
Wirtschaftsbranche

Dr. jur. Hans Knebel,  
Vorsitzer der Geschäfts-  
führung Deutsches  
Reisebüro GmbH,  
Frankfurt am Main

Seite 59  
Die Beteiligung der  
Britischen Eisenbahnen  
am europäischen Verkehr  
David McKenna, CBE,  
Mitglied des British  
Railways Board,  
London

## Verkehr und Technik

Seite 67

Mehr Mittel für  
bahntechnologische  
Forschung

Dr.-Ing. Heinrich  
Lehmann, Präsident und  
Mitglied des Vorstandes  
der Deutschen Bundes-  
bahn, Frankfurt am Main

Seite 73

Schnellbahnen in  
berührungsfreier Fahr-  
technik

Stefan H. Hedrich,  
Direktor der Krauss-  
Maffei Aktiengesell-  
schaft, München

Seite 81

Erhöhte Sicherheit durch  
moderne Technik

Professor Dr.-Ing.  
Klaus Pierick,  
Lehrstuhl und Institut  
für Verkehr, Eisenbahn-  
wesen und Verkehrs-  
sicherung der Tech-  
nischen Universität  
Braunschweig

Seite 89

Praktische Auswertung  
kybernetischer Versuche

Professor Dr.-Ing. habil.  
Walter Schmitz,  
Ministerialdirigent in der  
Hauptverwaltung der  
Deutschen Bundesbahn,  
Frankfurt am Main

## Eisenbahnen des Auslandes

Seite 97

Schweizerische Bundes-  
bahnen im Kampf gegen  
rote Zahlen

Dipl.-Ing. Dr. h.c.  
Otto Wichser, Präsident  
der Generaldirektion der  
Schweizerischen  
Bundesbahnen, Bern

Seite 105

Die Bedeutung der  
Polnischen Staatsbahnen  
in der Volkswirtschaft  
Polens

D. Tarantowicz, Minister  
für Verkehr, Warschau

Seite 109

Das Modernisierungs-  
programm der Italieni-  
schen Staatsbahnen (FS)

Dr.-Ing. Filippo Bordoni,  
Generaldirektor der  
Italienischen Staats-  
bahnen, Rom

## Anhang

Seite 115

Die nichtbundeseigenen  
Eisenbahnen 1972 der  
Bundesrepublik Deutsch-  
land

Seite 119

Welt-Eisenbahn-Statistik,  
Streckenlänge, Dichte,  
Elektrifizierung, Ver-  
kehrs- und Betriebs-  
leistungen

Kurt Eitner, Hamburg

Seite 133

Moderne Eisenbahn-  
Fahrzeuge aus aller Welt

## Zum Geleit

Drängende, mitunter alarmierende Verkehrsprobleme beschäftigen zunehmend Verkehrsfachleute und Politiker. Der Ruf nach einer vernünftigen, umweltfreundlichen und zukunfts-gerechten Verkehrsplanung ist weltweit und unüberhörbar. Deutlicher denn je wird erkennbar, wie eng verzahnt alle Wirtschaftsabläufe mit dem Verkehrssystem eines Staates sind, wie einschneidend das Alltagsleben unserer Bevölkerung von einer guten oder schlechten Verkehrsstruktur bestimmt wird.

Eine Erkenntnis hat sich durchgesetzt: Tragendes Fundament eines modernen Verkehrssystems kann nur die Bahn sein. Sie ist im weitesten Umfange der Automation zugänglich, die letztlich auch den größtmöglichen Sicherheitsgrad garantiert. Nur sie ist – bei konsequenter Fortsetzung ihrer Modernisierung – wie kein anderes Verkehrsmittel in der Lage, ein gesellschaftspolitisch optimales, umweltfreundliches Verkehrsangebot zu erbringen, das auch den gesamtwirtschaftlichen Anforderungen entspricht.

Über Verkehrsfragen muß gesprochen, intensiv diskutiert werden.

Heute mehr denn je. Jeder Diskussionsbeitrag mag insoweit ein Mosaikstein sein für die Verkehrskonzeption von morgen. Auch die folgenden Beiträge, die führende Persönlichkeiten aus der Politik, der Wissenschaft, der Wirtschaft und dem Verkehrswesen für diese Publikation zur Verfügung gestellt haben, sollen in diesem Sinne Erfahrungen und Anregungen vermitteln, aber auch zum Nachdenken zwingen. Zum Nutzen für uns alle.

Im Juli 1973

Die Herausgeber:

Professor Dr. jur. Dr.-Ing. E. h.  
Heinz Maria Oeftering,  
Präsident des Verwaltungsrates  
der Deutschen Bundesbahn

Dipl.-Ing. Friedrich Laemmerhold,  
Präsident der Deutschen Bundesbahn  
a. D.

Der Chefredakteur:  
Dr. jur. Hans Glaser



## Verkehrspolitische Schwerpunkte des VI. Deutschen Bundestages

Ernst Haar,  
Parlamentarischer  
Staatssekretär beim  
Bundesminister für  
Verkehr,  
Bonn



### I.

In der Verkehrspolitik unseres Landes sind wir ein beträchtliches Stück vorangekommen. So könnte man das Kapitel über den Verkehr und seine Entwicklung in einer Geschichte des VI. Deutschen Bundestages überschreiben. Trotz der kürzeren Legislaturperiode sind in fast allen Bereichen unseres Verkehrswesens entscheidende und wegweisende Vorhaben verwirklicht, wichtige Maßnahmen eingeleitet und solide Grundlagen für die weitere verkehrspolitische Arbeit geschaffen worden.

In seinem Geleitwort zum Verkehrsbericht 1970 hat Bundeskanzler Brandt geschrieben: „Eine verantwortungsbewußte Regierung ist zu einer entschlossenen und reformbereiten Verkehrspolitik verpflichtet.“ Dieser Verpflichtung ist die Bundesregierung voll nachgekommen. Die Mehrheit des Bun-

destages hat diese Initiative in zahlreichen Beschlüssen mit getragen.

Mehr als je zuvor hat sich der VI. Deutsche Bundestag in ausführlichen Debatten mit verkehrspolitischen Problemen befaßt. Dies ist auf die zahlreichen Gesetzesvorlagen der Bundesregierung und auf den Verkehrsbericht 1970 der Bundesregierung zurückzuführen, der in dieser Form erstmalig von einer Regierung vorgelegt wurde und umfassend die verkehrspolitischen Zielsetzungen, Aufgaben und Vorhaben darstellt. Der Verkehrsbericht ist durch den Entschließungsbericht der Bundesregierung vom 28. Juni 1972 fortgeschrieben und ergänzt worden.

## II.

Schwerpunkte der Verkehrspolitik in der VI. Legislaturperiode waren Probleme der Eisenbahn. Dabei ging es weniger um neue rechtliche Grundlagen (abgesehen von der Novelle zum Eisenbahnkreuzungsgesetz vom 8. März 1971, durch die die finanziellen Beziehungen der verschiedenen Bau- lastträger neu geregelt und verbessert worden sind), als um die praktische Ausschöpfung und Verwirklichung von bereits bestehenden gesetzlichen Möglichkeiten.

Auf der Grundlage des verkehrspolitischen Programms der Bundesregierung für die Jahre 1968 bis 1972 und mit tatkräftiger Unterstützung der Bundesregierung konnte die Deutsche Bundesbahn die Reorganisation, Rationalisierung und Konzentration des Unternehmens erfolgreich fortsetzen. Ich will in diesem Zusammenhang nur beispielhaft die Einrichtung der Zentralen Verkaufsleitung in Frankfurt (M) am 1. Februar 1970 und der Zentralen Transportleitung in Mainz am 1. Januar 1972 nennen.

Um die Flexibilität des Unternehmens am Markt zu erhöhen und um seine kaufmännische Selbständigkeit zu stärken, hat der Bundesminister für Verkehr im Dezember 1970 der Bundesbahn genehmigt, ab 1. Februar 1971 ihre Tarife im Güter-, Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr innerhalb eines Rahmens von 20% – ausgehend

von der Basis der damals geltenden Preise – selbständig fortzubilden. Die bisherigen Erfahrungen haben gezeigt, daß dieser Weg zweckmäßig und richtig war. Ohne die Rahmengen Genehmigung hätte die Bundesbahn allein im Güterverkehr rund 500 und im Personenverkehr rund 80 Einzelanträge auf Genehmigung von Tarifänderungen stellen müssen. Die Rahmengen Genehmigung ist über den 1. Februar 1972 hinaus verlängert worden.

Durch geschickte Anpassung an die Erfordernisse des Marktes im Personen- und im Güterverkehr wurde das Leistungsangebot des Unternehmens weiter verbessert. Für den Personenverkehr will ich nur die Einrichtung des sehr erfolgreichen Intercity-Verkehrs im Herbst 1971 sowie die zahlreichen gezielten Sonderangebote in verkehrsschwächeren Zeiten nennen; im Güterverkehr hat sich die Intensivierung des kombinierten Verkehrs im Container- und im Huckepack-Bereich sehr günstig ausgewirkt. Die ständig steigenden Beförderungszahlen beweisen, daß der eingeschlagene Weg richtig ist. Zu dieser günstigen Entwicklung hat auch das Investitionshilfeprogramm der Bundesregierung zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Gleisanschlußverkehrs beigetragen, das in den Jahren 1969 bis 1972 mit einem jährlichen Finanzvolumen von fast 250 Millionen DM ausgestattet war.

Es ist der gemeinsamen Anstrengung zu verdanken, daß sich die Bedeutung und das Ansehen der Eisenbahn in Wirtschaft und Gesellschaft gefestigt und verbessert hat. Von der Deutschen Bundesbahn ist ein neues Bild entstanden: Sie ist ein moderner und wirtschaftlich denkender, leistungsfähiger Verkehrsträger, auf den sich die Reisenden und die Wirtschaft verlassen können.

Allerdings ist trotz der beachtlichen Leistungssteigerungen des Unternehmens und seiner Mitarbeiter die finanzielle Situation der Bundesbahn besorgniserregend. Die Ursachen und Gründe für diese Entwicklung sind bekannt und brauchen im einzelnen hier nicht untersucht und gewertet werden. Diese Bundesregierung hat gehandelt.

Wie in der Regierungserklärung vom Oktober 1969 angekündigt, hat die Bundesregierung mit der Bereinigung der Kapitalstruktur der Bundesbahn angefangen. Im Haushalt 1973 wird der Bund den Zinsendienst für Schulden der Bundesbahn in Höhe von rund 13 Milliarden DM übernehmen. Damit wird das Wirtschaftsergebnis der Bahn um jährlich 837 Millionen DM verbessert. Als nächstes soll die Frage der erfolgswirksamen Abgeltungsleistungen für die Wettbewerbsverzerrungen bei den Wegekosten im Verhältnis Schiene und Wasserstraße geklärt werden.

## III.

Auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastrukturpolitik ist die Verkehrspolitik der VI. Legislaturperiode besonders weit vorangekommen. Von großer Bedeutung für die Leistungsfähigkeit der Verkehrsträger wird die Untersuchung der Ausbaupläne für die Verkehrswege – also auch der von der DB vorgelegten Planungen für Neubaustrecken – in den „Korridoren“

Köln–Frankfurt,

Hannover–Kassel–Gemünden (Main),  
(jeweils unter Einschluß des Eisenbahnstreckenabschnitts Aschaffenburg–Würzburg),

Mannheim–Stuttgart

sein. Diese Korridor-Untersuchung wird in Kürze abgeschlossen sein. Sie soll Aufschluß über die Prioritäten bei den Infrastrukturmaßnahmen geben.

Die Korridoruntersuchung, bei der sich die zunehmende Verzahnung der Infrastruktur von Schiene und Straße deutlich abzeichnet, geht außerdem vom Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aus, wie er im Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen in den Jahren 1971 bis 1985 vom 30. Juni 1971 festgelegt worden ist.

Das Gesetz zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) vom 18. März 1971 ist die gesetzliche Grundlage für die Verteilung des zweckgebundenen Anteils der Gemeinden an der Mineralölsteuer. Mit diesen



Die Bedeutung der  
Eisenbahnen für den  
wirtschaftlichen  
Fortschritt der Entwick-  
lungsländer in Afrika

Samuel Awad  
Chief Transport,  
Communications and  
Tourism Section,  
United Nations  
Economic Commission  
for Africa,  
Addis Abeba



Der Schienenverkehr hat bei der Entwicklung der Volkswirtschaften der afrikanischen Länder eine entscheidende Rolle gespielt und spielt diese noch; ohne Zweifel werden noch weitere Eisenbahnen benötigt. Abgesehen von den in erster Linie für den Erztransport vorgesehenen Strecken, die geplant oder bereits im Bau sind, wie z. B. die Owendo-Belingha- und die Tan-Zam-Eisenbahn, ist auf lange Sicht die Planung und der Bau eines einheitlichen Netzes, mit welchem die Binnenländer von Niger bis Zambia bedient werden können, vielleicht das vorrangigste Erfordernis.

In der Zeit von 1960 bis 1969 hat der Güterverkehr auf der Schiene um 67 % zugenommen. Es handelt sich hierbei um die höchste Zuwachsrates in der Welt. Aus Tabelle 1 geht die Steigerung des Güterverkehrs auf der Schiene in den einzelnen Regionen Afrikas in dem genannten Zeitraum hervor:



Tabelle 1: Güterverkehr in Millionen Netto-tkm

	1960	1965	1966	1967	1968	1969
Nordafrika	8 160	9 742	9 893	9 664	10 555	10 570
Westafrika	2 735	7 143	7 574	7 478	8 291	8 568
Zentralafrika	2 056	2 151	2 498	2 562	2 572	2 770
Ostafrika	5 614	6 414	7 303	7 356	7 715	7 469
Übriges Afrika	38 933	51 832	53 465	57 054	60 388	66 728
Insgesamt	57 498	77 282	80 733	84 114	89 521	96 105
Gesamtsumme in den Entwicklungs-ländern Afrikas	26 685	34 549	37 254	37 242	40 622	41 901

Die Verbesserung des Oberbaus und des rollenden Materials sowie neue Betriebsmethoden versetzen die Eisenbahnen in die Lage, den steigenden Verkehrsbedarf in den Entwicklungsländern ohne weiteres zu decken. Im Jahre 1970 haben die Verkehrsleistungen im Güterverkehr (tkm) um 11 % zugenommen. In den kommenden Jahren ist mit einer noch größeren Zuwachsrate zu rechnen.

Die in Tabelle 1 angegebenen Zahlen beziehen sich auf den öffentlichen Verkehr; die Verkehrsleistungen der Privatbahnen, Plantagen-Bahnen, Bergwerksbahnen usw. sind in diesen Zahlen nicht enthalten, mit Ausnahme der Miferma-Bahn in Mauretanien, bei welcher es sich in erster Linie um eine Erzbahn handelt. Die Stadtbahnen sind in der Tabelle ebenfalls nicht berücksichtigt.

Folgende durchschnittlichen Versandweiten können erwähnt werden: Sudan-Eisenbahnen: 837 km, Ostafrikanische Eisenbahnen: 622 km, Nigerianische Eisenbahnen: 652 km.

Diese Zahlen sind typisch für die Entwicklungsländer Afrikas; manche Binnenländer, die vom Eisenbahnverkehr anderer Länder abhängig sind, müssen für ihre Exporte und Importe lange Beförderungstrecken von und zu den Häfen in Kauf nehmen. Zambia befördert Kupfer nach Beira, Lobito Bay und Laurenço Marques. Diese Häfen sind von Kabwe am Copperbelt 1 273 km, 2 574 km bzw. 2 141 km entfernt. Die Tan-Zam-Eisenbahn, die zwischen Dar es Salaam und dem Copperbelt gebaut wird, erstreckt sich über eine Entfernung von 2 055 km.

Wie aus Bild 1 hervorgeht, planen der Sudan und Nigeria eine Eisenbahnverbindung über den Tschad. Diese Verbindung soll bahnbrechend werden für ein afrikanisches Eisenbahnnetz, das die Ostküste Afrikas mit der Westküste verbindet; dadurch würde insbesondere der landumschlossene Tschad eine Verbindung zur Küste erhalten. Es ist damit zu rechnen, daß die Voruntersuchungen für den Bau dieser Bahn eingeleitet werden, sobald die Verhandlungen der beteiligten Länder zum Abschluß gekommen sind.

Abgesehen von der Durchführung dieser besonderen Bauvorhaben wird großer Wert auf die Verbesserung der vorhandenen Linien gelegt. Dies kommt in den langfristigen Wirtschaftsplanen zum Ausdruck, für die statistisches Zahlenmaterial zur Verfügung steht; nähere Einzelheiten über die geplanten Investitionen sind der Tabelle 2 zu entnehmen.

Im Gegensatz zu Europa, wo zur Zeit Eisenbahnstrecken stillgelegt wer-

den und sich Ausschüsse mit Plänen für weitere Streckenschließungen befassen, werden die Eisenbahnen in Afrika weiter ausgebaut. Neue Strecken sind im Bau oder in der Planung. Dies gilt vor allem für den Bau neuer Eisenerzbahnen. Der Bedarf an Eisenerz hat in der Welt ständig zugenommen, und alle Vorhersagen beweisen, daß die Steigerung anhält. Vom wirtschaftlichen Standpunkt aus gewinnt daher die Erschließung und Gewinnung der Bodenschätze der jungen Nationen immer mehr an Bedeutung; sie können zur wirtschaftlichen Entwicklung dieser Länder verwendet werden. In den letzten zehn Jahren sind drei Bahnen zur Beförderung von Eisenerz gebaut worden; zwei in Liberia und eine in Mauretanien (Bild 1). Auf diesen Bahnen und auf den Strecken der übrigen vier bedeutenden Gesellschaften werden zur Zeit 38,5 Millionen Tonnen pro Jahr (Tabelle 3) befördert.

Der Bau der Tan-Zam-Eisenbahn ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt das größte Eisenbahn-Bauvorhaben in der Welt. Die Bahn wird voraussichtlich im Jahre 1976 voll in Betrieb genommen.

Die Kamerun-Eisenbahn von Belaba nach Ngaoundere soll im Jahre 1974 fertiggestellt werden. Es sind die Erweiterung von Belaba nach Bangui in der Zentralafrikanischen Republik und der weitere Ausbau von Ngaoundere nach Fort Archambault vorgesehen.

Obwohl heute bei der Verbesserung der Infrastruktur der Bau neuer Straßen Vorrang hat, verbleiben den Eisenbahnen noch ausreichend Sonder-

Tabelle 2: Öffentliche Ausgaben zur Verbesserung der Infrastruktur

Land	Zeitraum	Gesamtausgaben für Verkehr und Nachrichtenwesen in Mio. US-\$	Anteil der Straße in Mio. US-\$	Anteil der Eisenbahnen in Mio. US-\$
Algerien	1970-1973	441	72,9	60,4
Äthiopien	1968-1973	179,6	106,0	6,4
Kenia	1970-1974	270,2	120,5	59,6
Nigeria	1970/71-1973/74	798,0	262,6	61,0
Senegal	1969/70-1972/73	82,9	48,2	13,9
Sudan	1970/71-1974/75	85,1	?	40,2
Tansania	1969/70-1973/74	217,0	106,0	60,0
Togo	1972-1975	93,5	34,5	7,6







## Die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen 1972 in der Bundesrepublik Deutschland

Die rund 190 Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE), davon 135 Bahnen des öffentlichen Verkehrs, die anderen 55 zumeist Hafen-Eisenbahnen, bedienten im Berichtsjahr 4 542 km Eisenbahnstrecken (öffentliche NE: 3 535 km). Fast alle Strecken wurden im Schienen-Güterverkehr und rund 2 000 km im Schienen-Personenverkehr bedient.

Insbesondere im Schienengüterverkehr erfüllten die NE wiederum die wichtige Verteiler- und Zubringer-Funktion zum Netz der Deutschen Bundesbahn. Rund 3 Millionen Güterwagen stellten die NE ihren Frachtkunden zur Beladung, einen großen Teil davon den rund 4 000 Privatgleisanschließern an ihren Strecken im direkten Haus-Haus-Verkehr. Außer den rund 10 200 eigenen Güterwagen (öffentliche NE: 4 115) vermitteln die NE ihren Frachtkunden die Wagen aus dem umfangreichen und vielseitigen Güterwagenpark der Bundesbahn.

Auf den Strecken der NE wurden im Berichtsjahr 257,5 Millionen Tonnen Güter befördert und 1 733 Millionen Netto-tkm geleistet. Bei den NE des öffentlichen Verkehrs (90,4 Millionen Tonnen; 1 141 Millionen Netto-tkm) lagen die Verkehrsleistungen im Berichtsjahr um rund 1 % über den Ergebnissen von 1971. Darin hat der konjunkturelle Aufschwung insbesondere in der Grundstoff- und Investitionsgüterindustrie seinen Niederschlag gefunden. Fast 75 % der Gütertransporte der NE waren Wechsel- bzw. Übergangsverkehr zur Bundesbahn.

Die Einnahmen aus dem Schienengüterverkehr stiegen ebenfalls leicht um rund 2 % auf 266 Millionen DM (öffentliche NE: 241 Millionen DM). Hierbei kamen neben der Steigerung der Verkehrsleistungen strukturelle Änderungen im Deutschen Eisenbahn-Güter-Tarif zum Zuge.

Ihren Schienengüterverkehr haben die NE im Sinne einer weitgehenden Haus-Haus-Bedienung der Frachtkunden durch moderne Formen des kombinierten Verkehrs Schiene/Straße (Behälter-, Straßenroller-Verkehr) sowie durch Stückgut-Zubringer- und Verteiler-Verkehr zu den Bahnhöfen im eigenen

Netz und zu den Knotenbahnhöfen der Bundesbahn ergänzt. Hierfür werden rund 350 Lkw einschließlich Behälter-Zustellfahrzeuge und Straßenroller eingesetzt. Im Berichtsjahr lag der Straßenverkehrsanteil an der Beförderungsleistung bei 1,6 Millionen Tonnen.

Im Schienenpersonenverkehr erreichten die NE im Berichtsjahr 75,9 Millionen Beförderungs-fälle und 701 Millionen Personen-km. Mit Veränderungsraten von minus 0,6 % bzw. 0,2 % hielt die rückläufige Entwicklung zwar an, die Auswirkungen weiterer Umstellungen auf den Omnibus-Verkehr und der weiterhin rückläufigen Frequenz in ländlichen Räumen wurden jedoch durch steigende Verkehrsleistungen bei denjenigen NE, die in Ballungsräumen schnelldarmäßigen Verkehr betreiben, fast ausgeglichen.

Der Schienenpersonenverkehr der NE ist in erster Linie Nah- und Regionalverkehr mit dem hohen Anteil von 58 % zugunsten des Berufs- und Schülerverkehrs.

Die Einnahmen sind auf Grund von Fahrpreiserhöhungen für einzelne Tarifgruppen und Änderungen in der Tarifstruktur mit entsprechender Wirkung nicht zurückgegangen, sondern mit rund 49 Millionen DM in etwa gleich geblieben.

Das Schwergewicht in der Personenverkehrsbedienung liegt bei den Unternehmen im BDE heute auf dem Omnibusverkehr. Auf einem Liniennetz von 31 900 km Länge waren im Berichtsjahr über 3 000 Omnibusse eingesetzt, überwiegend im Nachbarorts- und Überland-Linienvverkehr. Die regionalen Omnibusunternehmen und -betriebe beförderten im Berichtsjahr 455,2 Millionen Personen und erreichten eine Personen-km-Leistung von 3 805 Millionen. Das bedeutet gegenüber 1971 eine Steigerung von effektiv 3 %. Auch der Omnibusverkehr dient überwiegend – nämlich zu 55 % – der Beförderung von Berufstätigen und Schülern.



Die Einnahmen im Omnibusverkehr lagen bei 266 Millionen DM und wiesen auf Grund des Verkehrszuwachses und von Tarifierhöhungen bei einer Reihe von Betrieben eine effektive Steigerung von rund 5% gegenüber 1971 auf.

Zur Verbesserung der Verkehrsbedienung und zur Erhöhung von Wirtschaftlichkeit und Sicherheit im Verkehrsbetrieb trugen bei den NE und den regionalen Kraftverkehrsunternehmen im BDE im Berichtsjahr u. a. bei der Neubau, der Ausbau und die verstärkte Ausnutzung von Gleisanschlüssen und Stammgleisen, die Fortsetzung der Verdieselung der Zugförderung, die technische Sicherung weiterer höhengleicher Straßen-/Bahnübergänge. Im Omnibusverkehr kamen 1972 im größeren Umfang die neuen Standard-Überland-Linienbusse zum Einsatz. Weitere Verkehrsunternehmen beteiligten sich an überörtlichen Verkehrsgemeinschaften des Personenverkehrs, für den Verkehrsbetrieb auf Schiene und Straße wirkte sich der zunehmende Einsatz von Betriebsfunk vorteilhaft aus.

Bei ständiger Ausschöpfung aller Rationalisierungsmöglichkeiten sind den Verbesserungsinvestitionen aus eigener Finanzkraft dieser Unternehmen enge Grenzen gesetzt. Bei nur geringfügig gestiegenen Erträgen, aber weiterhin erheblich steigenden Kosten – die Löhne und Gehälter erhöhten sich z. B. durchschnittlich um 10 bis 12 % – hat sich die wirtschaftliche Lage der Unternehmen im Berichtsjahr weiter verschlechtert. Hilfen durch die öffentliche Hand in Form von Abgeltungszahlungen, Investitionszuschüssen und sonstigen Förderungsmaßnahmen wurden leider immer noch nicht im Rahmen eines umfassenden Hilfsprogramms und im ausreichenden Umfange gewährt.

Personenzug am Inn in Passau

