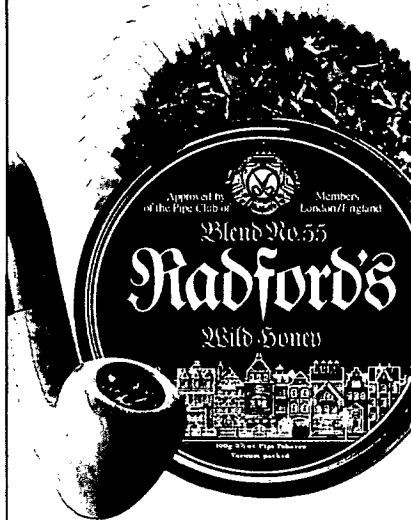


Radford's



Pfeifentabak für Kenner.

Aus tobacco leaf bester Provenienzen. Im typischen Wild Cut. Mit der feinen Würze von wildem Honig. Mild und harmonisch im Geschmack und wunderbar cool im Rauch. Das ist Wild Honey von Radford's. Und die „Radford's News“, das Magazin der Tabakfreunde, sagt, was Sache ist.

Verlangen Sie Rauch- und Lese-proben bei Ihrem Tabakhändler. Oder direkt bei Radford's Tobaccos, POB 568 SP, 8300 Landshut.

In 50 g und 100 g bzw. 200 g Preisvorteildose. Made under licence from J. Brumfit & Radford Tobacco Limited, Harrow/London. Tobacco Tradition since 1700. In Deutschland hergestellt.

getroffen. Ich habe die Frage allerdings auch noch nicht endgültig beiseite gelegt.

SPIEGEL: Würden Sie denn in der Innenministerkonferenz für eine Um-rüstung plädieren?

LUMMER: Nein, ich muß erst mal die Diskussion hier auf die Ebene der Ratio-nalität bringen.

SPIEGEL: Ein Viertel aller Todes-schüsse fiel in den vergangenen Jahren in Situationen, deren Bewältigung sehr stark von der professionellen Routine und Nervenstärke der Beamten abhing...

LUMMER: ... ja, ein wesentlicher Teil der Fälle ist beispielsweise in den Nachtstunden passiert, und gerade da ist ja schwer zu entscheiden, was wirklich an konkreten Gefährdungen oder an Rechtsverletzungen vorhanden ist. Inso-fern wird man davon ausgehen müssen, daß unter Umständen in solchen Situati-onen ein Polizeibeamter auch zu einer Fehlbeurteilung der konkreten Situation kommt.

SPIEGEL: Also doch tödliche Pannen als Berufsrisiko?

LUMMER: Daß es bei einem so gro-ßen Personalkörper wie der Polizei im-mer auch menschliches Fehlverhalten gibt, läßt sich nicht ausschließen, obwohl wir uns alle Mühe geben, denn das gefällt dem Polizeipräsidenten nicht, das gefällt mir nicht, das kann keinem Kolle-gen gefallen. Solche Dinge wirken ja nachhaltig auf das ganze Bild der Polizei, und so sehr wir immer sagen, man darf nicht alles in einen Topf werfen, so sehr besteht auch dazu eine gewisse Neigung. Um so mehr müssen wir bemüht sein, auch solche Einzelfälle auszuschließen.

SPIEGEL: Im Jahr 1982 erschien eine besondere Todesanzeige in Berlin. Die Angehörigen eines Polizei-Opfers hatten damals formuliert: „Er mußte damit

rechnen, verhaftet zu werden. Mußte er aber damit rechnen, erschossen zu wer-den?“ Haben Sie den Angehörigen diese Frage beantwortet?

LUMMER: Ich muß sie nicht beant-worten. Die Frage ist ja von Gerichts wegen beantwortet worden: Er mußte nicht damit rechnen.

BERLIN-VERKEHR

Plaste und Elaste

Mit den unbequemen und langsa-men Transit-Zügen mag kaum noch jemand nach Berlin reisen. Nun drängen westdeutsche Politiker auf Modernisierung – das Ziel: Intercity-Standard.

Einst, in der Gründerzeit, hatten die Berliner ein nahezu mythisch verklär-tes Verhältnis zu ihrer Eisenbahn.

Von der „Gewalt des Dampffroses“, die Landesgrenzen sprengte, schwärmte ein Chronist vor der Jahrhundertwende. Die „hier sich centralisirenden“ Schie-nenstränge erschienen Zeitgenossen wie ein „Donnerkeil in der Hand Jupiters“, der „nach rechts und links seine Blitze sendet“.

Wie der Blitz, in der Tat, ging damals die Bahn ab. Komfortzüge wie der „Ra-sende Tünnis“ auf der Kölner Strecke oder der „Fliegende Hamburger“, mit nur zweieinviertel Stunden Fahrzeit bis in die Hansestadt, begründeten das Re-nommee der Stadt als europäische Eisen-bahn-Metropole. Auch Planungen wie das im Jahr 1923 vom Transportinge-nieur Franz Kruckenberg vorgelegte, aber nie dann realisierte Konzept einer von Propellern angetriebenen Hänge-schnellbahn mit Fliegertempo trugen



Transitzug am DDR-Grenzübergang Büchen: Gestank und „Taiga-Trommeln“

dazu bei, den Ruf Berlins als „Zierde des Eisenbahnstaats“ zu nähren.

Geblieben von alledem ist Ernüchterung. Der Schienenverkehr von und nach Berlin, konstatiert dessen Bundessenator Professor Rupert Scholz, habe „heute weitgehend Museumsreife“.

Auf den fünf unter DDR-Regie betriebenen Transit-Linien im Berlin-Verkehr (siehe Schaubild Seite 77) liegt ein Großteil der Schienen auf bejahrttem Untergrund, Vorkriegsstandard. Lediglich die 187 Kilometer lange Verbindung zwischen Berlin und Helmstedt hat überwiegend Westniveau – mit lückenlos geschweißten Schienen. Keine der Trassen ist durchgehend elektrifiziert. Zu den

Die Reichsbahn, seit Kriegsende von den Siegermächten „unbeschadet der Sektorenaufteilung“ auch im Westteil Berlins auf den Bahnverkehr verpflichtet, mochte wegen ihres Nachholbedarfs im eigenen Binnennetz nicht die kapitalistische Kundschaft vorfinanzieren. Die Bundesregierung wiederum, mit dem Minus der Bundesbahn belastet, setzte den Bahntransit mangels eigener Einwirkungsrechte nie auf einen vorderen Platz der Prioritätenliste.

Vorrang genossen die in den vergangenen zehn Jahren mit gut 1,7 Milliarden Mark subventionierten Transit-Straßen. Die meisten Schlaglöcher sind mittler-

weile zubetoniert, die Zahl der motorisierten Berlin-Reisenden ist in fünf Jahren um 19 Prozent gestiegen – auf fast 20 Millionen pro Jahr.

So drängen sich in jüngster Zeit auffallend viele Deutschland-Politiker nach einer Patenschaft für das „Stiefkind Bahn“, wie es der Berliner FDP-Abgeordnete Wolfgang Fabig nennt. Einerseits sollen die Berliner endlich Intercity-Komfort erhalten. Andererseits gilt wohl noch immer die Vorgabe von Günter Gaus, Bonns erstem Ständigen Vertreter in Ost-Berlin, „nach Möglichkeit immer Verhandlungsmaterie auf dem deutsch-deutschen Tisch“ zu haben.

Außer dem Senat und den Berliner Parteien, die berechtigtes Eigeninteresse reklamieren können, legen sich auch die Bonner Parteien ins Zeug. Die SPD-Bundestagsfraktion will im Plenum ein ganzes Forderungspaket abstimmen lassen; kurzfristig sollen Tarifierleichterungen, langfristig die baulichen und technischen Voraussetzungen für einen Betrieb der kommenden „Generation der Höchstgeschwindigkeitszüge“ auf Berlin-Trassen ausgehandelt werden.

Bonns Freidemokraten wollen die Bereitstellung von Etatmitteln „in der mittelfristigen Verkehrsplanung“ (Fraktionschef Wolfgang Mischnick) durchsetzen. Die liberalen Koalitionspartner haben vorrangig die Strecken-Elektrifizierung im Auge – aus gutem Grund: Weil die „Taiga-Trommeln“ trotz ihrer Buligkeit den Energiebedarf klimatisierter Komfortzüge nicht decken können, ist ein lückenloser Fahrdradt Voraussetzung für den späteren Einsatz modernen Wagen- und Lokmaterials.

Doch der Nachholbedarf ist so gewaltig, daß leicht Verhandlungsmasse für ein Jahrhundertprojekt zusammenkommt. Aus DDR-Sicht angemessen und im Verständnis westlicher Bahnför-



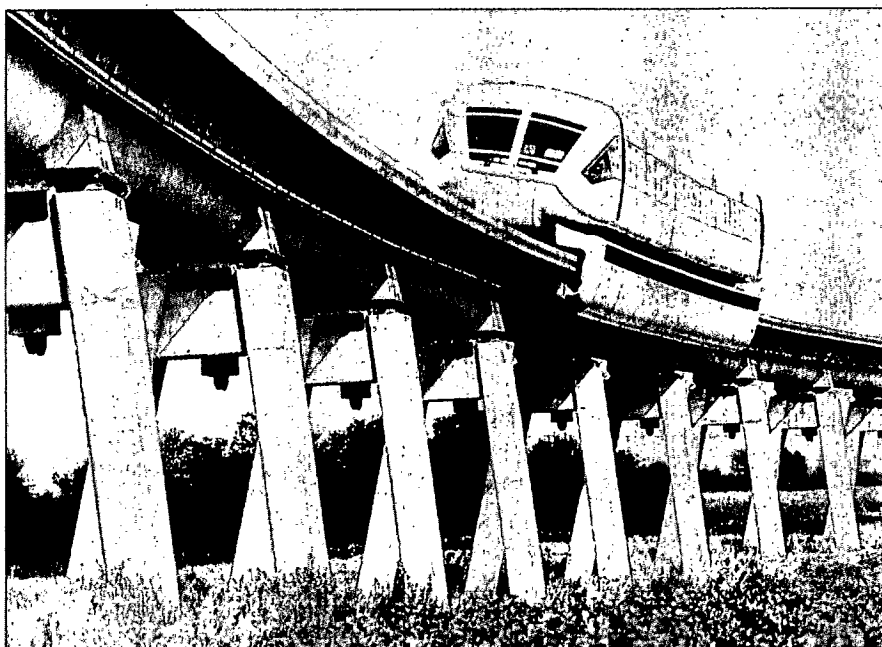
Historischer Berlin-Zug „Fliegender Hamburger“: „Donnerkeil in Jupiters Hand“

Mängeln an Bequemlichkeit und Hygiene kommt die spezifische Duftnote der DDR-Reichsbahn: In einem Teil der Waggons mischt sich der Gestank der 3000 PS starken Dieselloks sowjetischer Bauart, im Eisenbahnerjargon „Taiga-Trommeln“ genannt, mit dem Geruch von Kunststoff, Plaste und Elaste aus der DDR.

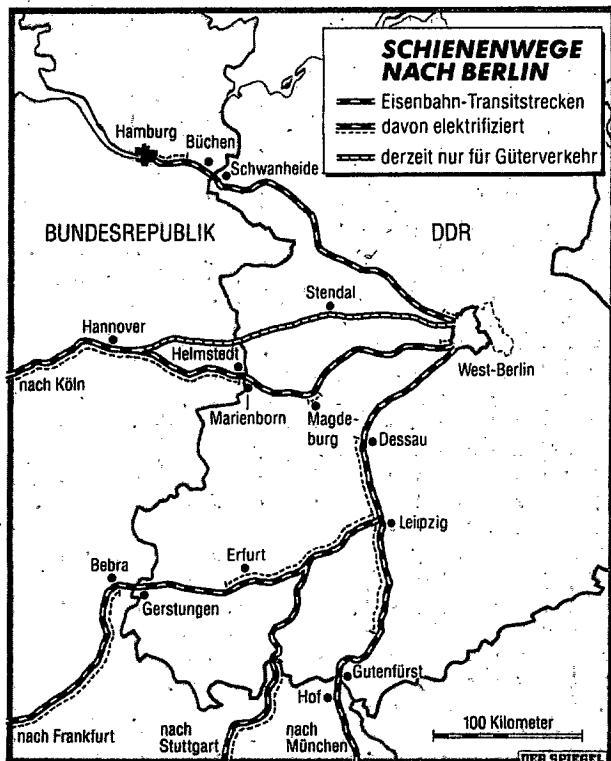
Vielen Bahnfahrern bescherte darüber hinaus die Präsenz der uniformierten Kontrolleure – trotz einer 1971 im Transit-Abkommen vereinbarten Abfertigung in der „einfachsten, schnellsten und zügigsten Weise“ – Beklemmungen. Manch einer wechselte das Verkehrsmittel. Der Berlin-Bahn gingen von 1980 bis 1984 exakt 638 577 Passagiere verloren, fast jeder fünfte.

An westlichen Ideen, die etwa zu gleichen Teilen von Reichs- und Bundesbahn gestellten Waggons auszulasten, mangelt es nicht. Doch bislang sind alle Pläne an der Finanzierung gescheitert.

* Oben: erste fahrplanmäßige Abfahrt nach Hamburg im Mai 1933; unten: Teststrecke im Emsland.



Geplanter Berlin-Zug „Transrapid“: „Deutsch-deutsche Verhandlungsmaterie“



derer geboten wäre eine anteilige Westfinanzierung für

- ▷ Elektrifizierung sowie Aus- oder Neubau der Strecke nach Hannover, die mit gut 50 Prozent Reisenden-Anteil am stärksten frequentiert ist, sowie der Linie Berlin-Hamburg,
- ▷ Fahrdrähte auf den Strecken in Berlin und Schließung der Fahrdrähtlücken auf den Trassen nach Frankfurt, Stuttgart und München,
- ▷ Renovierung alter oder Errichtung neuer Bahnbauten in West-Berlin – von einer Abstellanlage für Transit-Züge im Grunewald bis hin zum Bahnhof Zoo, dem nach Ansicht des Berliner CDU-Abgeordneten Jochen Feilcke „trostlosesten, verwahrlosten und verdrecktesten Gebäude der westlichen Hemisphäre“.

Die Reichsbahn hat ihrerseits schon Vorleistungen erbracht. Seit Juni dieses Jahres setzt sie auf allen Transit-Strecken auch Waggons mit sechssitzigen Abteilen ein, wesentlich bequemer als die bisherigen Achtsitzer. Außerdem bringt sie neugestylte Speisewagen des VEB Waggonbau Bautzen auf die Schiene.

Amtsleiter Werner Lucas hält seine Reichsbahner im Berlin-Verkehr überdies zur „Durchsetzung einer beständigen Qualitätsarbeit im umfassenden Sinne“ an. Und mit neuen Slogans für die Westkundschaft nimmt der ostdeutsche Staatsbetrieb gar den sozialistischen Wettbewerb mit der eigenen Transit-Autobahn auf, wo Tempo 100 vorgeschrieben ist: „Kein Stau, kein Streß, kein Tempo-Limit“.

Die Image-Kampagne hat nach Reichsbahn-Angaben in diesem Jahr immerhin schon 6 Prozent mehr Passa-

giere erbracht. Einen Durchbruch im Reise- und Güterverkehr in des erwarten Eisenbahnexperten erst dann, wenn die Berlin-Züge dank der anvisierten Modernisierung deutlich schneller als das Auto werden, Komfort nach westlichen Maßstäben bieten und im schnelleren Zeittakt als bisher fahren.

Die Sanierung dürfte freilich Milliarden verschlingen. Am preisgünstigsten noch wäre die Schließung der Elektrifizierungslücke auf den derzeit nur schwach frequentierten Süd-Strecken (16 Prozent Reisenden-Anteil) zu haben. Für dieses Konzept wirbt beispielsweise die „Interessengemeinschaft Eisenbahn,

Nahverkehr und Fahrgastbelange Berlin“ (IGEB), seit Jahren aktive Streiterin für eine Bahn-Renaissance im Berlin-Verkehr.

Ein durchgehender E-Lok-Betrieb würde, gemessen am bisherigen deutsch-deutschen Stop and go, erheblichen Zeitgewinn mit sich bringen. Auf der Frankfurter Strecke etwa zieht von Berlin bis Dessau eine Diesellok. Danach wird, bis Erfurt, eine E-Lok vorgespannt, die wiederum von einer Diesellok abgelöst wird. Vom Grenzbahnhof Gerstungen holt eine Diesellok der Bundesbahn den Zug dann ins wenige Kilometer entfernte Bebra, wo endgültig eine E-Lok die Weiterfahrt besorgt.

In den Planspielen Berliner und Bonner Bahn-Neuerer bleibt dieser Part vorerst ausgespart. Das Interesse von Politikern und Verwaltungen konzentriert sich vielmehr vorrangig auf die Hannover-Route. An die niedersächsische Landeshauptstadt, von der aus in den neunziger Jahren Hochgeschwindigkeitszüge Richtung Würzburg mit Tempo 300 verkehren sollen, könnte Berlin nach einem im Senat diskutierten Denkmodell über einen separaten Korridor angeschlossen werden.

Wo einst vor dem Kriege Rekordzüge der Deutschen Reichsbahn der internationalen Konkurrenz davonfuhren, auf der heute für den Güterverkehr reservierten alten Hannover-Linie über Stendal und Oebisfelde, ließe sich nach diesen Vorstellungen wieder ein womöglich unkontrollierter Personenverkehr abwickeln.

Die bisherige Fahrzeit von dreieinhalb Stunden auf der zudem um 25 Kilometer längeren Hauptstrecke über Magdeburg und Helmstedt, Stammlinie etwa für den Expresß Moskau-Berlin-Paris, könnte



Ein starkes Stück Deutschland.



Die Ohrwürmer von Gelsenkirchen.

„Opernwunder“ (Die Welt). „Eine der lebendigsten Opern in Europa“ (Svenska Dagbladet). „Welch ein Ensemble“ (WAZ). „So aufregend ist seit langem kein Theaterabend gewesen“ (Opernwelt). So klingt es, wenn Kritiker das „Musiktheater im Revier“ beschreiben. Ein einstimmiges Loblied, das wir sicher zu gleichen Teilen der hervorragenden Besetzung wie der Programmgestaltung zuschreiben können. Hier haben so berühmte Künstler wie Ursula Schröder-Feinen (die man die Callas des Reviers nannte), Marlyn Horn, Manfred Schenk, Günter Reich, Jan-Hendrik Rootering oder Livia Budai angefangen. Der Spielplan hebt sich markant von der Konvention anderer Bühnen ab: Große Oper, neu interpretiert. Musikalische Kammerspiele. Übermütige Musicals. Unterhaltsame Operette. Musiktheater-Werkstatt. Also: Wer Ohren hat, zu hören, kann in Gelsenkirchen einiges zu hören kriegen.

Typisch
Gelsenkirchen.



Thaler

Berliner können rechnen. Ob in Thalem und Groschen, ob in Pfennig und Mark. Darum rechnet man auch mit den Vorteilen, die das Berlin-Förderungsgesetz einräumt.

Endgültige Steuerersparnis: bis zu 50%. Das regelt §16 Berlin-Förderungsgesetz.

Dazu die Zinsen. Das gibt eine gute Rendite.

Wer also seine Thaler dreimal umdreht, ehe er sie als Anlagekapital einsetzt, sollte mit der IKB Berlin sprechen.

Steuern sparen, Erträge stärken und der Berliner Wirtschaft nützen: diese Rechnung geht auf, auch für Nicht-Berliner.

Ich wünsche mehr Informationen
über Berlin-Darlehen.

Name _____

Straße _____

Ort _____

Industriekreditbank AG
Deutsche Industriebank

Niederlassung Berlin



Die Unternehmerbank

Postanschrift: Postfach 110469 · 1000 Berlin 11
Bismarckstraße 105 · 1000 Berlin 12
Telefon: (030) 31009-316

glatt halbiert werden. Eine vom Senat noch unter Verschluss gehaltene Transit-Studie der Deutschen Eisenbahn Consulting (DEC), einer Tochter von Bundesbahn und Deutscher Bank, empfiehlt denn auch den „Neu- und Ausbau“ der Stendal-Linie. Mitarbeiter der DEC rechnen mit einem Investitionsaufwand von drei Milliarden Mark.

Geradezu abenteuerlich mutet ein anderes Projekt an: der von Forschungsminister Heinz Riesenhuber propagierte Plan, auf der Strecke Berlin-Hannover eine Magnetbahn einzusetzen (SPIEGEL 10/1984). Denkbar wäre, den Schwebezug „Transrapid 06“, der derzeit auf einer Teststrecke im Emsland erprobt wird, ohne Zwischenstopp quer durch die DDR verkehren zu lassen – auf einer Separattrasse entlang einer der

lemma. Ein Einstieg in die Bahntechnologie der Zukunft auf dieser Route könnte die anderen Strecken schnell verkümmern lassen – gemessen an der Maxime, möglichst viele Wege nach Berlin offenzuhalten, für IGEB-Präsident Gerhard J. Curth ein „Vergehen wider die Prinzipien des Berlin-Verkehrs“.

Bislang allerdings haben sich Bonner Finanznöte als Haupthindernis auf dem Wege zu einem besseren Berlin-Verkehr erwiesen. Verkehrsminister Werner Dollinger etwa hält nicht viel von Vorleistungen für die Berliner und ihre Gäste: Seit 1983 hat er die Speisewagen der Bundesbahn in zwei D-Zügen nach München (Fahrzeit: neun Stunden) streichen lassen – wegen mangelnder Rentabilität.

Der eingestellte Speisewagenbetrieb, so das Ministerium, habe sich als „Re-



DDR-Speisewagen im Berlin-Zug: „Reisende mit geringen Bedürfnissen“?

bestehenden Bahnlinien. Fahrzeit: eine Stunde.

Das Gefährt wäre dann 400 Stundenkilometer schnell. Es könnte, hoffen die Initiatoren, trotz staatlicher Geldknappheit in Betrieb gehen. Die Investitionssumme von vier Milliarden Mark soll ein privates Konsortium, mit dem Staat als Bürgen, aufreiben.

Ohne ein Gegengeschäft allerdings würde die DDR eine westliche Magnetbahn oder andere moderne Gefährte kaum akzeptieren. Verkehrsexperten glauben, daß der Reichsbahn im Gegenzug eine Elektrifizierungshilfe für ihre Magdeburg-Route zupass käme, die sehr stark von Güterzügen frequentiert wird. Da landesweit ein Viertel des gesamten DDR-Verbrauchs an Dieselmotorkraft auf den Schienenverkehr entfällt (Bundesbahn: 0,4 Prozent), könnte die Aussicht auf Energieersparnisse die Bereitschaft zum Strom-Deal erhöhen.

Dem Westen dagegen droht bei einseitiger Favorisierung der Strecke Berlin-Hannover ein deutschlandpolitisches Di-

staurationsdienst mit der größten Kostenunterdeckung erwiesen“. Für die „Reisenden-Struktur“, wie sie Dollingers Rationalisierer ermittelten, lohnt sich Service offenbar nicht: „Ältere Reisende, die nicht gern ihren Platz verlassen“, und Jugendliche mit geringen „Bedürfnissen und Geldmitteln“.

Diese Klientel wäre schon froh gewesen über die jüngste Bahn-Idee, auf der Hannover-Linie ausrangierte TEE-Züge einzusetzen. Diese Schienenfahrzeuge, klimatisiert und mit verblichemem Komfort, sind nicht auf elektrischen Fahrdraht angewiesen.

Der Vorschlag, von Berlins Verkehrspolitikern begeistert aufgenommen, blieb bislang ohne Antwort aus der DDR. Doch auch wenn Dollingers DDR-Kollege Otto Arndt Einverständnis signalisiert, rollen die Plüsch-Züge noch lange nicht. Vorerst sind sie fest an Tourismusunternehmen vermietet. Und anschließend müssen sie entweder zu einer extrem kostspieligen Hauptuntersuchung oder auf den Schrottplatz. ◆