

# VERKEHR

## BUNDESBahn

### Das Wohlfahrts-Defizit

(siehe Titelbild)

Im Appartement 326 des Hamburger Hotels Atlantic klingelte das Telephon just, als der Bewohner, Ministerialdirektor Heinz Maria Oeftering aus Bonn, sein morgendliches Bad nahm. Glücklicherweise hat das Hotel Atlantic selbst im Badezimmer Telephone installiert. So konnte der Gast auf Nummer 326 von der Wanne aus nach dem Hörer greifen. Oeftering wurde aus Bonn verlangt.

Aus der provisorischen Bundeshauptstadt meldete sich Bundesverkehrsminister Hans-Christoph Seeborn und entschuldigte sich mehrfach, daß er zu so ungewöhnlicher Zeit anrufe; sein Anliegen duldet offenbar keinen Aufschub.

Als Seeborn anrief, war es gerade achtundvierzig Stunden her, daß der Staatssekretär des Bundespräsidialamtes den Heinz Maria Oeftering am Telephon verlangt hatte: Soeben habe der Herr Bundespräsident, sprach Klaiber durch den Draht, die Urkunde unterzeichnet, durch die Oeftering zum Präsidenten des Bundesrechnungshofes ernannt worden sei; die Urkunde werde noch mit der Abendpost abgeschickt. Seeborn hatte am nächsten Tag im Finanzministerium — zu dem Oeftering bis dahin gehört hatte — sehr verstört nachgefragt, ob Herrn Oeftering diese Urkunde schon ausgehändigt sei. Der Verkehrsminister kam um eine Stunde zu spät — Oeftering hatte es bereits schwarz auf weiß, daß er als Nachfolger des pensionierten Josef Mayer jetzt Präsident des Bundesrechnungshofes sei.

Aber Hans-Christoph Seeborn ließ sich durch diesen Umstand nicht von seinen Plänen abbringen. In aller Frühe rief er im Hamburger Hotel Atlantic an und fragte den badenden Oeftering, ob er bereit sei, Erster Präsident der Deutschen Bundesbahn zu werden.

#### Kandidat Hilpert starb

So wurden dem 53jährigen Ministerialbeamten Heinz Maria Oeftering innerhalb von zwei Tagen zwei der höchsten Ämter angetragen, die im Staatsdienst der Bundesrepublik zu vergeben sind. Zunächst hatte Seeborn für das Amt des ersten Bundesbahnpräsidenten an einen anderen Kandidaten gedacht. Der Verkehrsminister und das Bonner Kabinett hatten vorgesehen, daß der Finanzexperte der Bundesbahn, Dr. Werner Hilpert, dieses Amt antreten solle, sobald im Mai 1957 die fünfjährige Amtszeit des alten Vorstandes abgelaufen und der Erste Präsident, Edmund Frohne, in Pension gegangen war.

Hilpert selbst hatte rastlos auf dieses Ziel hingearbeitet. Mitarbeiter, die ihn mahnten, seine Gesundheit nicht zu ruinieren, hatte er beruhigt: Er lasse jedes Jahr im Mai ein Elektrokardiogramm machen. Aber das EKG für das Jahr 1957 wurde nicht mehr gemacht. Hilpert starb im Februar an einem Herzinfarkt, 60 Jahre alt.

Ein anderer Mann mußte gesucht werden, und es sollte endlich ein starker Mann sein; denn dem Bundesverkehrsminister ist es in acht Amtsjahren gründlich mißlungen, das chronische Defizit der Deutschen Bundesbahn zu beseitigen. Im Gegenteil, zum Ende der zweiten Amtsperiode Seeborns erwartet die Bundesbahn ein Rekorddefizit, das in der Geschichte des deutschen Eisenbahnwesens kein Vorbild hat. Nur

ständige Finanzhilfen aus Bonn halten das Unternehmen — mit 500 000 Beschäftigten das größte der Bundesrepublik — am Leben.

Im Mai mußte der Haushaltsausschuß des Bundestags zusammengerufen werden, um die Finanzhilfe, die im diesjährigen Bundeshaushalt bereitgestellt war, um eine halbe Milliarde Mark heraufzusetzen. Damit fließen der kranken Eisenbahn in diesem Jahre zu:

- ▷ 145 Millionen Mark aus dem Seeborn'schen Verkehrsfinanzgesetz,
- ▷ 200 Millionen Mark Finanzierungshilfe,
- ▷ 430 Millionen Mark Investitionsdarlehen und gestundete Beförderungsteuer und
- ▷ 500 Millionen Mark, die vom Haushaltsausschuß zusätzlich bewilligt wurden.

Neun Jahre nach der Währungsreform (nur das Jahr 1951 brachte einen bescheidenen Überschuß), muß die Bundesrepublik also 1,275 Milliarden Mark im Jahr aufwenden, um den Betrieb der Bahn aufrechtzuerhalten. Ministerialdirektor Vialon von der Haushaltsabteilung des Bundesfinanzministeriums meldete im „Bulletin“ der Bundesregierung, auf diese Weise zahle im Durchschnitt jeder Bürger einen jährlichen Zuschuß von 25 Mark an die Bundesbahn.

Diese Zahlen sind der Beweis, daß die Methoden unzweckmäßig waren, mit denen Verkehrsminister Seeborn die Bundesbahn sanieren wollte. Seeborn hatte geglaubt, die Rentabilität der Bundesbahn hänge weitgehend davon ab, wie stark sie am Gesamtvolumen des Verkehrs beteiligt sei. Seine Politik zielte deshalb darauf, den anschwellenden Kraftverkehr zu drosseln und dadurch das Verkehrsvolumen der Bahn zu erweitern. Die beiden größten von ihm vorgelegten Gesetzentwürfe sollten diesen Bestrebungen dienen.

Mit seinem Strafenentlastungsgesetz wollte Hans-Christoph Seeborn erzwingen, daß eine ganze Gruppe von Gütern nur von der Bahn befördert werden dürfe. Die Verkehrspolizei sollte darüber wachen, daß kein Lastkraftwagen Holz, Steine, Sand, Kohle, Zement oder Getreide mehr als 50 Kilometer weit transportiere. Nur die Bundesbahn sollte dazu berechtigt sein. Aber Seeborn fand für dieses dirigistische Gesetz im Bundestag keine Mehrheit.

Seeborns Verkehrsfinanzgesetz dagegen, das dem Kraftverkehr Lasten aufbürdet, ist seit zwei Jahren in Kraft. Seitdem ist die Mineralölsteuer für Dieseltreibstoff um zehn und für Benzin um zwei Pfennig je Liter erhöht worden. Die Beförderungsteuer wurde von knapp einem auf fünf Pfennig je Tonne und Kilometer scharf heraufgesetzt. Zwar gingen schon im ersten Jahr die Transporte auf firmeneigenen Lastkraftwagen (Werkfernverkehr) um 300 Millionen Tonnenkilometer, das heißt um 9 Prozent, zurück, und die Bahn kassierte 350 Millionen Mark mehr als im Jahr davor. Trotzdem aber war der Jahresverlust in der Bundesbahnbilanz insgesamt nicht niedriger, sondern sprunghaft höher geworden, und in Bonn mußte man auf neue Mittel sinnen.

Um die Frage zu beantworten, warum mitten in einer Hochkonjunktur der größte Verkehrsträger auf die Hilfe des Steuerzahlers angewiesen ist, wurde in der Bundeshauptstadt eigens ein Sonderausschuß des Parlaments gebildet, den der sozialdemokratische Abgeordnete Dr. Paul Bleiß leitet. Der Verkehrsexperte der CDU, Ernst Müller-Hermann, entwarf überdies ein „Gesetz zur Wiederherstellung der Wirtschaftlichkeit der Deutschen Bundesbahn“.

Experten aller Parteien sind sich schon seit einiger Zeit darüber einig, daß es der Bahn an kaufmännischem Denken fehlt und daß sie sich nicht recht einer Zeit anzupassen versteht, in der ihr als Konkurrenz nicht mehr die Postkutsche, sondern der Kraftverkehr gegenübersteht.

Tatsächlich ist die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn mehr eine Vermögensverwaltung als die Geschäftsleitung eines modern arbeitenden Großunternehmens. Ihre führenden Männer sind vielfach Juristen oder Techniker. Volkswirte oder Diplomkaufleute stehen bei ihr nicht hoch im Kurs. Das zehnstöckige Verwaltungshochhaus der Bundesbahn an der Friedrich-Ebert-Anlage in Frankfurt beherbergt überhaupt keine volkswirtschaftliche Abteilung.

Daß angesichts der katastrophalen Finanzlage des Unternehmens nun Kaufleute an die Front sollten, verlangten die Redner aller Parteien, als der Bundestag sich am 22. Mai bei der Beratung des Verkehrshaushalts wieder einmal mit dem Milliardendefizit auseinandersetzen mußte. Abgeordnete der Freien Demokratischen Partei plädierten für eine Radikalkur, die schon im Jahre 1921, vom damaligen Reichsverband der Industrie, vorgeschlagen worden war. Sie verlangten, die Bundesbahn müsse in eine private Aktiengesellschaft umgewandelt werden. Denn nur auf diese Weise und unter ständigem Druck der Aktionäre werde die Bahn rentables Arbeiten lernen.

Der CDU-Abgeordnete Müller-Hermann empfahl dringlich, die Führungsgremien der Bahn zu verjüngen. Wie schon in seinem Gesetzentwurf schlug er überdies vor, an Stelle des bisher vierköpfigen Vorstandes einen tatkräftigen Mann zum Generaldirektor zu ernennen. Das Parlament sprach sich einmütig wie selten dafür aus, daß an die Spitze der Bahn ein Mann gehöre, der ebensoviel von der Verwaltung eines großen Behördenapparates wie von moderner unternehmerischer Wirtschaftsführung verstehe.

#### Onkel Rattenhuber half

Nun herrscht in der Bundesrepublik aber Mangel an starken und fachlich beschlagene Männern, die geeignet und willens sind, sich an die Spitze der notleidenden Bundesbahn zu stellen. Viele, denen die Fähigkeit zuzutrauen wäre, die Bundesbahn zu sanieren, sitzen auf hochdotierten Posten in der freien Wirtschaft.

Besonders rar sind in der Bundesrepublik freie Führungskräfte jüngerer Jahrgänge. Im vergreisten Bonn spürt ein eigens dazu berufener Regierungsausschuß solchen jungen Talenten nach. Er konnte bis heute weder für das Präsidium des Bundesausgleichsamtes noch für den Präsidentenstuhl der Bundesanstalt für zivilen Luftschutz geeignete Persönlichkeiten finden.

Unter den wenigen Kandidaten, die für ein Spitzenamt im Bundesdienst in Frage kommen, hat der 53jährige Ministerialdirektor Oeftering immer vornan gestanden, seit ihm sein Onkel Rattenhuber im Jahre 1949 ins Schöffersche Finanzministerium lancierte.

Die Rattenhubers sind Oefterings Verwandte mütterlicherseits. Ihre zahlreichen Zimmermeister-Ahnen haben ganze Stadtteile Münchens aus Holz gebaut; und der Familienstammbaum läßt sich in Bayern bis zum Jahr 1263 zurückverfolgen. Der Staatsrat außer Dienst Ernst Rattenhuber, der vor sechs Jahren starb, ist als



Bundesbahnpräsident Oefftering: „... und wenn Sie sagen, der Kerl platzt vor Einbildung, ich traue mir zu, jedes Unternehmen zu führen“

Verwalter der kronprinzlichen Güter in die bayrische Geschichte eingegangen.

Vor 1933 war er Führer der Offiziersgruppe in der Bayrischen Volkspartei, unter ihrem Vorsitzenden Fritz Schäffer. Nach der Kapitulation wirkte Rattenhuber als Minister für Landwirtschaft und Ernährung im ersten Nachkriegskabinetts seines Parteifreundes Schäffer.

Staatsrat Rattenhubers Neffe Heinz Maria Oefftering galt schon auf dem Münchner Luitpold-Gymnasium als begabter Streber. Neben einem vielbeneideten Klassenkameraden, der heute im Vorstand der Münchner Paulaner-Salvator-Thomasbräu AG sitzt, hat er es denn auch am weitesten gebracht. Nach seinem Jura-Studium war er von 1932 bis 1934 Re-



Pensionierter Bahnpräsident Frohne  
Zwei der höchsten Staatsämter ...

gierungsassessor und Regierungsrat am Reichsfinanzhof in seiner Vaterstadt und von 1935 bis zu seiner Einberufung im Jahre 1943 Oberregierungsrat im Reichsfinanzministerium.

Beim Militär brachte es Heinz Maria Oefftering bis zum Unteroffizier, was er rückblickend als den größten beruflichen Aufstieg seines Lebens wertet („Ich war plötzlich nicht mehr der Geschundene, sondern der zum Schinden Legitimierte“).

Im Frühjahr 1945 fingen die Amerikaner den Unteroffizier Oefftering in Italien. Als sie ihn an Hand seiner Papiere als einen Oberregierungsrat vom Reichsfinanzministerium identifiziert hatten, brachten sie ihn zum Verhör vor einen Finanz-Offizier. Was der Unteroffizier Oefftering den Amerikanern damals über seine Rolle im Dritten Reich erzählte, wird wohl immer sein Geheimnis bleiben. Auf jeden Fall holten ihn die Amerikaner drei Tage vor der Kapitulation aus dem Camp und führten ihn über die Alpen nach der Pfalz zu seiner Frau.

Die Amerikaner hatten von ihrem Gefangenen eine so gute Meinung, daß sie ihn in Deutschland den französischen Alliierten empfahlen. Der Frühheimkehrer avancierte sofort zum kommissarischen Oberfinanz-

präsidenten des Gebietes Mittelrhein und begann, mit einem Fahrrad die Finanzämter zwischen Freiburg und der Saar-grenze zu inspizieren.

Der Sprung aus der Pfalz nach Bonn ins Bundesfinanzministerium gelang einige Zeit später dann ähnlich mühelos wie der von Italien in die Pfalz. Im Hause Schäffers raffte Karrieremacher Oefftering ein Ressort zusammen, das in der Bonner Ministerialbürokratie einzig war.

Der Abteilung II Oeffterings unterstanden fünf Unterabteilungen, eingeschlossen die bedeutende Abteilung Bundeshaushalt. Unter seiner Aufsicht wurde alljährlich die volkswirtschaftliche Berechnung des Steueraufkommens angestellt. Ihm oblag die Ermittlung der Verteidigungslasten, der innere Finanzausgleich zwischen Bund und Ländern, und ihm unterstand das bundeseigene Vermögen. Trotz dieses außerordentlichen Arbeitsfeldes hielt der Ministerialdirektor Oefftering noch Vorlesungen über Steuerrecht, Finanzen und Haushaltsrecht an der Universität in Mainz und erwarb dadurch den Titel eines Professors.

Oefftering hatte seinen Posten im Bundesfinanzministerium zielstrebig zu einer auch nach außen sichtbaren Machtstellung ausgebaut. In anderen Bonner Ministerien ist es üblich, daß der Staatssekretär, wenn er abwesend ist, von den Abteilungsleitern jeweils auf ihren Sachgebieten und nur bei allgemeinen Fragen vom dienstältesten Abteilungsleiter vertreten wird. Anders bei Oefftering. Das „Taschenbuch des öffentlichen Lebens“ verzeichnete hinter seinem Namen den Zusatz: „Ständiger Vertreter des Staatssekretärs.“

#### Direkt an Schäffers Ohr

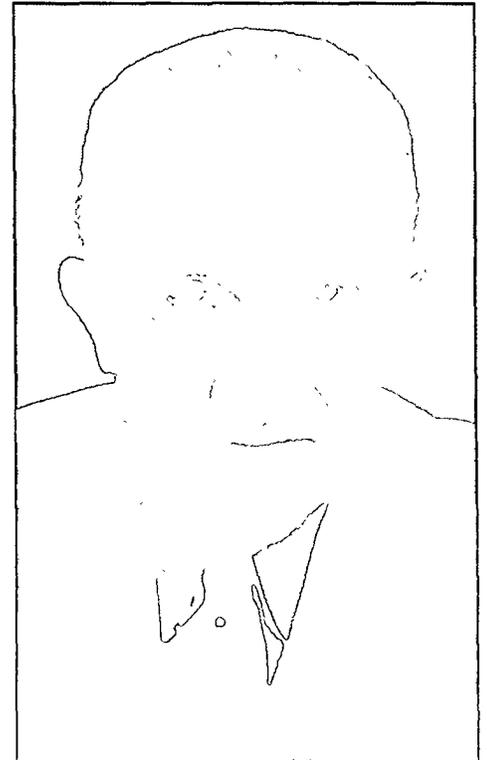
Mit seinen Wünschen ging Heinz Maria Oefftering nie zu Staatssekretär Hartmann — der als ehemaliger Direktor für Finanzen des Vereinigten Wirtschaftsgebietes von Schäffer hatte übernommen werden müssen —, sondern immer direkt zum Minister. Für einen besonders engen Kontakt sorgte überdies die Sekretärin Fräulein Schwarzlose, die Oefftering im Vorzimmer des Ministers zu placieren verstand.

Auch hinter den Kulissen der großen Bonner Politik spielte der geschmeidige Oefftering eine größere Rolle, als das von einem Ministerialdirektor allgemein angenommen wird. Zusammen mit dem Staatssekretär Westrick vom Bundeswirtschaftsministerium nahm er ein außerordentliches Interesse daran, die beiden wichtigsten Ressortminister des Kabinetts, Erhard und Schäffer, zu gelegentlichen Bündnissen zusammenzubringen, wenn im Bonner Intrigenspiel für einen von beiden Gefahr bestand. Auf dem Venusberg, wo Oefftering den Minister Erhard zum Nachbarn hatte, oder in dem Landhaus des Bundeswirtschaftsministers am Tegernsee bemühte er sich mehrere Male mit Erfolg, die beiden oft auseinanderstrebenden Häuser Erhards und Schäffers zusammenzuhalten. Der Neffe seines alten Freundes Rattenhuber genoß Fritz Schäffers unbedingtes Vertrauen.

Als im Kabinett der Stern Heinrich von Brentanos aufging und Theodor Blank Minister wurde, betätigte sich Oefftering zum erstenmal als erfolgreicher Vermittler. Durch ihn animiert, kamen Erhard und Schäffer überein; sich gegenseitig zu unterstützen, wenn ihrer beider Vormachtstellung im Kabinett von einem Dritten gefährdet zu werden drohte. Einige Zeit später, als das Ausscheiden des sogenannten Vizekanzlers Blücher zur Debatte stand, und während der besorgniserregenden Erkrankung Bundeskanzler Konrad Adenauers wurde das ungeschriebene Bündnis erneuert.

Angesichts der besonderen Betriebsamkeit Oeffterings konnte es nur Außenstehende überraschen, daß Konrad Adenauer dem Ministerialdirektor zweimal nachdrücklich den Posten eines Staatssekretärs bei Verteidigungsminister Blank anbot. Oefftering ahnte jedoch, daß in der Ermekeil-Kaserne eine Sisyphusarbeit wartete, die selbst den routiniertesten Verwaltungstechniker abschrecken konnte. Er lehnte dankend ab.

Der Kanzler quittierte diesen Undank. Er versagte Oefftering den angestrebten Posten eines zweiten Staatssekretärs im Finanzministerium, einen Posten, der des Sonntags auf Nachmittags-Spaziergängen im Kottenforst vor den Toren Bonns ausgiebig zwischen Oefftering und seiner Frau diskutiert wurde.



Pensionierter Rechnungshofpräsident Mayer  
... standen Oefftering zur Wahl

Sein recht enger Kontakt zu den Spitzen der Bundesregierung hinderte den wendigen Ministerialdirektor durchaus nicht an einem besonders guten Verhältnis zur Bonner Opposition. Mit seiner unbestrittenen Sachkenntnis verstand er es, die Interessen des Finanzministeriums in den Ausschüssen des Bundestages so durch die Reihen von Koalition und Opposition zu jonglieren, daß ihm die Zusage sicher war, er dürfe auch dann auf seinem Posten bleiben, wenn die SPD Wahlsieger werde.

Als Leiter des Haushaltsressorts im Bundesfinanzministerium hatte Oefftering über Jahre hinweg die Möglichkeit, das finanzielle Elend der Deutschen Bundesbahn eingehend zu studieren. Als die Bundesbahn 1953 in eine erste große Kassenkrise geriet, war Oeffterings Haushaltsabteilung natürlich mit dem Thema befaßt. Damals konnte die Hauptverwaltung ihren Beschäftigten Löhne und Gehälter erst weiterzahlen, nachdem sie ihre Aufträge an die westdeutsche Industrie rigoros gestoppt und kurzfristige Darlehen aufgenommen hatte.

Um den Bundeshaushalt seines Ministers Schäffer zu entlasten, vertrat Oefftering von Anfang an das Seebohmische Verkehrsfinanzgesetz, durch das der Bahn alljährlich ein Zuschuß des Kraftwagenverkehrs-



Schäffer-freund Rattenhuber  
Den Neffen lanciert

bote haben sein Selbstvertrauen noch verstärkt. Oefftering steht nicht an zu erklären: „Ich traue mir zu, jedes Industrieunternehmen zu führen. Und wenn Sie sagen, der Kerl platzt vor Einbildung, ich traue es mir zu!“

Immerhin werteten die Bundesregierung und der Verwaltungsrat der Bahn — ein vom Kabinett ernanntes Zwanzig-Männer-Gremium — Oeffterings industrielle Erfahrungen als besondere Empfehlung für den Posten des neuen Bundesbahnchefs. Aber nachdem er von Theodor Heuss schon zum Präsidenten des Bundesrechnungshofs ernannt war, schien es gar nicht so einfach, Oefftering für eine neue große Aufgabe zu gewinnen.

#### Würde in der Wanne

Denn auch die Aussicht, als Rechnungshofspräsident sogar dem Kanzler die Ausgaben nachrechnen zu können, hatte ihre Reize.

In der Tat ist der Rechnungshof eine der bedeutendsten Institutionen des demokratischen Staates. Während der vergangenen Jahre konnte er etwa der Bundesregierung kritisch vorrechnen, daß sie ihre Zuschüsse zur Einlagerung von Lebensmitteln verschwenderisch eingesetzt oder daß ein dreijähriges Handelsabkommen mit Kuba unnötige Kosten verursacht habe. Das Recht zur kritischen Nachprüfung erstreckt sich von solchen großen Problemen bis zu der Frage, wie teuer der Teppich im Zimmer eines Ministers sein darf. Der Rechnungshof, dessen Mitglieder richterliche Unabhängigkeit genießen, kann die Organe der Regierung zu sich zitieren.

Heinz Maria Oefftering fühlte sich denn auch durch das hohe Amt, das er nur wenige Wochen bekleidete, mit einer Würde und Unabhängigkeit ausgestattet, die ihn nachhaltig beeindruckte. Noch jetzt beantwortet er zum Beispiel die Frage, ob er nicht gehört habe, daß der Präsident des Bahnverwaltungsrates, der Bundestagsabgeordnete und MAN-Direktor Wellhausen, seine Hoffnungen auf den Posten des Bundesbahnchefs gesetzt hatte: So niedere Dinge kämen überhaupt nicht an einen Menschen heran, wenn er ein so hohes Amt wie das des Rechnungshofspräsidenten bekleide.



Soldat Oefftering  
Zum Schinden legitimiert

gewerbes der Bundesrepublik in Höhe von 145 Millionen Mark zufließt.

Gelegenheit, sich mit Fragen des Verkehrs zu befassen, boten dem Ministerialdirektor Oefftering überdies die Aufsichtsratsposten in ganz oder teilweise bundeseigenen Betrieben, in die er als Vertreter des Finanzministeriums entsandt wurde. Der Ministerialdirektor war sieben Jahre lang Aufsichtsratsvorsitzender im Volkswagenwerk Wolfsburg und bei den Kieler Howaldtwerken. In Kiel und Wolfsburg wurde Oefftering zum Sachkenner in Kraftverkehrs- und Schifffahrtsfragen, als Mitglied des Aufsichtsrates der Vereinigten Industrie-Unternehmen AG (Viag) hatte er auch vielfältige Gelegenheit zu allgemeinwirtschaftlichen Studien\*.

Auf diese Betätigung als Wirtschaftsführer ist der Beamte Oefftering besonders stolz. Bedeutende Entscheidungen, wie etwa das Festhalten des Volkswagenwerks an seinem traditionellen Autotyp, oder die Wahl Hannovers für den Standort des VW-Zweigwerks nimmt er als sein Verdienst in Anspruch. Oefftering verschmähte dabei keineswegs die materiellen Vorteile dieser Positionen. Er fuhr zeitweilig einen Porsche-Wagen des VW-Werks und ließ sich auf eine ausgedehnte, als Marktstudium deklarierte Reise nach Amerika schicken.

Man erfährt von ihm, er sei während seiner Amtszeit von führenden Firmen der Bundesrepublik mit Stellenangeboten überhäuft worden. Diese Ange-



Ehepaar Oefftering: Karriere-Gespräch bei Waldspaziergang

Bei dem Anruf Seebohms im Hotel Atlantic wußte der Rechnungshofspräsident die damals 24 Stunden alte Würde noch in der Badewanne zu wahren. Als der Bundesverkehrsminister ihm in gesetzten Worten den Posten bei der Bahn anbot, erwiderte Oefftering, genaugenommen dürfe er als Präsident des Bundesrechnungshofs ein solches Angebot überhaupt nicht zur Kenntnis nehmen. Wenn aber, so lenkte er schließlich ein, das Bundeskabinett und der Verwaltungsrat der Bahn ihn einstimmig wählen würden, werde er nicht nein sagen.

Oeffterings Freunde hatten angenommen, für ihn werde das höchste Amt im Rechnungshof — dem Nachfolgeinstitut des Reichsrechnungshofs, wo Oefftering seine Laufbahn begonnen hatte — Endstation seiner beruflichen Sehnsucht sein. Es zeigte sich jedoch, daß der kinderlose Ministerialbeamte in der beruflich entscheidenden Situation seines Lebens Würde und Sicherheit eines höchsten Verwaltungsamtes mit den Imponderabilien zu vertauschen bereit war, die der wirtschaftlichen Betätigung in einem Großunternehmen anhaften. Der zweifach unworbene Oefftering sagt selbst, es habe ihn schließlich doch gedrängt, den Thronessel des Rechnungshofspräsidenten zu verlassen und wieder in die Arena des Tages zu steigen.

Der Drang, einem 500 000-Mann-Unternehmen vorzustehen und sich wirtschaftlich zu betätigen, bestimmte den Oefftering, Seebohms Angebot anzunehmen. Er verließ den Bundesrechnungshof, nachdem er dort bereits begonnen hatte, insbesondere die Gutachten-Abteilung umzuorganisieren. Materielle Erwägungen schießen aus. Das monatliche Grundgehalt ist bei der Bahn das

\* Die vom Finanzministerium zu besetzenden Posten waren im wesentlichen zwischen Oefftering und dem Staatssekretär Hartmann aufgeteilt, der sowohl bei der bundeseigenen Vereinigte Elektrizitäts- und Bergwerks AG als auch bei der Nachfolgegesellschaft der Reichswerke Hermann Göring Aufsichtsratsposten bekleidet.

gleiche wie beim Rechnungshof: 3645 Mark. Einen Aufsichtsratsposten bei der Luft-hansa AG, den er abgeben mußte, als er aus dem Bundesfinanzministerium aus-schied, konnte Oeffering als Vorstandsmit-glied der Bahn wiedergewinnen.

Der neue Erste Präsident der Deutschen Bundesbahn, Heinz Maria Oeffering, hat sich eilends an die Spitze jener gesetzt, die danach rufen, daß bei der Bundesbahn kaufmännisch gedacht wird. Oeffering versicherte: „Der neue Vorstand wird für die fünfjährige Periode den Akzent seiner Tätigkeit stark auf kaufmännisch-wirt-schaftliche Überlegungen setzen, was er um so mehr tun kann, als die technischen Dinge bei der Bahn sowieso in guten Händen sind. Das Gesetz über die Bundesbahn zieht der rein kaufmännischen Betriebs-führung zwar ziemlich enge Grenzen. Der Spielraum ist aber groß genug, um doch fühlbar in Erscheinung zu treten.“

### Zwei Spitzenbeamte sollten gehen

Oeffering weiß, daß er mit den traditio-nellen Vorstellungen alter Berufseisenbah-ner in Konflikt geraten muß, wenn er die-sen Spielraum allzu energisch ausnutzt. Schon vor seinem Amtsantritt versuchte er deshalb, die vermeintlich rückständigsten Persönlichkeiten aus der Hauptverwaltung der Bahn zu entfernen. Er verlangte, es seien sowohl der Leiter der Abteilung Tarife und Verkehr, Dr. Hans Kreul, als auch der Leiter der Finanzabteilung, Helmut Ammon, ab-zulösen, wenn er komme. An die Stelle Ammons beabsichtigte er einen seiner Mit-arbeiter aus dem Finanzministerium, den Ministerialrat Korff, zu setzen.

Mit dieser schroffen Forderung drang der avancierte Ministerialbeamte jedoch nicht durch. Andererseits wußte er nicht zu verhindern, daß Kreul und Ammon von seiner Forderung erfuhren, ein Umstand, der sich auf die Zusammenarbeit zwischen Oeffering, Kreul und Ammon nicht eben förderlich auswirken wird.

Von dem traditionsbewußten Stamm der Eisenbahner wurde das Auftauchen des quicken Ministerialdirektors aus Bonn ohnehin keineswegs einhellig begrüßt. Auf seinen Vornamen Heinz Maria anspielend, kursierte über ihn bald der erste Eisen-bahnerwitz: „Ein Zwitter ist er auch noch!“



Gemeinwirtschaftler Bismarck: Tarife dienen der Politik

Die Bahn ist ihrer Tradition nach eine Hoheitsverwaltung. Alte Eisenbahner sprechen deshalb lieber von „Gebühren“ als vom Fahrpreis, ihre Kunden werden nicht bedient, sondern „abgefertigt“. Das war schon zu Bismarcks Zeiten so, als die Ver-fassung des zweiten Deutschen Reiches am 16. April 1871 die Aufsicht über Eisenbah-nen der deutschen Länder und die Privatbah-nen „im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs in die Zuständigkeit der Reichsorgane“ legte.

Dem Eisernen Kanzler hatten dabei alles andere als kaufmännische Ziele vorge-schwebt. Ihm war auch die Bahn ein Mittel, das junge Reich zu festigen. Aus militärischen Gründen wünschte er direkte Verbindun-gen zwischen Schleswig-Holstein und Süd-

deutschland und zwischen Schlesien und dem Rheinland. Zudem sollte der Eisen-bahnverkehr die Grenzgebiete des Reiches enger mit Berlin verbinden und industriell erschließen helfen.

Bismarck setzte es durch, daß in Berlin ein besonderes „Reichseisenbahnamt“ er-richtet wurde, und machte 1879 seinen Ver-trauensmann, von Maybach, zum ersten Eisenbahnminister.

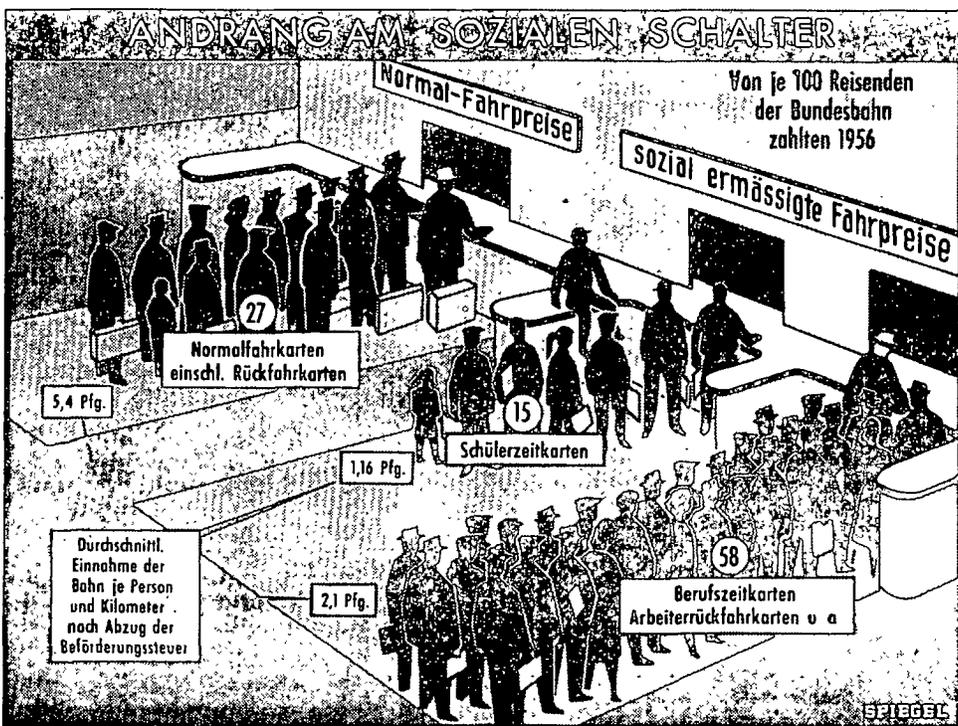
Bismarcks Grundsätzen hatte sich die Tarifpolitik unterzuordnen: Die Tarife wurden so festgesetzt, daß die Fracht-kosten relativ um so billiger ausfielen, je größer die Entfernung war. Außer auf dieser Entfernungsstaffel basierten die Preise der Bahn noch auf dem Prinzip der Wertstaffel. Das bedeutete hohe Tarife für wertvolle Waren und niedrige für Massengüter.

Der niedrige Frachtsatz für Massengüter gestattete es der aufblühenden Industrie Bayerns, Kohle billig von der Ruhr zu holen. Umgekehrt verteuerte der hohe Frachtsatz für Fertigprodukte den Ver-kaufspreis der Unternehmen, die im In-dustrieviertel auf der Kohle arbeiteten. Die Wirtschaftsrandgebiete sollten so vor Kon-kurrenzware aus dem Revier geschützt werden.

Dieser Tarifausgleich gehört zu der so-genannten Gemeinwirtschaftlichkeit der Eisenbahn. Das Prinzip der Gemeinwirt-schaftlichkeit diktiert auch die gesetzliche Betriebs- und Beförderungspflicht, die das Unternehmen Bundesbahn von allen pri-vaten Wirtschaftsbetrieben unterscheidet.

Ein Privatunternehmen kann Produk-tionszweige, die keinen Gewinn mehr ab-werfen, aufgeben oder Dienstleistungen ver-weigern, wenn bei einem Geschäft kein Ertrag herauspringt. Die Bahn muß nach dem Grundsatz der Betriebspflicht auch unrentable Strecken weiterbefahren. Sie ist außerdem gezwungen, jedes Gut anzuneh-men, selbst wenn seine Beförderung ihr einen geschäftlichen Verlust bringt.

Das Prinzip der Gemeinwirtschaftlichkeit gibt in Deutschland seit Bismarcks Zeiten



den oberen Chargen der Eisenbahner das Gefühl, in erster Linie nicht Transportkaufleute, sondern Hoheitsträger zu sein, die auf dem Gebiet des Verkehrs hoheitliche Aufträge für den Staat ausführen.

Zugunsten der Landwirtschaft gibt es beispielsweise einen billigen Tarif für Düngemittel. Ein Sondertarif für die Nordseehäfen begünstigt den deutschen Export und verhindert die volkswirtschaftlich unerwünschte Abwanderung von Gütern nach den holländischen Seehäfen. Kohlen, Kartoffeln und Güter für Notstandsgebiete werden nach Sondertarifen befördert.

Die Beförderungspreise der Bahn setzen sich nicht wie Preise im kaufmännischen Leben nach den addierten Kosten plus Unternehmergeinn zusammen, sondern richten sich vorwiegend nach staatspolitischen Erwägungen. Die meisten Tarife decken die Kosten nicht.

Durch dieses Wohlfahrtsprinzip entsteht im Personenverkehr der Bahn eine betriebswirtschaftlich katastrophale Bilanz. Rund die Hälfte aller Fahrkarten muß im Berufs- und Schülerverkehr zu einem ermäßigten Preis von gut zwei Pfennig je Kilometer verkauft werden. Verbilligte Arbeiterrückfahrkarten und Zeitkarten sind ein wesentlicher Bestandteil des Personenbeförderungs-Geschäfts. Nur jeder vierte Reisende zahlt den regulären Fahrpreis von rund 7 Pfennig je Kilometer. Für die drei



Eisenbahn-Gutachter Ottmann  
Der Bahn fehlt kaufmännisches Denken

anderen betreibt die Bahn im Auftrage des Staates praktische Sozialpolitik (siehe Graphik).

Erst vor kurzem verlangte das Kabinett erneut von der Eisenbahn, auf einen Teil ihrer Einnahmen zu verzichten. Während früher verbilligte Fahrkarten nur an Kinder unter 19 Jahren ausgegeben wurden, dürfen neuerdings auf Betreiben Würmelings die Kinder kinderreicher Familien bis zum 25. Lebensjahr verbilligt fahren, sofern sie noch in der Berufsausbildung stehen.

Die Bahn ist zu solchen Sonderleistungen gezwungen. Um ihren Charakter als

*rauche*

*staune*

*gute Laune*

12 Player's Cigaretten spenden  
12 mal gute Laune

eine echte  
**PLAYER'S**

8 <sup>1</sup>/<sub>3</sub>



Neuer Bundesbahnvorstand mit Verkehrsminister, Seeböhm: Der „Vierer“ jetzt mit Steuermann

Hoheitsträger herauszukehren, hat sie sich neuen Auflagen auch niemals ernsthaft widersetzt. Als vor zwei Jahren bestimmt wurde, daß die verbilligten Arbeitermonats- und Arbeiterwochenkarten fortan auch solchen Beamten und Angestellten zustehen sollten, die mehr als 600 Mark im Monat verdienen, rühmte sich die Bahn in ihrem Mitteilungsblatt, damit habe sie wiederum einen Beitrag zur Förderung der Familie geleistet. Darauf fragte der Düsseldorfer „Industrie-Kurier“: „Ist denn die Deutsche Bundesbahn ein Wohlfahrtsunternehmen? Darf sie sich in Anbetracht ihres steigenden Defizits solche und andere Tarifzugeständnisse überhaupt leisten?“

Die gemeinwirtschaftlichen Aufgaben belasten die Bahn jährlich mit Hunderten von Millionen Mark Verlust. Da die Herkunft dieser Verluste aber niemals im einzelnen erfaßt und in der Bilanz ausgewiesen wurde, ist die mysteriöse Gemeinwirtschaftlichkeit seit einiger Zeit in Mißkredit geraten. An ihr sind nämlich bislang alle Reformbestrebungen gescheitert. Niemand aber konnte bisher in Mark und

Pfennig ausdrücken, in welchem Maße die Bahn durch Gemeinwirtschaftlichkeit daran gehindert wird, rentabel zu wirtschaften, oder ob sie nur ein kaufmännisches Versagen tarnt.

Der allgemeine Mißmut darüber kam zum erstenmal vor zwei Jahren während der Bundestagsdebatte über das Verkehrsfinanzgesetz deutlich zum Ausdruck. Damals verlas der CDU-Abgeordnete Müller-Hermann den Brief eines führenden Beamten, der dreißig Jahre lang in der Hauptverwaltung der Eisenbahn gearbeitet hatte:

„Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, wie sie das Bundesbahngesetz auferlegt, werden über Gebühr ausgespielt und bilden einen Wandschirm, hinter dem man sich ebensogut bergen wie verstecken kann. Die Überzeugung zum Beispiel, daß viele kleine Bahnhöfe ihre Existenzberechtigung verloren haben, ist auch in Kreisen der Eisenbahn weit verbreitet.

„Die Eisenbahn fühlt sich noch immer als eine Gemeinschaft durchaus eigenen Rechts und eigener Vollmacht mit dem An-

spruch, das ganze Verkehrswesen zu Lande zu beeinflussen. Sie hat aber heute im Verkehrswesen nicht mehr die Stellung, die ihr früher diesen Rang sicherte. Es wird jetzt die unabdingbare Aufgabe des Gesetzgebers sein, darüber zu wachen, daß der Durchbruch zu neuen Formen nicht steckenbleibt.“

Der Verdacht, die Bahnverwaltung benutze die Gemeinwirtschaftlichkeit als Schutzschild gegen Reformbestrebungen, mußte sich zwangsläufig verstärken, als Wirtschaftler die außergewöhnliche Art der Betriebsrechnung bei der Bahn genauer untersuchten. Denn die Bahnbuchhalter können keine exakte Betriebskostenabrechnung vorweisen, wie jedes Privatunternehmen sie führt. Sie bedienen sich zum Beispiel nicht der im Wirtschaftsleben sonst üblichen Abschreibungsmethode.

Die Bahn verbucht ihren Erneuerungsaufwand vielmehr zu Wiederbeschaffungskosten, so, als ob sie in der Lage sein müßte, ihre gesamten Anlagen jederzeit zum Tagespreis neu aufzubauen. Auf diese Weise kann sich in der Jahresbilanz ein großes rechnerisches Defizit ergeben, was aber noch nichts über das reine Betriebsergebnis besagt.

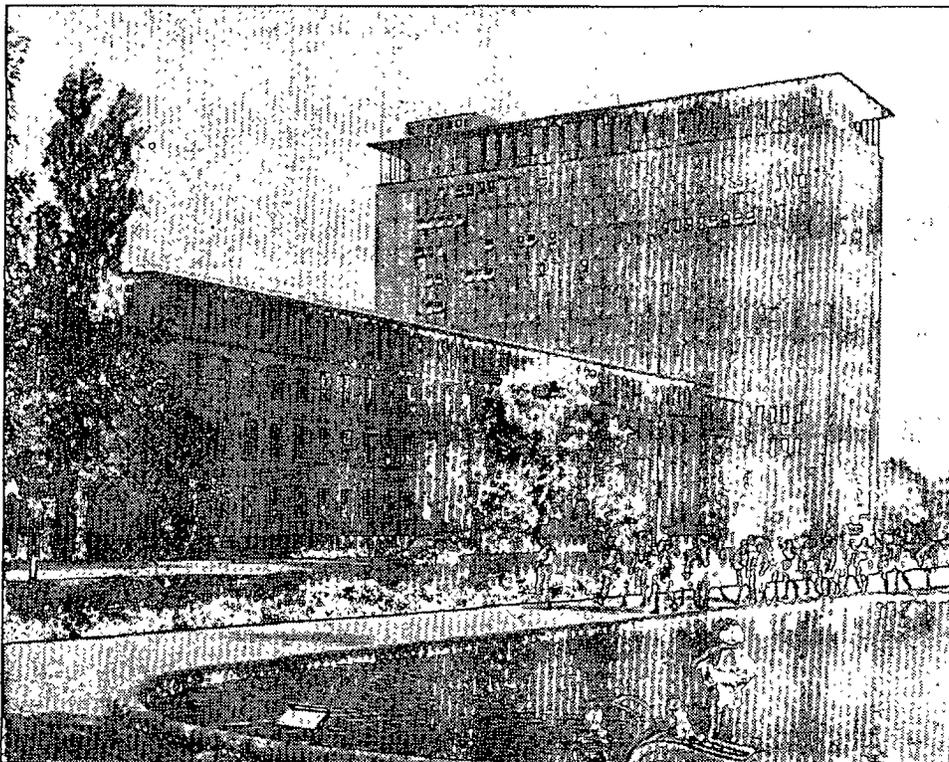
Die Frankfurter Hauptverwaltung weiß auch nicht wie andere moderne Großbetriebe an Hand der Betriebsabrechnung klar anzugeben, welche ihrer einzelnen Zweige in welcher Höhe Gewinn abwerfen oder Verlust bringen. Die Kosten können nur nach Erfahrungsschätzungen grob für den Güter- und Personenverkehr aufgliedert werden.

#### Das Kabinett beschloß, die Bahn zu prüfen

Dieser betriebswirtschaftlich undurchsichtigen Buchführung hat auch der Bundesfinanzminister Schäffer stets mißtraut. Obwohl er selbst ein reiner Kameralist ist, verdroß auch ihn die Vermutung, die Bahn könnte hinter dem Wandschirm ihrer Gemeinwirtschaftlichkeit Rechnungen aufmachen, bei denen sie nach innen Gewinn erziele, nach außen aber Verluste aufweise, die aus Mitteln der Bundeskasse gedeckt werden müssen. Dieser Verdacht war oft Ursache von Mißstimmigkeiten zwischen dem Bundesbahn-Finanzpräsidenten Hilpert und dem Bundesfinanzminister, wenn die Bahn neue Zuschüsse oder Kredite verlangte.

Dem Argwohn Schäffers ist es zuzuschreiben, daß 1954 im Bundeskabinett beschlossen wurde, die Wirtschaftlichkeit der Bundesbahn von einem Fachmann begut-

\* V. l. n. r.: Hauptverwaltungsrat Karl Koch, Dipl.-Ing. Hans Geltmann, Dr. Fritz Schelp, Seeböhm, Professor Oeftering.



Frankfurter Hauptverwaltung der Bundesbahn: Fehlzanzeige für Volkswirtschaft

achten zu lassen. Der Präsident des Hauptprüfungsamtes für die Bundesbahn, Dr. Ottmann, erhielt den Auftrag, eine Untersuchung darüber anzustellen, „welche Maßnahmen im Hinblick auf die während der letzten Jahrzehnte eingetretene Strukturveränderung im Verkehr angebracht wären, um eine anhaltende Wirtschaftlichkeit der Bundesbahn zu gewährleisten“.

Ottmann ging mit seinem Stab von Helfern an die Arbeit. Die von ihm bei der Überprüfung des gesamten Bahnbetriebs gewonnenen Erkenntnisse waren der Führung in Frankfurt so unangenehm, daß sie die Schlußfolgerungen des Ottmann-Gutachtens mit einem Gegengutachten von 272 Seiten in Zweifel zu ziehen versuchte. Denn Ottmann stellte einige Mißstände heraus, die von Wirtschaftlern schon immer kritisiert worden waren. Insbesondere warnte er vor der — auch von Seeböhm geteilten — Hoffnung, „die Bahn benötige nur ausreichende Verkehrsmengen, um gesund zu werden“.

Dem Ottmann mißfiel zum Beispiel die Form der Betriebsabrechnung. Sein Gutachten enthielt auch nichts, was den Verdacht entkräftete, daß die Bahn nicht doch gelegentlich mit frisierten Zahlen operiere, um ihren Anspruch auf Finanzhilfe des Bundes durchzusetzen. Auf jeden Fall empfahl er einen strengeren Modus für die Rechnungslegung.

Der Gutachter bedauerte weiterhin, feststellen zu müssen, daß die Bahn offenbar mehr auf ein maximales Transportvolumen hinarbeite als auf erzielbare Gewinne. Er drang darauf, künftig wirtschaftliche Mißerfolge in den einzelnen Bundesbahndirektionen klarer zum Ausdruck bringen zu lassen. In dem monatlang geheimgehaltenen Dokument war vermerkt, daß



Präsidiats-Kandidat Wellhausen  
Vergebliche Hoffnungen

die Position der regionalen Bundesbahndirektions-Präsidenten eine Lebensstellung ist, die der Direktor selbst dann nicht verliert, wenn wirtschaftliche Erfolge in seinem Dienstbereich ausbleiben. Tenor des Gutachtens war erneut die Empfehlung, die Bahn müsse kaufmännischer und beweglicher werden.

Was der Gutachter nur zu umschreiben wagte, sprachen die Vertreter der westdeutschen Wirtschaft bald offen aus: die Frage nämlich, ob die Gemeinwirtschaftlichkeit noch immer so gehandhabt werden solle wie zur Zeit des absoluten Verkehrsmonopols, als die Bahn pro Jahr bis zu 113 Millionen Goldmark Gewinn abwarf.

Diese Frage rührt an die Grundfesten der Beamten-Bahntradition. Oeffterings Vorgänger, der inzwischen pensionierte Erste Präsident Edmund Frohne, hatte auf diese Frage immer pathetisch erwidert: „Solange ich hier stehe, wird an der Gemeinwirtschaftlichkeit nicht gerüttelt.“

Aber je katastrophaler das Defizit wurde, desto mehr stieß dieser Grundsatz auf Kritik. Der Bundesverband der Deutschen Industrie wurde zum lautesten Rufer — nicht zuletzt deshalb, weil seine Mitglieder mit hohen Gütertarifen die vielen unrentablen Sozialtarife des Personenverkehrs mitbezahlen müssen. In der Kölner Zentrale des BDI bekennt der Verkehrsfachmann Dr. Hay: „Wir knabbern seit 1953 an der Gemeinwirtschaftlichkeit, weil wir der Meinung sind, daß dieses Prinzip eine durchaus antiquierte Sache ist. Die Eisenbahn besitzt nicht mehr das alte Verkehrsmonopol, sondern steht mit dem Kraftverkehr im Wettbewerb. Da kann man das Prinzip unmöglich aufrechterhalten.“

Die Industrie fordert deshalb, daß an Stelle des undurchsichtigen Prinzips der

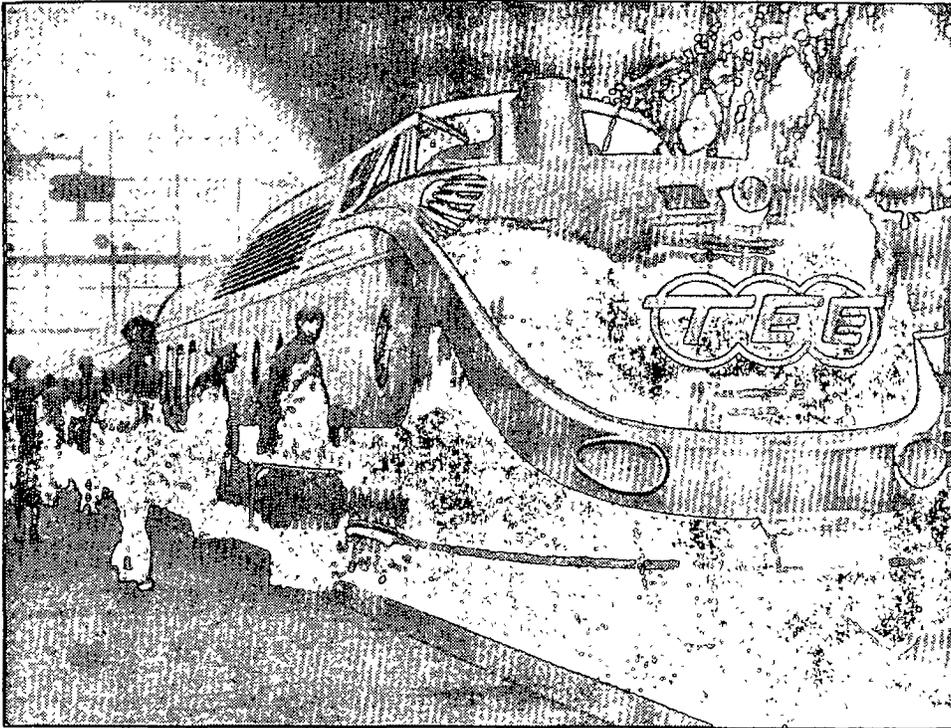
*Zum Rasieren nimmt man...*

**SIR-STANGENRASIERSEIFE**  
DM 2.25  
EINSATZ MIT FUSS DM 1.50

**SIR-RASIERWASSER**  
DM 2.- 3.75  
AUCH NACH DER ELEKTRO-RASUR

entspannt  
glatter  
erfrisch  
rasiert die Haut  
Einige Tropfen  
in die hochtrockne  
Haut einreiben  
Auch nach der  
Elektro-Rasur

4711  
**Sir**



Trans-Europ-Express: Die Verkehrsaufteilung zwischen Schiene und Straße ...

Gemeinwirtschaftlichkeit eigenwirtschaftliche Tarife gesetzt werden, Frachtpreise, die den entstehenden Aufwand decken. Diese Forderung dringt allmählich in die Politik ein. Auf dem CDU/CSU-Wirtschaftsparteitag am 18. Juli wurde verlangt, es müßte die „gemeinwirtschaftliche Verpflichtung der Eisenbahn sowohl hinsichtlich der Betriebs- und Beförderungspflicht als auch auf dem Tarifgebiet gelockert werden“.

Die Kritiker der Bahn wollen nunmehr den Wandschirm zusammenrollen und eine klare Kostenrechnung freilegen. Vor allem soll geklärt werden, in welchem Maße das Bundeskabinett die Bahn weiterhin als Instrument ihrer Wirtschafts- und Sozialpolitik benutzen darf. Der CDU-Abgeordnete Müller-Hermann verlangt in seinem Sanierungsgesetzesentwurf, die Bahn müsse sich gegen Auflagen der Regierung wehren können, durch die neue finanzielle Verluste entstanden. Er empfahl, ein Bundesbahngericht zu bilden, das von den leitenden Männern der Bahn in solchen Fällen angerufen werden kann.

Der Deutsche Industrie- und Handelstag griff diese Forderung auf. Seine Experten verkündeten, der Staat sei heute keineswegs mehr verpflichtet, mit verbilligten Berufstarifen Sozialpolitik zu betreiben. Vor fünfzig Jahren waren billige Berufsfahrkarten notwendig, um die Menschen an ihre Arbeitsstätten heranzubringen. Bei den heutigen Einkommensverhältnissen aber sei eine solche Förderung nicht mehr notwendig. Immerhin betrage der Index der Fahrpreise für Berufszeitkarten heute nur 150 (1938 = 100), während der Index des Brutto-Stundenverdienstes für Industriearbeiter bei 250 liegt.

Wenn der Staat den Kinderreichen eine 50prozentige Fahrpreis-Ermäßigung zukommen lassen wolle, dann müßten, so betonten die Experten des Deutschen Industrie- und Handelstages, die Kosten dafür gerechterweise im Etat des Familienministeriums eingesetzt werden. Wenn für Kriegsbeschädigte, Blinde oder andere Bevölkerungsgruppen Ausnahmetarife bewilligt würden, so gehöre der daraus resultierende Verlust in den Sozialetat des Bundes.

Zwischen Vertretern des Bundesverbandes der Deutschen Industrie und des Handelstages entwickelte sich aus ersten Anregungen ein detaillierter Meinungsaustausch. Zu Beginn dieses Jahres hatten sie ihre Reformvorschläge dann so weit mit den Kollegen der übrigen westdeutschen Verbände abgestimmt, daß ein gemeinsamer Appell der gesamten Wirtschaft an die Bahn formuliert werden konnte. Im April unterzeichneten Beauftragte aller Spitzenverbände\* ein Dokument, das sie der Hauptverwaltung der Bahn als „Leit-

\* Deutscher Industrie- und Handelstag, Bundesverband der Deutschen Industrie, Gesamtverband des Deutschen Groß- und Außenhandels, Hauptgemeinschaft des Deutschen Einzelhandels, Zentralverband des Deutschen Handwerks.

sätze zur Verkehrs- und Tarifreform“ präsentierte und das für eine Auflockerung der Gemeinwirtschaftlichkeit eintrat.

Der Münchner Professor Wolfgang Bäseler steuerte zum Thema Betriebs- und Beförderungspflicht eine Untersuchung über die unrentablen Nebenbahnen bei, die nach Ansicht der Wirtschaft stillgelegt werden sollen.

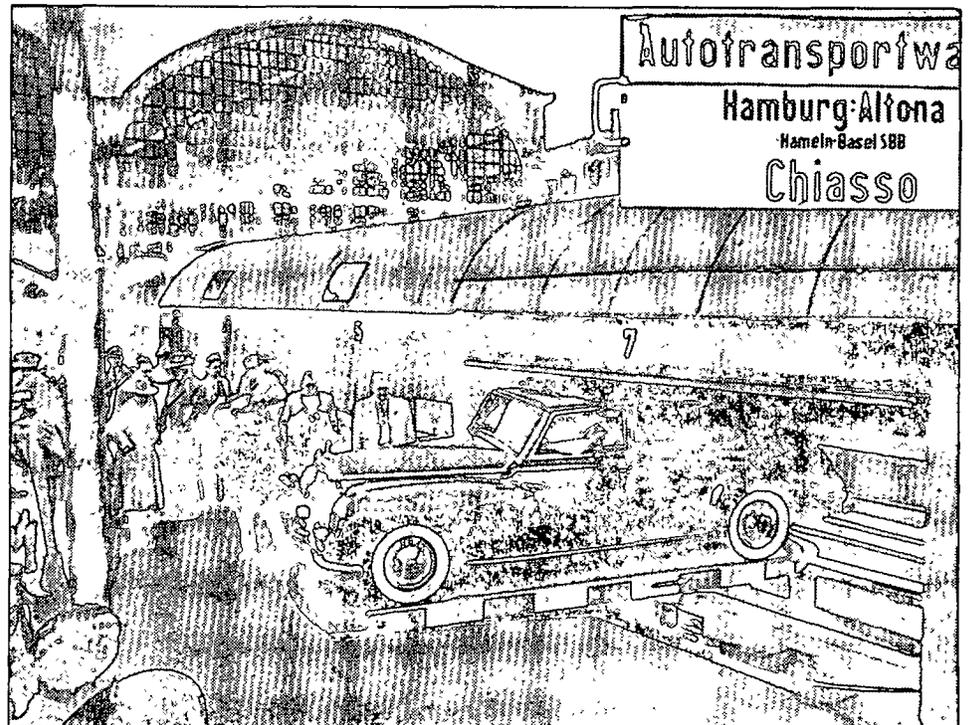
Am Beispiel der Härtsfeldbahn in Württemberg, der etwa 55 Kilometer langen Verbindungsstrecke von Aalen nach Dillingen, prüfte Bäseler, ob wirklich die Wirtschaft solcher Randgebiete schwere Einbußen erleidet, wenn eine bereits seit langem mit Verlust arbeitende Bahnstrecke stillgelegt werde.

#### Die Nebenbahnen auf den Schrotthaufen?

Bäseler zählte an Ort und Stelle auf den Landstraßen alle Kraftwagentransporte und verglich die Zahlen mit denen der Bahn. Er kam zu dem Schluß, der Kraftwagen befördere schon jetzt fünfmal soviel Güter wie die Bahn. Lastkraftwagen und Omnibusse könnten seiner Ansicht nach ohne Störungen den gesamten Verkehr bedienen, falls man sich entschließen würde, die Härtsfeldbahn zu verschrotten.

Die Reformvorschläge trafen die Frankfurter Bahnverwaltung kurz bevor der alte Vorstand ausschied. Die traditionellen Gemeinwirtschaftler, zu denen der Erste Präsident Frohne, aber ebenso die Abteilungsleiter Ammon und Kreul zählten, fühlten sich um diese Zeit durch Hilberts plötzlichen Tod ihres Finanzexperten beraubt, der die Argumente hätte am besten parieren können.

In dieser Situation begannen die fortschrittlicher denkenden Beamten der Hauptverwaltung bereits, Vorschläge aus den Schubladen zu holen, von denen sie gewußt hatten, daß sie in der Ägide Frohne nie verwirklicht worden wären. Auch das Bonner Kabinett konnte sich den Forderungen der Wirtschaft nicht mehr entziehen und sah sich genötigt, einen Mann zu wählen, der dem dringenden Ruf nach kaufmännischer Geschäftsführung bei der Bahn gerecht zu werden versprach. Fritz Schäffers Wunsch, endlich einen vertrauten Beobachter an der Bundesbahnkasse zu



... muß nach Rentabilität gehen: Pkw-Huckepacktransport

wissen, und Seebohms Ruf nach einem starken Mann gaben schließlich den Ausschlag dafür, daß Heinz Maria Oeffering nominiert wurde.

Sein Eintritt in die vierköpfige Leitung der Bahn läßt erwarten, daß der Witz vom „Vierer ohne Steuermann“ bei der Bahn bald aufhören wird. Vom alten Vorstand wurde Dr. Fritz Schelp übernommen. Außer ihm traten der bisherige Präsident der Bundesbahndirektion Nürnberg, Dipl.-Ing. Hans Geitmann, und Hauptverwaltungsrat Karl Koch in den Vorstand ein.

Oefferings ehemalige Mitarbeiter vertrauen darauf, er werde es dank seiner überzeugenden Redegabe schaffen, sogar die widerspenstigsten Männer bei der Bahn für seine Ideen zu gewinnen. Dem neuen Chef der Bundesbahn wird allgemein nachgerühmt, er könne selbst komplizierteste Sachverhalte schnell erfassen und einleuchtend mitteilen. Oeffering kann überdies bei Verhandlungen einen echt wirkenden Charme produzieren, der seinen Gesprächspartnern das Gefühl vermittelt, es mit einem äußerst angenehmen Menschen zu tun zu haben.

Vor Antritt seines neuen Amtes am 13. Mai mußte er dem Bundesfinanzminister Schäffer versprechen, das chronische Defizit der Bahn so schnell wie möglich zu beseitigen. Oeffering sagte wörtlich zu, er werde auf einen Ausgleich der Bahnfinanzen „fanatisch“ hinarbeiten, und gelobte seinem früheren Chef: „Ich werde erst dann Forderungen an den Bundesetat stellen, wenn ich mit gutem Gewissen sagen kann, aus Eigenem hat die Bahn alles getan, um die letzte Mark zu verdienen oder einzusparen. Diese Verpflichtung fühle ich dem Bundesfinanzministerium gegenüber.“

#### Tariferhöhung als Debüt

Die Art allerdings, mit der er die Sanierung der Bahn in Angriff nimmt, hat bei den Politikern Bestürzung hervorgerufen. Im Bundeskabinett galt es als ausgemacht, daß die Bahn mit Vorschlägen für eine Erhöhung der Tarife bis nach den Bundestagswahlen warten werde. Oeffering aber verkündete vor mehr als hundert eingeladenen Wirtschaftsjournalisten in Frankfurt schon jetzt, der Vorstand werde die Tarife erhöhen.

Die Bahn hat ihre Preise zuletzt im Frühjahr 1952 heraufgesetzt. Oeffering kann daher argumentieren: „Man darf es doch wirklich keinem Unternehmen zumuten, seine Preise nach dem Jahre 1952 auszurichten, die Kosten dagegen nach dem höheren Stand von 1957.“

Die Tarife sollen nicht alle um die gleiche Prozentzahl heraufgesetzt werden. Man will das ganze Tarifgebäude ändern. Im Personenverkehr sollen erhöht werden

- ▷ der Normaltarif zweiter Klasse von 6,9 Pfennig je Kilometer auf 7,5 Pfennig (8,6 Prozent);
- ▷ der Normaltarif erster Klasse von 10,35 Pfennig je Kilometer auf 11,25 Pfennig (8,6 Prozent);
- ▷ Arbeiterwochenkarten und Schülerkarten um 50 Prozent von rund 2 auf 3 Pfennig je Kilometer.

Darüber hinaus will der neue Bahnvorstand einzelne Vergünstigungen abschaffen. So soll die verbilligte Sonntagsrückfahrkarte im Gegensatz zu der bisherigen Regelung künftig nicht mehr schon zur Rückfahrt am Sonnabend benutzt werden dürfen. Auch die Rückfahrt nach montags drei Uhr früh soll ausgeschlossen werden.

Aus dem Personenverkehr erwartet die Bahn durch die Erhöhungen jährlich 260 Millionen Mark zusätzlich. Damit wäre jedoch das Defizit nur zum Teil zu beseitigen.



Hier wird ein Rumtopf mit Bedacht, mit Liebe – und mit POTT gemacht.

## Rumtopf – ein gutes altes Rezept

Schon vor hundert Jahren schrieb Hermine POTT, die Frau des Gründers des POTT-Rumhandelshauses in Flensburg, das Rumtopf-Rezept in ihr Tagebuch. So wird's gemacht: Die frischen Früchte des Gartens nach und nach, wie sie gerade reif werden, mit dem »Guten POTT« und Zucker in einen Steinguttopf einlegen. Auf je 500 g Früchte 1/2 Flasche POTT 54 und 250 g Zucker. Kühl und dunkel stellen, nicht bewegen. Im Winter freut sich dann die ganze Familie über einen köstlichen Genuß. Noch ein Sommer-Tip von POTT: Eiskalte Erfrischungsgetränke sind besonders bekömmlich, wenn man einen Schuß »Guten POTT« hinzugibt.

Das POTT-Negerlein rät Ihnen: Lassen Sie sich einmal die POTT-Rum-Zauberfibel schicken. Darin finden Sie neben dem Rumtopf-Rezept noch viele andere Anregungen zum Kochen, Backen und Trinken mit dem »Guten POTT«. Sie erhalten das Büchlein gegen Einsendung von 50 Pf in Briefmarken. Schreiben Sie an POTT-Rum, Flensburg, Postfach 621



## Der »Gute POTT« – Ihr guter Geist

Weitere 490 Millionen Mark sollen deshalb durch Verteuerung der Gütertarife aufgebracht werden.

Zu diesem Zweck erhöht die Bahn einheitlich die Abfertigungsgebühr auf 30 Pfennig je 100 Kilo. Der Stückgütertarif wird um 12 Prozent heraufgesetzt. Die bisher üblichen Klassen A, B, C und D für hochwertige Güter werden künftig zu einer Klasse zusammengefaßt. Durchschnittlich verteuern sich die Güterfrachten um 14 Prozent. An der Verschmelzung der vier höchsten Güterklassen zu einer einzigen zeigt sich eine erste Abkehr von dem alten gemeinwirtschaftlichen Grundsatz, nach dem aus volkswirtschaftlichen Motiven der Transport hochwertiger Güter teurer war als die Beförderung gleichschwerer Massengüter.

Der Massengüterverkehr über lange Strecken bleibt weiterhin preisgünstig. Der Güternahverkehr dagegen, der seine Kosten nicht allein deckt, wird durch die pauschale Abfertigungsgebühr so belastet,

gung sei in Bonn mit großer Zurückhaltung aufgenommen worden. Bundesverkehrsminister Seehofer ließ verlauten, man werde einige Monate brauchen, um nachzuprüfen, ob die Tarifierhöhung überhaupt notwendig sei.

Heinz Maria Oefftering will die neuen Tarife am 1. Januar kommenden Jahres in Kraft setzen. Er weiß allerdings, daß die Bundesregierung und die Öffentlichkeit von seinen selbstzitierten unternehmerischen Qualitäten mehr erhoffen als nur die Einführung höherer Tarife. Um dem Wunsch nach kaufmännischer Geschäftsführung nachzukommen, hat er in Frankfurt begonnen, das Ressort Statistik der Bahn in eine echte betriebswirtschaftliche Abteilung umzubauen. Er sagt: „Es ist mein Ziel, künftig bei allen zur Debatte stehenden Beschlüssen automatisch das betriebswirtschaftliche Gutachten parat zu haben.“

Das Einschmelzen der oberen Klassen bei den Güterfrachten und die Forderung eines

Bahn beeinflussen und ob die Gemeinwirtschaftlichkeit überhaupt voll aufrechterhalten bleiben soll, wird das Hauptproblem sein, mit dem der neue Bundesbahnvorstand sich während der nächsten Jahre auseinandersetzen muß.

Bis jetzt gibt es nur einige grob veranschlagte Zahlen über die Sozialtarife. Westdeutschlands Verbände aber haben eindeutig zu verstehen gegeben, sie würden unverändert auf eine Offenlegung der Eisenbahn-Kostenstruktur dringen.

In der Tat kann nur eine Trennung der miteinander verfilzten Aufwendungen betriebsechter und betriebsfremder Art klaren Einblick in die Betriebslage der Bahn verschaffen. Erst wenn die Übersicht vorliegt, kann der Bundestag entscheiden, ob die Bahn weiterhin gemeinwirtschaftliche Dienste leisten muß oder ob nicht besser auch ihr Betrieb nach den Rentabilitätsprinzipien der Privatwirtschaft abgewickelt werden soll.

#### Relikte der Vergangenheit

Das Bundeskabinett hat schon im Januar dieses Jahres einen ersten Schritt auf dem Wege zu dieser Abgrenzung getan. Nach langen Verhandlungen, noch mit dem Bundesbahn-Finanzpräsidenten Hilpert, erklärte sich die Regierung bereit, der Bahn die eindeutig politischen Lasten aus der Nachkriegszeit in Höhe von jährlich 200 Millionen Mark abzunehmen. Bei diesen Lasten handelt es sich insbesondere um Pensionen ostvertriebener Eisenbahner und ihrer Hinterbliebenen.

Um endlich eine sinnvolle Aufgabenteilung im Verkehr zu erzielen, muß nun aber außer den betriebsfremden Lasten noch ein weiteres Relikt der Vergangenheit überprüft werden: die im Jahre 1936 gesetzlich verankerte Koppelung des Reichskraftwagentarifs an den Tarif der Eisenbahn. Diesem Grundsatz entsprechend würde nämlich Oeffterings Eisenbahntarif-erhöhung automatisch auch für den Güterkraftverkehr gelten. Die Spitzenverbände der Wirtschaft fordern nun in ihren Leitsätzen ausdrücklich, man sollte mit der Tarifkoppelung Schluß machen und die Frachtsätze von Schiene und Straße so voneinander abgrenzen, daß jeder Verkehrsträger den Teil des Verkehrs auf sich zu ziehen vermag, für den er besonders geeignet ist.

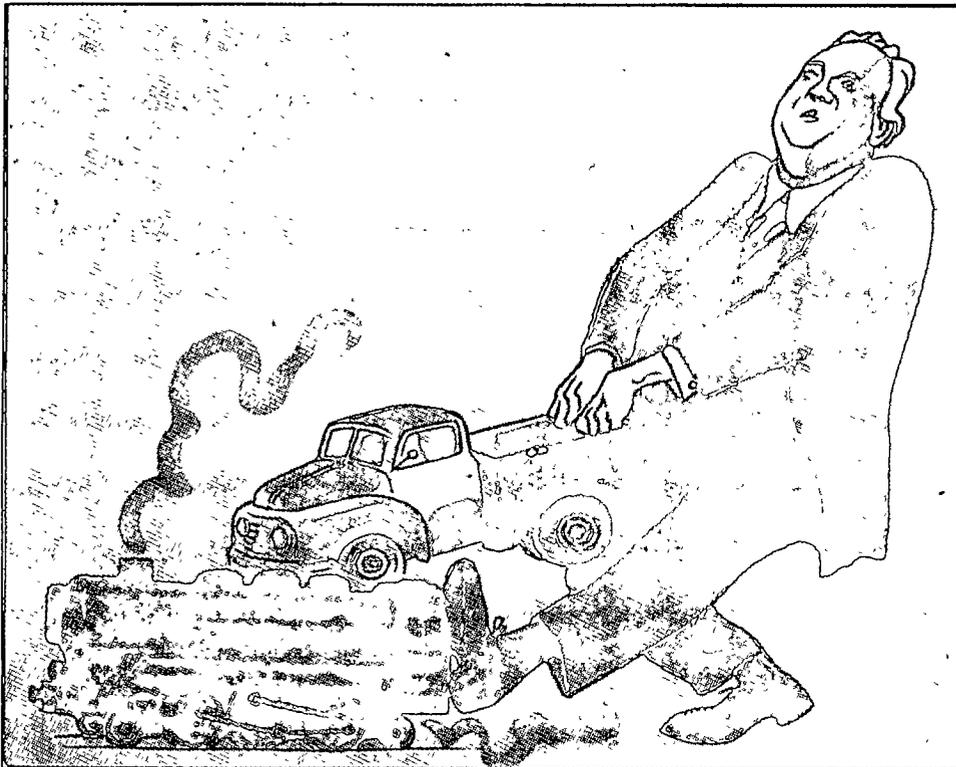
Jede Verkehrsaufteilung muß dabei von der Tatsache ausgehen, daß der Transport einer Tonne Gut über einen Kilometer

- ▷ beim Diesel-Lastkraftwagen 240 Kilogramm-Kalorien\*,
- ▷ beim Dampfzügezug 120 Kilogramm-Kalorien und
- ▷ beim Elektro-Zug sogar nur 70 Kilogramm-Kalorien

erfordert. Mithin fährt die Eisenbahn am rentabelsten. Ehe jedoch das Gut auf der Bundesbahn rollt, beanspruchen die Kosten für Abfertigung, Rangierdienste und Umladen 60 Prozent der Gesamtaufwendungen. Dem Lastwagen dagegen bringt der direkte Transport von Haus zu Haus (ohne zweimaliges Umladen, am Start- und am Zielbahnhof) große Kostenvorteile.

Die Bahn ist demnach besser geeignet, Güter über lange Strecken zu befördern, auf denen ihr niedriger Kraftverbrauch zu Buch schlägt. Der Kraftwagen hingegen ist das rationellste Beförderungsmittel im Flächenverkehr über kurze Entfernungen. Auf diese Kostenrechnung nun stützt sich der Vorschlag, die Tarifparität von 1936 aufzulösen und die Bahnfrachten auf kurzer Strecke stark zu verteuern, den Last-

\* Kilogrammkalorie ist die Wärmemenge, die nötig ist, um ein Kilogramm Wasser um 1 Grad Celsius zu erwärmen.



Simplicissimus

Herr Seehofer und der Verkehr: ... halb zog er ihn, halb schob er ihn

daß für hochwertige Güter auf kurzen Strecken die Fracht bis zu 100 Prozent teurer wird. Desgleichen werden die Tarife für kostspielige kleinere Wagenladungen von nur fünf bis zehn Tonnen aus Gründen der Kostenwahrheit überdurchschnittlich erhöht.

Im Bonner Wirtschaftsministerium empfindet man Oeffterings frühen Vorstoß trotz aller kaufmännischen Begründungen als einen unzeitgemäßen, unverschämten Alleingang. Nach Ansicht der Preishüter im Hause Erhards hatte man etwas anderes erwartet, als daß sich der neue Bahnpräsident hinstelle und die simple Erklärung abgebe, die Bahn müsse die Tarife erhöhen, weil sie ein Defizit habe.

An dem Tage, an dem die Tarifpläne bekanntgegeben wurden, versuchte Erhards Staatssekretär Westrick sofort, bei dem Vorsitzenden des Bonner Wirtschaftskabinetts, dem sogenannten Vizekanzler Blücher, eine offizielle Gegenerklärung der Regierung durchzusetzen. Als das mißlang, lancierte das Wirtschaftsministerium eine Meldung des Inhalts, Oeffterings Ankündi-

Aufgeldes für die sozialen Fahrkarten sind vorläufig die einzige sichtbare Aktion gegen die umstrittene Gemeinwirtschaftlichkeit. Oefftering traut sich offenbar noch nicht, Schäffers Etat oder andere Bundesressorts mit dem verbleibenden Defizit aus den Sozialtarifen zu belasten. Er vermeidet es überhaupt, anzugeben, bis zu welchem Grade er den Spielraum ausnutzen will, den nach seinen Worten das Bundesbahngesetz für kaufmännisches Arbeiten zuläßt.

Nur für die aus gemeinwirtschaftlicher Verpflichtung betriebenen Nebenstrecken hat er eine Methode ersonnen, die zu Hoffnungen Anlaß gibt. Er will auf den absolut unrentablen Strecken kein Geld mehr für Reparaturen investieren, so daß ihr Betrieb nach einiger Zeit schon aus Sicherheitsgründen eingestellt werden muß. Auf einer vertraulichen Liste sind 110 solcher Verluststrecken der Bundesrepublik für diesen Aushungerungsprozeß oder für die Beschränkung auf einen Knotenpunkt-Verkehr vorgemerkt.

Die Frage, wie stark die gemeinwirtschaftlichen Auflagen die Rentabilität der

wagentarif aber für längere Entfernungen zu erhöhen, so daß sich von selbst eine natürliche Arbeitsteilung ergibt. Als Bruchlinie, an der die Tarife auseinanderstreben sollen, werden 100 und 120 Kilometer vorgeschlagen.

Oeffterings Programm zur technischen Rationalisierung der Bahn ist diesen Überlegungen schon weitsichtig angepaßt. Er möchte nicht nur die kostensteigernden Verlade- und Rangiervorgänge mechanisieren und Löhne einsparen — auf der Regensburger Strecke unternimmt die Bahn nach amerikanischen Vorbildern schon Versuchsfahrten mit einer ferngelenkten Lokomotive —, sondern vor allem den vom alten Vorstand erfolgreich gestarteten Behälter- und den sogenannten Huckepackverkehr für Lastwagen und Pkw intensivieren.

Oefftering will dem feindlichen Verkehrsgewerbe einen Verhandlungsvorschlag machen. Er sagt: „Besonders bei dem Sattelschlepper des Güterverkehrs sehe ich große Chancen. Da könnten wir dem Güterfernverkehr sagen, laßt uns eine gute Verkehrsteilung machen: Wir bieten



Porsche-Fahrer Oefftering: Materielle Vorteile nicht verschmäht

euch für lange Strecken einen niedrigen Tarif an, so daß ihr eure Schlepper in München auf unsere Waggon bringt, und in Hamburg fahren sie mit eigener Kraft weiter an ihre Bestimmungsorte.“

Eine Aufgabenteilung nach dem Kostenprinzip hätte für die Volkswirtschaft mehr gemeinwirtschaftlichen Wert als mancher

alte Zopf, der von der Bundesbahn mit gemeinwirtschaftlichen Argumenten verteidigt wird. Denn das Kostenprinzip würde der Volkswirtschaft Millionenbeträge ersparen, die heute immer dann sinnlos durch Auspuffrohre und Schornsteine gejagt werden, wenn für einen Transport das weniger wirtschaftliche Beförderungsmittel benutzt wird.

Für die Bundesbahn kann sich daraus nur die Erkenntnis ergeben, daß sie zumindest auf Teilgebieten ausgedient hat und ihr früheres Monopol weder dadurch wiedergewinnen kann, daß sie den Kraftverkehr abwürgt, noch dadurch, daß sie auf einer antiquierten Gemeinwirtschaftlichkeit beharrt.

Eine kleine Bundesbahndienststelle in Hameln und ein Kraftverkehrsunternehmer könnten dem neuen Bahnvorstand ein gutes Lehrbeispiel für sinnvolle Aufgabenteilung zwischen Schiene und Straße geben.

Auf dem Güterbahnhof des Knotenpunktes Hameln rollen jeden Morgen fünfzehn neuartige Sattelschleppfahrzeuge der Firma Wortmann an die Verladerrampe und übernehmen die angekommenen Stückgüter aus den Waggon. Anschließend rollen die Güter den Rest ihres Wegs auf der Straße zu ihren Bestimmungsorten, ohne daß Waggon an Personenzüge angekuppelt werden und ohne daß auf jeder kleinen Station Güterwagen abgehängt, umgepackt oder umständlich rangiert werden müssen. Für Massengüter hat dieselbe Firma diesen sogenannten Schienenersatzverkehr auch an dem Knotenpunkt-Bahnhof Bielefeld eingeführt.

Lastwagen und Eisenbahn fahren gut dabei. Sie kommen beide auf ihre Kosten.

## GRIFFBEREITE RESERVE

Wenn der Motor plötzlich spuckt und schlecht zieht, sind neue Zündkerzen sicherlich „fällig“. Hand auf's Herz: haben Sie eigentlich eine stille Reserve für einen solchen Fall? Jetzt gibt es eine wirklich praktische Neuheit, den BOSCH-Bereitschafts-Set. Diese feuchtigkeitssichere Box ist in jedem Eckchen bequem zu verstauen und enthält „für den Ernstfall“ zwei frische, völlig trockene Ersatzkerzen und den BOSCH-Zündkerzen-Ratgeber. Auch ein Laie schafft den Kerzenaustausch spielend, denn das „findige“ BOSCH-Gewinde findet fast von selbst den richtigen Dreh. Der BOSCH-Bereitschafts-Set ist nur eine kleine Ausgabe, aber eine nützliche Anschaffung für jeden Autofahrer.

Beobachten Sie bitte, wie gleichmäßig Leistung und Verbrauch Ihres Fahrzeuges bleiben, wenn Sie nach 15000 km (bei Zweitaktern entsprechend früher) die Zündkerzen erneuern.

*BOSCH im Wagen: Kraftvoll fahren - Kraftstoff sparen*

## BOSCH\* ZÜNDKERZEN

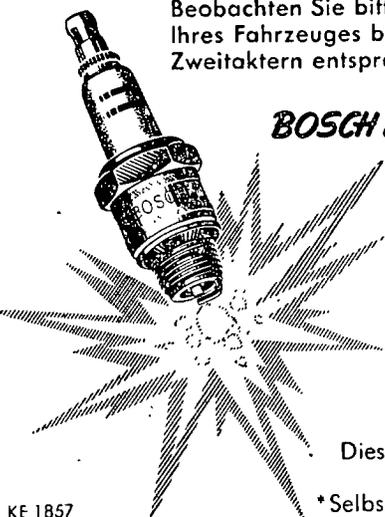
- ⊕ Temperaturbeständiger Hochspannungsisolator
- ⊕ neuer korrosionsfester Elektrodenwerkstoff
- ⊕ genau abgestimmte Wärmeabführung
- ⊕ kittfreie Isolatorspitze gegen Verschmutzung

Diese vier Vorzüge bestimmen die hohe Leistung und lange Lebensdauer der BOSCH-Zündkerze,

\*Selbstverständlich gehört die bewährte BOSCH-Batterie dazu. Sie ist hochformiert, startfest und langlebig.



Erhältlich bei jedem BOSCH-Dienst, jedem guten Fachhändler und in Werkstätten und Tankstellen.



KE 1857