

Dietmar Möller

Nostalgie des Eisenbahngüterverkehrs

Der Eisenbahn-Güterverkehr in Deutschland von 1946 bis 2004

- Verkehrsabwicklung
- Tarife
- Wettbewerb
- Verkehre
- Rationalisierungsmaßnahmen usw.

Impressum

Herausgeber: Dietmar Möller
Verfasser der Texte: Dietmar Möller

Inhaltsverzeichnis

Vorwort.....	.....
Der öffentliche Eisenbahn-Güterverkehr in Deutschland im Zeitraum vom 01.03.1946 bis zum 01.07.2004 (einschließlich).....	.....
A. Allgemeines.....	.....
B. Der Güterverkehr auf der Schiene in der BRD von 1946 bis 1994.....	.....
I. Allgemein Wissenswertes über den Güterverkehr der Eisenbahn.....	.....
1. Rechtsgrundlagen des Eisenbahn-Güterverkehrs.....	.....
2. Tarifpflicht und Tarife.....	.....
3. Beförderungsarten.....	.....
4. Frachtbrief.....	.....
5. Frachtberechnung.....	.....
6. Frachtzuschlag.....	.....
7. Frachterstattung.....	.....
8. Ermittlungsdienst.....	.....
9. Entschädigungsdienst.....	.....
10. Güterwagen und deren Bezettelung.....	.....
11. Wagengruppen.....	.....
12. Güterzüge.....	.....
13. Dienstvorschriften und Dienstanweisungen.....	.....
II. Besonderheiten einzelner Verkehre.....	.....
Allgemeines.....	.....
1. Der Wagenladungsverkehr.....	.....
2. Der Stückgutverkehr.....	.....
3. Der Tierverkehr.....	.....
4. Der Militärgüterverkehr.....	.....
5. Außergewöhnliche Transporte.....	.....
6. Der Behälterverkehr.....	.....
7. Der Palettenverkehr.....	.....
8. Der Kombinierte Verkehr.....	.....
9. Der Dienstgutverkehr.....	.....
10. Der Flüssigeisenverkehr.....	.....
11. Der Lkw-Verkehr der Bahn.....	.....
12. Der Internationale Verkehr.....	.....
13. Der Güterverkehr im Saarland in der Zeit von 1947 bis 1959.....	.....
14. Der Güterverkehr auf den Schmalspurstrecken.....	.....
15. Der Wechselverkehr zwischen der Deutschen Bundesbahn und den nichtbundeseigenen Eisenbahnen.....	.....
III. Die Wettbewerber der Bahn - Einflussfaktoren auf den Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Lkw/Binnenschiff.....	.....
1. Beförderungspflicht der Eisenbahn.....	.....

2. Ständige Tarifkommission und Bundesverkehrsminister.....
 3. Der Lkw - Hauptwettbewerber des Güterverkehrs auf der Schiene.....
 4. Die Binnenschifffahrt.....
 5. Der Wettbewerb zwischen den Eisenbahnen.....
 6. Die Verkehrspolitik.....
 7. Die Gleisanschlusspolitik
 8. Die Kunden der Bahn
 9. Die Werbung bei der Bahn - Einführung neuer Verkaufsstrategien - Kundenbetreuung -Verhalten der Bahn bei Kulanzzahlungen.....
 10. Die Rationalisierungsbemühungen der Eisenbahn.....
 - a) Die Weiterentwicklung der Tarife und Beförderungspreise.....
 - b) Die Änderungen in der Struktur und der Organisation.....
- C. Der Güterverkehr auf der Schiene in der Deutschen Demokratischen Republik und in Westberlin von 1946 bis 1994.....
- a) Auswirkungen des 2. Weltkriegs und der Reparationen auf das Streckennetz.....
 - b) Änderungen und Bereinigungen im Zuschnitt der Direktionen.....
 - c) Verstaatlichung der Privatbahnen.....
 - d) Änderungen in der Verwaltung und ihre Auswirkungen auf den Bahnhofstarif.....
 - e) Rationalisierungsmaßnahmen der Deutschen Reichsbahn, ihre Auswirkungen auf den Bahnhofstarif und die übrigen Gütertarife der Deutschen Reichsbahn.....
 - 1) Stückgutverkehr.....
 - 2) Wagenladungsverkehr.....
 - 3) Gütertarife der Deutschen Reichsbahn.....
 - 4) Auswirkungen auf den Bahnhofstarif.....
 - 5) Anpassungsmaßnahmen der Deutschen Reichsbahn ab 1990 bis zur Gründung der Deutschen Bahn AG.....
 - 6) Tierverkehr.....
 - f) Güterwagenpark der Ostblockstaaten (OPW).....
 - g) Güterverkehr zwischen den Westzonen und der Sowjetischen Besatzungszone bzw. der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn.....
 - h) weitere Entwicklungen.....
- D. Der Güterverkehr auf der Schiene von 1994 bis 2004
- E. Ausblick
- F. Verzeichnis der Abkürzungen
- G. Quellenangabe und besuchte Websites

Vorwort

Die vorliegende Dokumentation befasst sich mit einem Fachgebiet des Eisenbahn-Güterverkehrs in Deutschland, das bisher kaum oder nur in begrenztem Umfang der Öffentlichkeit bekannt ist.

Es handelt sich um den Bahnhofstarif (Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif (DEGT) Teil II Heft D). Dieser ist Teil des Entfernungswerks der dem öffentlichen Güterverkehr (Gv) dienenden Eisenbahnen in Deutschland. Er enthält alle Güterverkehrsstellen (Gvst) mit den für die Entfernungsberechnung nötigen Angaben. Darüber hinaus sind bei jeder Güterverkehrsstelle ihre Abfertigungsbefugnisse (Stückgut, Tiere und Wagenladungen), Angaben zu Rampen, Gleiswaagen, Verwaltung, Bahnstationsnummer, Direktion usw. aufgeführt. Während meiner langjährigen Tätigkeit im Gütertarifdienst bei der Bundesbahndirektion Saarbrücken, darunter fast 15 Jahre bei der Gütertarifauskunft, wurde ich durch die wöchentlichen Berichtigungen zum Bahnhofstarif im Tarif- und Verkehrsanzeiger (TVA), die fast ausschließlich für die Kunden negative Veränderungen (Wegfall von Abfertigungsbefugnissen, Gleiswaagen und Rampen sowie Streichung von Güterverkehrsstellen) mit sich brachten, dazu angeregt, diese Entwicklung genau zu dokumentieren und für die Nachwelt zu erhalten. Sie ist Spiegelbild für den Rückzug der Eisenbahn aus der Fläche und den vielen anderen Veränderungen, die sich in den Jahren von 1946 bis 2004 ergaben.

Da bei der Gütertarifauskunft von den Kunden nicht nur Frachten, sondern auch praktisch alle mit dem Güterverkehr zusammenhängenden Auskünfte nachgefragt wurden, konnte ich mir im Laufe der Jahre ein umfassendes Wissen über den Eisenbahn-Güterverkehr aneignen, welches im Laufe der Jahre durch die Übernahme fast aller Aufgaben im Gütertarifdienst (u. a. Geschäftsführung von Ausnahmetarifen, Sachbearbeiter für den Bahnhofstarif), Tätigkeiten im Frachterstattungsdienst, Entschädigungsdienst und Verkaufsdienst ergänzt wurde. Darüber hinaus war mir durch die regelmäßige Pflichtlektüre der einschlägigen Fachpresse, insbesondere der "DVZ" (Deutsche Verkehrs-Zeitung) auch die Entwicklung bei den anderen Verkehrsträgern bestens bekannt.

Der gewachsene Plan, die aus der Sicht des „kleinen Eisenbahners“ negative Entwicklung bei Infrastruktur und Verfügbarkeit der Eisenbahn in der Fläche der gegenläufigen Entwicklung bei der Straße und - wenn auch in viel geringerem Maße - der Binnenschifffahrt gegenüberzustellen, scheiterte am Umfang der Aufgabe und der Begrenztheit der zur Verfügung stehenden Zeit

Die zunächst nur für den Bereich der Deutschen Bundesbahn vorgesehene Dokumentation konnte nach der deutschen Wiedervereinigung und dem nachfolgenden Zusammenschluss von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn (auf dem Gebiet der DDR und von Westberlin) auf den Bereich der gesamten Bundesrepublik ausgedehnt werden.

Mit der durch die Europäische Union vorgegebenen Öffnung des Schienennetzes der Deutschen Bundesbahn auch für andere Verkehrstreibende und der daraus resultierenden Entwicklung (neue Privatbahnen, Verkauf und Verpachtung von Strecken an Dritte, Änderung der Betriebsführung und Verkehrsbedienung) war eine weitere Erfassung der Eigentumsverhältnisse für einen Laien nicht mehr möglich. Die Dokumentation wurde daher zum 01.07.2004 eingestellt und abgeschlossen.

Die erste Nachkriegsausgabe des Bahnhofstarifs mit Stand 01.03.1946 (ein Nachdruck der Ausgabe vom 01.11.1943 mit den Nachträgen 1 bis 3) enthielt neben den Güterverkehrsstellen im Gebiet der heutigen Bundesrepublik Deutschland auch noch alle Güterverkehrsstellen der Deutschen Reichsbahn, die innerhalb der Reichsgrenzen vom 01.03.1938 lagen (z. B. Ostpreußen). Diese Güterverkehrsstellen wurden erst in der Neuausgabe vom 01.01.1952 aus dem Bahnhofstarif herausgenommen. Änderungen an diesen Güterverkehrsstellen wurden in der Zeit vom 01.03.1946 bis zum 01.01.1952 nicht mehr im Tarif- und Verkehrsanzeiger veröffentlicht. Eine Ausnahme bildeten die Güterverkehrsstellen zweier Privatbahnen, die durch die neue Grenzziehung mit Polen geteilt worden waren. Der letzte Stand dieser Güterverkehrsstellen (Abfertigungsbefugnisse, Ausstattung usw.) auf dem Gebiet des heutigen Polens und Russlands zum 01.03.1946 wurde in einem besonderen Anhang dokumentiert.

Bei der Beschaffung der mir noch fehlenden Unterlagen war ich insbesondere auf die freundliche und tatkräftige Mithilfe von 3 Stellen angewiesen. Ich bedanke mich daher bei der Deutschen Staatsbibliothek in Berlin, gemeinsam

mit der Stadtbibliothek in St. Wendel, für die Möglichkeit der Einsichtnahme in die alten Tarif- und Verkehrsanzeiger von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn, sowie bei der Geschäftsführung für den Bahnhofstarif (Zentrale Verkaufsleitung in Mainz, insbesondere Herrn Weinzierl) für die zeitweise Überlassung von Bahnhofstarifen der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn und deren Berichtigungen.

Mein ganz besonderer Dank gilt meinem früheren Kollegen und heutigen Autor und Verleger, Herrn Theo Schäfer aus Theley, der mir bei der Gliederung und Überprüfung der Texte hilfreich zur Seite stand. Auch bedanke ich mich bei meiner Ehefrau Marliese, die meine Arbeit und meine häufige Abwesenheit stets billigte und unterstützte sowie bei meinem Sohn Udo, der sich um alle Angelegenheiten, die mit dem PC und dem Internet zu tun hatten, liebevoll kümmerte.

Oberlinxweiler, im Januar 2016

Dietmar Möller

Der öffentliche Eisenbahn-Güterverkehr in Deutschland im Zeitraum vom 01. März 1946 bis zum 01. Juli 1994

Die Abhandlung beschäftigt sich mit den Rechtsgrundlagen, dem Ablauf und der Entwicklung des Eisenbahngüterverkehrs sowie den Ursachen für den starken Rückgang des Schienenanteils am Gesamtverkehrsaufkommen

A. Allgemeines

Die Gründe für die negative Entwicklung des Schienengüterverkehrs nach dem 2. Weltkrieg bei der Deutschen Bundesbahn und den Privatbahnen in Westdeutschland, die sich auch im Anteil der Schienenmengen am gesamten Güteraufkommen (Modal-Split) der Bundesrepublik Deutschland widerspiegeln, waren vielfältig. Hauptursache war und ist noch immer der Wettbewerb durch den Güterverkehr auf der Straße, aber auch die Verkehrspolitik und der Wandel in Wirtschaft und Industrie spielten eine gewichtige Rolle. Nach Aufhebung der Tarif- und Beförderungspflicht und der Öffnung der Schienennetze auch für andere Eisenbahnunternehmen im Jahre 1994 hat sich die Lage nach einer anfänglichen Schwächeperiode, bedingt vor allem durch den rasanten Preisverfall bei den Wettbewerbern, wieder leicht gebessert. Die Verkehrsmengen auf der Schiene sind wieder gestiegen, was in erster Linie den vielen (neuen) nichtbundeseigenen Eisenbahnen und anderen Schienenverkehrsunternehmen zu verdanken ist. Aus manchen Gegenden ist die Eisenbahn jedoch fast ganz verschwunden. Aus der ehemals der staatlichen Daseinsvorsorge dienenden Staatseisenbahn Deutsche Bundesbahn ist eine „normale“ Firma geworden, die sich ausschließlich an Wirtschaftlichkeit und Gewinn orientieren muss. Die meisten Fakten zur Entwicklung des Schienengüterverkehrs in der Zeit nach dem Kriege bis 2004 sind den interessierten Lesern wahrscheinlich bekannt, sollen aber noch einmal kurz und in kompakter Form angesprochen werden.

Die im nachfolgenden Abschnitt B gemachten Ausführungen betreffen Zustand, Abwicklung und Entwicklung des Schienengüterverkehrs in Westdeutschland von 1946 bis zur Wiedervereinigung bzw. bis zu der durch die Europäische Union im Jahr 1994 beschlossenen Befreiung von der Tarifpflicht und der Aufnahme des Wettbewerbs auf dem Schienennetz selbst. Die Entwicklung bei der Deutschen Reichsbahn der DDR von 1946 bis 1990 mit einigen ihrer Besonderheiten ist im Abschnitt C behandelt. Die Entwicklung bei der Deutschen Bahn AG (DB AG) von 1994 bis Juli 2004 wird nur kurz gestreift, da sie den meisten Lesern wohl noch bekannt ist.

B. Der Güterverkehr auf der Schiene in der Bundesrepublik Deutschland von 1946 bis 1994

I. Allgemein Wissenswertes über den Güterverkehr der Eisenbahn

Der Güterverkehr auf der Schiene war neben dem Personenverkehr das zweite wichtige Standbein der Eisenbahnen. Er wurde unterteilt in (Wagen-) Ladungsverkehr und Stückgutverkehr. Obwohl im Expressgutverkehr ebenfalls Güter befördert wurden, gehörte er aufgrund seiner völlig anderen Beförderungsstruktur zum Personenverkehr. Auf ihn wird daher in dieser Dokumentation nicht weiter eingegangen. Es sollen hier auch nicht alle Teilbereiche des Schienengüterverkehrs bis ins Detail dargestellt werden, da dies nicht der Sinn dieser Dokumentation ist. Die hier gemachten Darstellungen sollen in erster Linie den Nichteisenbahnern unter den Lesern und den Eisenbahnern gerecht werden, die ihre Eisenbahn vielleicht nur aus dem relativ begrenzten Blickwinkel ihres jeweiligen dienstlichen Einsatzgebietes genauer kennen gelernt haben. Sollten sich in meine Ausführungen Fehler oder falsche Erinnerungen eingeschlichen haben, so bitte ich um Entschuldigung und entsprechende Mitteilung. Genauere Details zu den einzelnen Teilgebieten müssen der Fachliteratur entnommen werden.

1. Rechtsgrundlagen des Eisenbahn-Güterverkehrs

Die Rechtsgrundlage für die Deutsche Bundesbahn bildete neben dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG), das im Jahre 1951 in Kraft getretene Bundesbahngesetz (BbG). Rechtsgrundlage für den öffentlichen Güterverkehr mit der Eisenbahn innerhalb Deutschlands war die Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO). Für den internationalen Eisenbahngüterverkehr bildete die CIM (Abkürzung für die französische Bezeichnung) die rechtliche Basis. Sie war ab

1980 als Anhang B unter dem Namen „Einheitliche Rechtsverordnung für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern“ (CIM) Bestandteil des COTIF (Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr). Für die Eisenbahn bestand nach der Eisenbahn-Verkehrsordnung und der CIM eine Beförderungspflicht. Ausnahmen von der Beförderungspflicht waren nur in den in der Eisenbahn-Verkehrsordnung und der CIM genannten Fällen möglich. In beiden war mit Gesetzeskraft alles vorgeschrieben, was für das beiderseitige Verhältnis von Eisenbahn und ihren Kunden von Belang war. So waren u a die Tarifpflicht, die Art und Form der Beförderungspapiere, die in diese einzutragenden Angaben, die Rechte und Pflichten von Eisenbahn und Kunden aus dem Frachtvertrag wie nachträgliche Verfügungen, Empfängeranweisung, Entschädigungen, Lieferfristen, Lieferwertangabe, Beförderung von Leichen, Gefahrgut, insbesondere explosionsgefährliche und radioaktive Stoffe, Frachtzuschläge, Frachterstattungen, zur Geltendmachung von Ansprüchen gegen die Eisenbahn berechnigte Personen, Fristen für das Erlöschen der Ansprüche aus dem Frachtvertrag (Verjährungsfristen), Bestimmungen für die Neuauflage von Sendungen und weitere Details geregelt.

2. Tarifpflicht und Tarife

Die Eisenbahn war gesetzlich dazu verpflichtet, Tarife aufzustellen und gegenüber jedermann in gleicher Weise anzuwenden. Bei der Bildung der Tarife war sie an das Allgemeine Eisenbahngesetz, das Bundesbahngesetz und die Eisenbahn-Verkehrsordnung gebunden. Die Tarife mussten alle Beförderungspreise und Nebengebühren enthalten, die beim Schienentransport anfallen konnten. Auch die zur Berechnung der Frachten und Nebengebühren erforderlichen Angaben bedurften der Aufnahme in die Tarife. Die Tarife selbst sowie alle sie betreffenden Änderungen mussten gehörig veröffentlicht werden. Die Veröffentlichung erfolgte im Tarif- und Verkehrsanzeiger. Sie musste bei Maßnahmen zum Nachteil der Kunden mindestens einen Monat im Voraus erfolgen. Konnte diese Frist nicht eingehalten werden, musste die Zustimmung des Bundesverkehrsministeriums eingeholt werden. Dessen mögliche Zustimmung zur Abkürzung der Veröffentlichungsfrist war bei der Veröffentlichung der Änderung(en) im Tarif- und Verkehrsanzeiger besonders anzugeben. Die Genehmigung einer Tarifmaßnahme galt als erteilt, wenn das Bundesverkehrsministerium nicht innerhalb von 2 Monaten widersprochen hatte. Bei Änderungen oder einem vollständigen Versagen der Genehmigung durch den Bundesverkehrsminister waren Ausgleichszahlungen an die Eisenbahn zu leisten. Sonderabmachungen mit den Kunden waren zunächst verboten, es sei denn, sie wurden vorschriftsmäßig veröffentlicht und wurden gegenüber allen anderen Kunden ebenfalls angewendet. Erst ab 1977 waren auch spezielle Sonderabmachungen im Verkehr mit den Seehäfen sowie für Stückgutsendungen bis 4 t möglich. Die Sonderabmachungen im Seehafenverkehr durften nur dann abgeschlossen werden, wenn mindestens 500 t in 3 Monaten aufgeliefert wurden. Für alle Sonderabmachungen war das Vorliegen eines Wettbewerbs Voraussetzung. Auch musste das Wirtschaftsergebnis der DB durch die Sonderabmachung erhalten oder verbessert werden. Für den Lkw bestand die Möglichkeit für Sonderabmachungen im Seehafenverkehr schon wesentlich früher.

Das Tarifwerk der Deutschen Bundesbahn war äußerst umfangreich. Alle Tarife der Deutschen Bundesbahn und die Tarife, an denen sie beteiligt war (auch im internationalen Verkehr) waren im Tarifverzeichnis (Tfv) mit einer Nummer aufgeführt. Es wurde unterschieden zwischen Binnentariifen für den Verkehr innerhalb der Bundesrepublik Deutschland sowie Tarifen für den internationalen Verkehr. Zudem wurde unterschieden zwischen Regeltarifen und Ausnahmetarifen (AT). Die Weiterentwicklung der Regeltarife des Binnenverkehrs oblag der Ständigen Tarifkommission (StTK). Die Ausnahmetarife und die internationalen Tarife wurden von der jeweils geschäftsführenden Bundesbahndirektion, später von der Zentralen Verkaufsleitung (ZVL) in Frankfurt (Main) (später in Mainz) im Benehmen mit den Verladern und der Wirtschaft, im internationalen Verkehr gemeinsam mit den beteiligten Bahnen erstellt und weiterentwickelt. Es gab allgemein gültige Ausnahmetarife von und nach allen Bahnhöfen mit einem Frachtsatzzeiger für alle in der Bundesrepublik Deutschland möglichen Entfernungen (bis 1200 km). Sie waren oft schon vor dem 2. Weltkrieg eingeführt worden. Sie dienten z B der Unterstützung bestimmter Wirtschaftszweige, der Stärkung der Stellung der deutschen Seehäfen im Wettbewerb mit den Häfen Rotterdam und Antwerpen oder ganz einfach nur der Transportkostensenkung für vielgebrauchte Waren der Grundversorgung (Kohle, Düngemittel, Sand, Steine usw.). Zudem konnten Ausnahmetarife für ganz besondere Zwecke (Notlagen usw) herausgegeben werden wie z B die Ausnahmetarife für Windwurfholz, die zeitweise nach schweren Stürmen herausgegeben wurden und die Forst- und Holzwirtschaft unterstützten. Die übrigen Ausnahmetarife dienten in der Regel der Aufnahme des Wettbewerbs gegen den gebrochenen Weg Binnenschiff/Lkw, einige nahmen auch den Wettbewerb gegen den Lkw im Güternahverkehr auf (z B AT 146 Kalk usw.). In fast allen Fällen waren sie an bestimmte Bedingungen oder

Verwendungszwecke gebunden, deren Erfüllung der Absender im Frachtbrief (Fbr) in der Spalte „Inhalt“ zusammen mit der Gutart zu bestätigen hatte (z B „1 Behälter aus Stahl zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern über See“, „...zur Herstellung von...“ usw.). Fehlten diese Angaben im Frachtbrief, konnte der Ausnahmetarif nicht angewendet werden. Bei einigen allgemeinen und auch speziellen Ausnahmetarifen war die Gültigkeit auf einen bestimmten Zeitraum eingeschränkt. Sie konnte jedoch bei Bedarf verlängert werden. Margen-Ausnahmetarife wie z B der Ausnahmetarif 366 (Chemische Produkte) waren an besondere Bedingungen für das Wirksamwerden der Marge gebunden. Beim AT 366 war dies die Auflieferung einer Menge von mindestens 3 000 t in 12 Monaten. Auch die Auflieferung von Wagengruppen oder geschlossenen Zügen, eine bestimmte Auslastung der Wagen usw. konnte zur Bedingung gemacht werden.

Eine Besonderheit bildeten einige Jahre bis zur Kanalisierung von Mosel und Saar die sogenannten „Als-Ob-Tarife“. Sie wurden auf Grund politischer Vorgaben eingeführt und dienten der Unterstützung der saarländischen Montanindustrie, der nach der wirtschaftlichen Wiedereingliederung des Saarlandes in die Bundesrepublik Deutschland der französische Markt weitgehend weggebrochen war. Sie nahmen den Wettbewerb gegen einen geplanten „Saar-Pfalz-Kanal“ vom Saarland zum Rhein bei Ludwigshafen auf und ermöglichten es den saarländischen Versendern, auf den süddeutschen Markt vorzudringen. Dieser war bis dahin im Montanbereich eine Domäne der Industrie an Rhein und Ruhr, weil über den Rhein und seine Nebenflüsse (Neckar, Main) bzw. Kanäle vom Ruhrgebiet eine wesentlich billigere Beförderung nach Süddeutschland möglich war als mit dem Regeltarif (für Stahl) und Ausnahmetarif 180 (für Kohle und Koks) von der Saar aus. Die vom Saarland aus theoretisch mögliche Beförderung mit dem Binnenschiff über die nach Frankreich hin kanalisierte Saar und der von dort aus bestehenden Möglichkeit der Weiterbeförderung über den Saar-Kohle-Kanal und Rhein-Marne-Kanal nach Straßburg wurde jedoch so gut wie nicht genutzt. Ursache war die geringe Tragfähigkeit der für das französische Kanalnetz gebauten Binnenschiffe (Péniches) (rd. 250 t) und das häufig erforderliche Schleusen. Für die durch die Als-ob-Tarife der Eisenbahn entstandenen Frachtausfälle erhielt die Eisenbahn vom Staat Ausgleichszahlungen. Nach der Kanalisierung der Mosel und der Saar (zur Mosel hin) wurden diese Ausnahmetarife in Unterstützungstarife umgewandelt, der Frachtausgleich für die Eisenbahn durch den Staat entfiel (siehe auch unter Abschnitt III. Ziffer 10 a)).

Für den öffentlichen Schienengüterverkehr innerhalb der Bundesrepublik Deutschland galt der Deutsche Eisenbahn-Güter- und Tiertarif. Allerdings gab es neben dem Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarif auch noch Binnentarife der nichtbundeseigenen Eisenbahnen, die jedoch nur dann zur Anwendung kamen, wenn im Wechselverkehr mit der Deutschen Bundesbahn die nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) dem Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarif nicht beigetreten waren oder wenn eine Binnenbeförderung innerhalb der nichtbundeseigenen Eisenbahn vorlag. Für die Genehmigung und Fortentwicklung der Binnentarife der nichtbundeseigenen Eisenbahnen war die jeweils zuständige Landesregierung verantwortlich. Für den Wechselverkehr zwischen der Deutschen Bundesbahn und den in den Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarif einbezogenen nichtbundeseigenen Eisenbahnen wurde die Fracht für die Gesamtentfernung nach dem Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarif berechnet. Der auf die nichtbundeseigenen Eisenbahnen entfallende Anteil der Gesamtfracht wurde jedoch nicht im Verhältnis der Entfernungsanteile ermittelt und verteilt. Die nichtbundeseigenen Eisenbahnen erhielten nämlich den auf ihre Teilstrecke entfallenden Frachtanteil aus der Anfangsstaffel des bei der Frachtberechnung angewandten Tarifs sowie die halbe Abfertigungsgebühr. Da die Frachtanteile der Anfangsstaffel wesentlich höher waren, brachte dieses Verfahren für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen erhebliche Vorteile mit sich. Es konnte so im Extremfall passieren, dass die Deutsche Bundesbahn (fast) ohne eigenen Frachtanteil blieb, wenn ein Transport von einer nichtbundeseigenen Eisenbahn zu einer anderen nichtbundeseigenen Eisenbahn nur über einen kurzen Streckenanteil der Deutschen Bundesbahn führte. Für die Ermittlung der Frachtanteile der nichtbundeseigenen Eisenbahnen wurden für alle Tarife, auch die des internationalen Verkehrs, an denen nichtbundeseigene Eisenbahnen beteiligt waren, Frachtverteilungstafeln (FVT) erstellt. In ihnen waren die jeweils gültige halbe Abfertigungsgebühr sowie der für den Kilometeranteil der nichtbundeseigenen Eisenbahn gültige Streckensatz angegeben.

Die allgemeinen Grundsätze für die Frachtverteilung bei Anwendung der Tarife des Deutschen-Eisenbahn-Güter- und Tiertarifs (Binnenverkehr) sowie die Frachtverteilung für die Regelklassen waren in der „Anteilsübersicht (Antü)“ geregelt. Darüber hinaus waren in der Anteilsübersicht auch alle mehrseitig ans Netz der DB angeschlossenen nichtbundeseigenen Eisenbahnen mit den Anteilsentfernungen ihrer Güterbahnhöfe zu den Übergangsbahnhöfen

angegeben. Für alle Ausnahmetarife, an denen NE-Bahnhöfe beteiligt waren, wurden jeweils eigene Frachtverteilungstafeln erstellt. Bei einer Anteilsentfernung von 0 Anteilskilometern (z B bei Übergangsbahnhöfen) erhielt die NE nur die halbe Abfertigungsgebühr. Für einige größere NE (u a die Dortmunder Eisenbahn, die Salzgitter-Eisenbahn) gab es Sonderregelungen bei der Frachtverteilung. Diese waren in besonderen Anteilsblättern festgehalten, die Bestandteil der Anteilsübersicht waren.

Die Frachtverteilung für die Tarife des internationalen Güterverkehrs, an denen NE beteiligt waren, war für den jeweiligen Tarif im "Verzeichnis der im NE-Wechselverkehr anwendbaren internationalen Tarife mit den für die Berechnung der NE-Anteile erforderlichen Angaben (IntVerz)" gesondert geregelt. Für jeden dieser Tarife war im "IntVerz" eine Frachtverteilungstafel erstellt.

Die angefallenen Nebenentgelte wurden generell nicht verteilt. Sie wurden der Bahn zugeschrieben, die die Leistungen erbracht hatte.

Nach dem Wegfall der Tarifpflicht am 01.01.1994 musste die Frachtverteilung zwischen der DB AG und den NE zwangsläufig neu geregelt werden. Die Zuschreibung der NE-Anteile erfolgt seitdem nach besonderer Vereinbarung ohne Beachtung der kilometrischen Anteile.

Der Deutsche Eisenbahn-Güter- und Tiertarif war zum 01.05.1974 im wesentlichen wie folgt gegliedert:

- DEGT Teil I Abt A = Abdruck der für den Güterverkehr geltenden §§ der Eisenbahnverkehrsordnung mit Anlagen (u a Vordruck für Frachtbrief, Eilfrachtbrief und Tierfrachtbrief, Beladevorschriften)
- DEGT Teil I Abt B = Allgemeine Tarifvorschriften (ATV) und Besondere Tarifvorschriften für den Wagenladungsverkehr (Frachtberechnung, Bestimmungen für besondere Wagen usw.), Nebengebührentarif sowie Gütereinteilung mit Angabe der zugehörigen Regelklasse und Güterverzeichnis
- DEGT Teil I Abt C = 1. Bedingungen für die Stückgut-Beförderung durch die deutschen Eisenbahnen von Haus zu Haus (Stückgut-Beförderungsbedingungen) (allgemeine und besondere Tarifvorschriften für den Stückgutverkehr, Frachtsatzzeiger für Stückgut)
2. Verzeichnis der im Stückgutverkehr der deutschen Eisenbahnen bedienten Orte (Stückgut-Ortsverzeichnis) (Frachtentafeln für die Fläche (Flächenfrachten)
Anhang IV = Verzeichnis der Stückgutleitzahlen (ab 1.1.1971)
- DEGT Teil II Heft A = Frachtsatzzeiger für die Regelklassen A, B und C, die Montanklassen I, II/III und IV für Eisen und Stahlprodukte sowie V für Kohle und Koks (davor: Frachtsatzzeiger für die Klassen A - G und für Stückgut)
- DEGT Teil II Heft B = Entfernungswerk der Deutschen Bundesbahn mit verschiedenen Teilen (Heften) z B der Entfernungstafel I (Ortsentfernungen) und II (Knotenentfernungen), ab 01.01.76 das Verzeichnis der Knotenbahnhöfe mit den zugehörigen Nichtknotenbahnhöfen im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland, Teilhefte für die Knotenentfernungen usw.
- DEGT Teil II Heft C = Allgemeine und besondere Bestimmungen für die Ausnahmetarife sowie Verzeichnis und Sammlung der Ausnahmetarife mit den Ausnahmetarifgruppen 1 - 25 (z B AT 6 B1 Kohle), später umbenannt in die Ausnahmetarife 100 - 599 (z B AT 180 Kohle)
- DEGT Teil II Heft D = Bahnhofsverzeichnis, enthält u a die Bestimmungen für die Ermittlung der Entfernung, das eigentliche Bahnhofsverzeichnis, als Anlage 1 das Verzeichnis der dem öffentlichen Güter- und Tierverkehr dienenden Eisenbahnen der Bundesrepublik Deutschland und als Anlage 2

	besondere Verkehrsbeschränkungen für bestimmte Regel- und Schmalspurbahnen
DEGT Teil II Heft E	= Verzeichnis der Zuschlagfrachten (Sammlung der Zuschlag-Blätter (Zu-Blätter)) mit den Zuschlägen zur Fracht für bestimmte Bahnhöfe der Deutschen Bundesbahn (Zu-Blätter 1 bis 3) sowie für bestimmte Bahnhöfe der nichtbundeseigenen Eisenbahnen (Zu-Blätter 400 - 599), getrennt für jede nichtbundeseigene Eisenbahn (z B Zu-Blatt 483 Köln-Bonner Eisenbahn)
DEGT Teil II Heft F	= Ortsfrachten und örtliche Gebühren (Bahnhofsendungen, Umstell- und Überfuhrgebühren), allgemein und für bestimmte Bahnhöfe der Deutschen Bundesbahn
DEGT Teil II Heft G	= Besondere Bestimmungen für den Güterverkehr mit den deutschen Bahnhöfen auf schweizerischem Gebiet und den schweizerischen Bahnhöfen auf deutschem Gebiet
GGVE (vorher Anlage C zur Eisenbahnverkehrsordnung)	= Gefahrgutverordnung Eisenbahn
DEMT	= Deutscher Eisenbahn-Militärtarif
DETT	= Deutscher Eisenbahn-Tiertarif

Alle Tarife waren einer geschäftsführenden Bundesbahndirektion zugeteilt, die die Weiterentwicklung des Tarifs im Benehmen mit der Wirtschaft, den beteiligten nichtbundeseigenen Eisenbahnen, dem Bundesverkehrsministerium und ggf. der Ständigen Tarifkommission betrieb. So war z B die Bundesbahndirektion Essen für alle Kohle- und Stahltarife (auch die internationalen) mit Ausnahme der Ausnahmetarife für die Saarländische Wirtschaft, die Bundesbahndirektion Wuppertal für die Kalk-Ausnahmetarife, die Bundesbahndirektion Hannover für die Mineralöl-Ausnahmetarife, für den Deutsch-Italienischen Eisenbahn-Gütertarif und den Deutsch-Jugoslawischen Eisenbahn-Gütertarif die Bundesbahndirektion München zuständig. Nach Gründung der Zentralen Verkaufsleitung wurden alle Geschäftsführungen in kurzer Zeit auf diese verlagert. Alle Tarife der Deutschen Bundesbahn (auch die des Personenverkehrs) und alle internationalen Tarife, an denen die Deutsche Bundesbahn beteiligt war, wurden in einem Tarifverzeichnis mit einer festen Nummer registriert.

Auf die weitere Unterteilung der Tarife und der Erklärung der Begriffe aus dem Tarifwesen wie Tarifsystem, Raumsystem, Wertsystem, gemischtes System, Staffeltarif, Differentialtarif, Entfernungstaffel, Mengenstaffel, Wertstaffel usw. wird hier verzichtet. Es wird auf die Fachliteratur verwiesen.

Näheres zu den internationalen Eisenbahntarifen siehe unter II. 12. Internationaler Verkehr.

3. Beförderungsarten

Der Güterverkehr bei der Eisenbahn wurde in den Beförderungsarten Frachtgut, Eilgut und beschleunigtes Eilgut durchgeführt. Die Beförderungsart beschleunigtes Eilgut gab es nur in Deutschland. Sie musste im Eilfrachtbrief besonders beantragt werden. Für die beiden Eilgutbeförderungsarten waren die Lieferfristen gegenüber dem Frachtgut erheblich kürzer und die Beförderung wesentlich schneller, dafür die Fracht wegen des erhöhten Aufwands der Bahn auch erheblich teurer. Die Beförderungsart beschleunigtes Eilgut wurde bereits mit Ablauf des 31.12.1957 aufgehoben. Näheres zum Wegfall der Beförderungsart Eilgut ist im Abschnitt III. Ziffer 10 a) und im Verzeichnis der Güterverkehrsstellen, Abschnitt I. b) Spalte 3 Ziffern 11) - 14) unter den Kürzeln E, Est, EW und EWA ausgeführt. Wegen der Frachtberechnung für Eilgut siehe unter I. 5. Frachtberechnung.

4. Frachtbrief

Der Frachtbriefvordruck musste den Kontrollstempel einer deutschen Eisenbahnverwaltung tragen. Er war bei den Güterabfertigungen (Ga) gegen Entgelt erhältlich. Großkunden konnte es von den Bundesbahndirektionen erlaubt werden, ihre Frachtbriefe selbst drucken zu lassen. So durften Gutart, anzuwendender Tarif und die dem Absender sonst noch erlaubten Eintragungen schon beim Druck in den Frachtbrief aufgenommen werden. Die Sendungen

wurden mit einem 4-teiligen Frachtbrief (Anlage der Eisenbahnverkehrsordnung) aufgeliefert, der alle in der Eisenbahnverkehrsordnung vorgeschriebenen Angaben zur Sendung enthalten musste. Der Frachtbrief bestand aus den Teilen Versandblatt (verblieb bei der Versandabfertigung), Frachtbriefdoppel (für den Absender als Nachweis für die Aulieferung der Sendung und der von ihm entrichteten Kosten, er konnte auf Antrag im Frachtbrief auf das Doppel verzichten), Empfangsblatt (verblieb nach der Ablieferung der Sendung bei der Empfangsabfertigung) sowie eigentlichem Frachtbrief (für den Empfänger). Der Frachtbrief diente dem Empfänger als Nachweis für den Erhalt der Sendung und der Zahlung der von ihm gezahlten Kosten. Neben den Pflichtangaben im Frachtbrief nach der Eisenbahnverkehrsordnung gab es für den Absender die Möglichkeit, weitere Erklärungen oder Vorschriften für die Behandlung der Sendung abzugeben (z B „zur Weiterleitung in den Hafen“). Diese hatte die Eisenbahn zu befolgen, soweit es ihr möglich war und soweit diese nicht unzulässig waren.

Darüber hinaus war es dem Absender möglich, nach dem Abschluss des Frachtvertrages und vor der Annahme der Sendung durch den Empfänger unter Vorlage des Frachtbriefdoppels nachträgliche Verfügungen zu erlassen. Dies war auf dem Frachtbriefdoppel zu dokumentieren. Außerdem war es dem Empfänger erlaubt, Anweisungen zur Weiterbehandlung der Sendung zu erteilen, solange der Absender selbst keine nachträgliche Verfügung erlassen hatte (Empfängeranweisung), z B Ablieferung des Gutes an einen anderen Empfänger. Welche nachträglichen Verfügungen und welche Empfängeranweisungen möglich waren, war in der Eisenbahnverkehrsordnung und in der CIM geregelt. Eine besondere Möglichkeit, den alten Frachtvertrag zu beenden und durch einen neuen mit neuem Bestimmungsbahnhof zu ersetzen, war die Neuaufgabe. Hierzu musste die Sendung auf einem Bahnhof (dem Neuaufgabebahnhof) angehalten und mit einem neuen Frachtbrief und neuem Frachtvertrag zum endgültigen Bestimmungsbahnhof erneut aufgeliefert (neu aufgegeben) werden. Dies diente in der Regel dazu, den ursprünglichen Absender und/oder Versandbahnhof zu verschleiern. Im internationalen Verkehr machte man häufig an den Grenzbahnhöfen von der Neuaufgabe bei Obst- und Gemüsesendungen Gebrauch. Diese wurden von den Absendern schon vor dem Verkauf an einen bestimmten (Zwischen-)Empfänger auf den Weg gebracht, bevor überhaupt feststand, an wen und wohin die Sendung endgültig zu befördern war. Durch die Neuaufgabe wurde eine schnellere Beförderung erzielt, die den Verderb des Gutes verhindern und seine Frische möglichst lange erhalten sollte.

Der Absender hatte auch die Möglichkeit der Angabe des Lieferwertes (Interesse an der Lieferung) im Frachtbrief. Dies war insbesondere bei Termingeschäften angebracht. Wurde die Sendung dann nicht innerhalb der Lieferfrist abgeliefert, konnte der Forderungsberechtigte neben der Entschädigung wegen Lieferfristüberschreitung noch eine Entschädigung in Höhe des ihm durch die verspätete Auslieferung entstandenen, nachgewiesenen Schadens verlangen. Die von der Bahn zu zahlende Entschädigung durfte den angegebenen Lieferwert nicht überschreiten. Für die Angabe des Lieferwertes war ein Entgelt nach dem Nebengebührentarif des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil I Abt B zu bezahlen, deren Höhe sich nach der Höhe des Lieferwertes richtete.

Der Eilfrachtbrief war am oberen und unteren Rand mit einem roten Streifen, der Tierfrachtbrief (siehe unter Tierverkehr) mit einem grünen Streifen gekennzeichnet. Der normale Frachtbrief war ohne besondere farbliche Kennzeichnung.

Auf Grund der Angaben des Absenders im Frachtbrief war es dem Abfertigungsbeamten der Versandgüterabfertigung möglich, die Fracht sowie **die** Nebengebühren zu berechnen, die auf dem Versandbahnhof anfielen. Je nach Frankaturvermerk (Freivermerk) des Absenders im Frachtbrief wurden Fracht und Nebengebühren vom Absender übernommen (Frankaturvermerk „frei“ im Frachtbrief und Eintragung in das Feld „Vom Absender bezahlt“) oder gingen als Überweisung auf den Empfänger über (Frankaturvermerk „unfrei“ und Eintragung in die Felder unter der Rubrik „Vom Empfänger zu erheben“). Die Zahlung der Fracht konnte in bar oder im Frachtstundungsverfahren erfolgen. Der Freivermerk „unfrei“ war in der Eisenbahnverkehrsordnung nicht vorgesehen, wurde jedoch von der Bahn geduldet. Er war insofern auch nicht erforderlich, weil automatisch alle Kosten vom Empfänger zu entrichten waren, sofern kein gegenteiliger Freivermerk vorlag. Auch die Übernahme von im Freivermerk genannten Nebengebühren oder eines bestimmten Betrags durch den Absender war bei entsprechendem Frankaturvermerk möglich. Welche Freivermerke überhaupt zulässig waren, bestimmten die Eisenbahnverkehrsordnung und die CIM. Zudem war es möglich, eine Stückgutsendung mit einer Nachnahme oder einem Barvorschuß zu belasten. Konnten die vom Absender auf Grund des Frankaturvermerks zu übernehmenden Kosten nicht oder nicht alle von der Versandgüterabfertigung ermittelt werden, wurde dem Frachtbrief der Vordruck „Frankaturrechnung“ beigegeben. In

ihn trugen die Empfangsgüterabfertigung und ggf. auch die Unterwegsbahnhöfe alle Kosten ein, die auf den Absender zurückgerechnet werden mussten. Eine Nachnahme durfte die Höhe des Wertes des Gutes (Warenwert) nicht überschreiten. Nachnahmesendungen war vom Absender ein Nachnahmebegleitschein beizugeben. Die Empfangsgüterabfertigung zog den auf dem Nachnahmebegleitschein genannten Betrag bei der Auslieferung der Sendung vom Empfänger ein und rechnete ihn auf den Versandbahnhof zurück, der ihn an den Absender auszahlte oder ihm gutschrieb. Auch die Höhe des Barvorschusses musste durch den nach dem Ermessen der Versandabfertigung geschätzten Wert des Gutes gedeckt sein. War dies der Fall, wurde er dem Absender sofort ausgezahlt. Die Empfangsabfertigung zog bei der Auslieferung von Gut und Frachtbrief an den Empfänger den Barvorschuss von diesem ein.

Der Frachtbrief begleitete die Sendung vom Versandbahnhof bis zum Bestimmungsbahnhof und musste vom jeweiligen Zugbegleit- oder Lokpersonal mitgeführt werden.

Zum Jahresanfang 1989 wurde für den innerdeutschen Verkehr ein neuer Frachtbrief eingeführt. Er war für Stückgut, Eil- und Frachtgutwagenladungen sowie für die nicht zum Güterverkehr zählenden Beförderungsarten Express- und Termingut gleichermaßen zu verwenden.

5. Frachtberechnung

Die Eisenbahn war nach der Eisenbahnverkehrsordnung verpflichtet, dem Kunden die günstigste Fracht für die aufgelieferte Sendung zu berechnen. Im Wagenladungsverkehr war hierfür Voraussetzung, dass der Absender - wie vorgeschrieben - die Art des Gutes im Frachtbrief genau nach der Gütereinteilung im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil I Abt B angab. So genügte es z B nicht, das Wort „Draht“ als aufgelieferte Gutart zu nennen. Man musste auch angeben, aus welchem Metall der Draht war und um welche Art von Draht es sich handelte z B „Walzdraht aus Stahl“ (Klasse I) oder „Maschendraht aus Eisen“ (Klasse A). Ab 1977 wurde das Güterverzeichnis des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil I Abt B auf das internationale Güterverzeichnis (NCM) umgestellt. Eine Änderung in der Zugehörigkeit von Gütern zu bestimmten Klassen war damit nicht verbunden. Das internationale Güterverzeichnis wurde als Gütereinteilung auch in alle internationalen Verbandstarife übernommen. Als nächstes musste die Tarifentfernung - das war die kürzestmögliche Entfernung - zwischen Versand- und Empfangsbahnhof aus dem Bahnhofstarif übernommen oder ggf. ermittelt werden. Sodann war zu prüfen, ob für das Gut ein Ausnahmetarif existierte und seine Anwendungsbedingungen erfüllt waren oder ob das Gut nach der aus der Gütereinteilung ermittelten Regelklasse abzufertigen war. Der anzuwendende Tarif war anschließend in den Frachtbrief einzutragen, sofern Großkunden ihn nicht bereits in die Spalte „angewandter Tarif“ des Frachtbriefs eingedruckt hatten. Auch die Wagengattung, in die das Gut verladen war, musste beachtet werden. So mussten z B bei der Verwendung von Drehgestellwagen besondere Frachtberechnungsmindestgewichte beachtet werden. Auch für Fahrzeugtransporte auf Doppelstockwagen, für Tiefladewagen, Transcontainer auf Containertragwagen, lange Gegenstände auf mehreren Wagen, Sendungen mit Schutzwagen, Eisenbahnfahrzeuge auf eigenen Rädern, Zirkussonderzüge, Leichen usw. galten besondere Regelungen. Für den normalen Verkehr in Wagenladungen wurden die Frachten zunächst nach den Frachtsätzen der 5-, 10- oder 15-t-Klasse berechnet, im Jahre 1958 kam die 20 t-Klasse, 1966 eine 25-t-Klasse und später für Drehgestellwagen bei einzelnen Ausnahmetarifen sogar eine 50- und 55-t-Klasse hinzu. Zeitweilig war auch eine 2,5-t-Klasse für „kleine Wagenladungen“ eingeführt worden. Die Frachtsätze waren in Pf/100 kg angegeben, daher wurde für die Frachtberechnung das Gewicht der Wagenladung auf volle 100 kg aufgerundet. Zunächst wurde z B bei einer Wagenladung von 12,1 t alternativ geprüft, ob die Fracht für 12,1 t nach dem 10-t-Frachtsatz oder die für 15 t nach dem 15-t-Frachtsatz die niedrigere war. Hierzu wurden die Frachtsätze mit dem jeweiligen Frachtberechnungsgewicht multipliziert und auf volle DM gerundet. Der so ermittelte niedrigere Betrag war als Fracht in den Frachtbrief zu übernehmen. Da bestimmte Ausnahmetarife nur über 20- und/oder 25-t-Sätze verfügten, war in Einzelfällen auch zu prüfen, ob für diese 12 t die Fracht für das Frachtberechnungsgewicht von 20 t nach dem 20-t-Satz dieses für die Sendung anwendbaren Ausnahmetarifs nicht noch günstiger war. War dies der Fall, musste die Sendung mit dem Frachtberechnungsmindestgewicht von 20 t nach dem Ausnahmetarif abgefertigt werden. In einigen Ausnahmetarifen waren für die jeweiligen Entfernungen bereits komplette Wagenfrachten enthalten.

Wurde eine Wagengruppe oder ein Ganzzug aufgeliefert, musste dem Frachtbrief eine Aufstellung aller Wagen mit dem jeweils auf sie entfallenden Gewicht beigegeben werden. Das aus der Summe der auf volle 100 kg

gerundeten Einzelgewichte der Wagen zu errechnende Gesamtgewicht des Zuges/der Wagengruppe wurde sodann der Frachtberechnung zu Grunde gelegt, es sei denn, ein eventuell für den Ganzzug in einem Ausnahmetarif festgelegtes Frachtberechnungsmindestgewicht für den Zug (z B 850 t) wurde nicht erreicht. In diesem Fall wurde die Fracht für 850 t nach diesem Ausnahmetarif berechnet, sofern nicht die Fracht für das tatsächliche Gewicht des Zuges nach der Regelklasse oder einem anderen anwendbaren Ausnahmetarif günstiger war. Weitere Ausführungen zur Wagengruppe siehe unter Abschnitt I. Ziffer 11., zu den Ganzzügen unter Abschnitt I. Ziffer 12..

Für mit Eilfrachtbrief aufgelieferte Sendungen wurde die Fracht um den jeweiligen Eilgutzuschlag erhöht, je nachdem ob es sich um normales oder beschleunigtes Eilgut handelte. Gut der ermäßigten Eilgutklasse II e nach dem Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil I Abt B (leichtverderbliches Gut wie frisches Obst, Gemüse, lebende Pflanzen usw.) wurde mit Eilfrachtbrief aufgeliefert, die Fracht jedoch wie für Frachtgut berechnet.

Neben den normalen Frachten waren bei einigen Bahnhöfen der Deutschen Bundesbahn, vor allem aber den meisten der nichtbundeseigenen Eisenbahnen sogenannte Zuschlagfrachten zu erheben. Bei welchen Bahnhöfen dies der Fall war, konnte man aus dem Bahnhofstarif ersehen. Die Zuschlagfrachten waren in der Regel für den Mehraufwand, der bei diesen Bahnhöfen erbracht werden musste, eingeführt worden oder aber sie dienten, wie bei fast allen Bahnhöfen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen, der Einnahmeverbesserung. Bei der Frachtberechnung wurde der in Pf/100 kg angegebene Satz der Zuschlagfracht (Zu-Fracht) dem Frachtsatz des anzuwendenden Tarifs hinzuaddiert und aus diesem Gesamtfrachtsatz die endgültige Fracht, wie oben beschrieben, errechnet. Die in den einzelnen Zu-Blättern genannten Zuschlagsätze waren zumeist nicht für alle Regelklassen und Ausnahmetarife gleich, sondern variierten stark. Auch konnten bestimmte Gutarten von den Zuschlagsätzen ausgenommen werden oder es konnten Zuschlagsätze nur für bestimmte Gutarten gelten. Die jeweilige Zuschlagfracht erhielt bei der Frachtverteilung zwischen den am Transport beteiligten Eisenbahnen immer die Bahn, die sie festgesetzt hatte (wegen der Frachtverteilung siehe unter Abschnitt II. Ziffer 15.)

Die Eisenbahn bzw. die Politik konnte für einzelne Sendungen beim Vorliegen besonderer Umstände (z B Notstand) eine frachtfreie Beförderung gewähren. Dies war früher einmal durch die Herausgabe besonderer, zeitlich begrenzter Ausnahmetarife (z B Frei 1) ermöglicht worden. Später musste jede frachtfreie Beförderung bei der für den Versandbahnhof zuständigen Bundesbahndirektion beantragt werden. Diese lehnte den Antrag entweder ab oder reichte ihn mit ihrer Stellungnahme an die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn (HVB) weiter, die endgültig entschied. Genehmigt wurden frachtfreie Beförderungen nur für solche Sendungen, deren Transport im eigenen Interesse der Deutschen Bundesbahn lag oder die das Image der DB förderten. Im Falle der Genehmigung war die frachtfreie Beförderung zusammen mit dem Geschäftszeichen des Genehmigungsschreibens der Hauptverwaltung im Frachtbrief einzutragen.

Wurde bei der Empfangsgüterabfertigung festgestellt, dass vom Versandbahnhof (oder im internationalen Verkehr auch von einer Unterwegsbahn) falsche Frachten oder Nebenentgelte berechnet wurden oder diese z B wegen einer nachträglichen Gewichtskorrektur der Sendung geändert werden mussten, so war von der Empfangsgüterabfertigung eine „Änderungsanzeige“ zu erstellen. Diese wurde der Versandgüterabfertigung oder im internationalen Verkehr der/den betroffenen Bahn(en) zugesandt. Diese Stellen überprüften den Einwand und die korrigierten Zahlen der Änderungsanzeige, konnten sie als richtig anerkennen und der Empfangsabfertigung zurücksenden. Im Falle der Nichtanerkennung wurde über die Änderungsanzeige von höherer Stelle entschieden.

Die Überwachung der richtigen Handhabung der Frachtberechnung, das Vorhandensein und die richtige Einbesserung aller bei der jeweiligen Güterabfertigung benötigten Tarife und Vorschriften durch Stichproben oblag bis in die 60er Jahre dem Dienststellenvorsteher (DVst), dem Frachtenkontrolleur (Fktr) der Bundesbahndirektion und den Verkehrsämtern (VA), aus denen später die Generalvertretungen (GV) der Bundesbahndirektionen hervorgingen. Außerdem mussten die Empfangsblätter auf Anforderung den Verkehrskontrollen (VK) II der Eisenbahnen zur Überprüfung vorgelegt werden.

Besonderheiten bei der Frachtberechnung im Stückgut-, Tier- und Militärverkehr sind unter den Abschnitten II. 2.-4. zu finden. Auf die Frachtberechnung für die unter die Bestimmungen des Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarifs Teil II Hefte F und G fallenden Sendungen und weiteren Einzelheiten zu diesen Heften wird hier nicht näher eingegangen.

Auf weitere Besonderheiten bei der Frachtberechnung wird ggf. bei den jeweiligen Verkehren hingewiesen.

6. Frachtzuschlag

Hatte der Versender bei den Angaben im Frachtbrief Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung oder CIM nicht beachtet, was zu einer für ihn günstigeren Fracht führte, so hatte er Frachtzuschläge zu entrichten. Für welche Verstöße welche Frachtzuschläge zu zahlen waren, regelten Eisenbahnverkehrsordnung und CIM. Auf Details wird hier nicht näher eingegangen. Handelte es sich allerdings um Verstöße, die zur Gefährdung der Sicherheit des Transportes führten, z B unrichtige Angaben des Gewichts im Frachtbrief mit Überschreitung der Lastgrenze des verwendeten Güterwagens (Gwg), konnte von der Versanddirektion ein Frachtzuschlagsverfahren eingeleitet werden, welches neben dem zu zahlenden Frachtzuschlag auch noch weitere Sanktionen nach sich ziehen konnte. Besonders häufig waren überladene Wagen im Verkehr mit Stammholz (Ermittlung des Gewichts aus der Zahl der Raummeter = Schätzung) und im Verkehr mit Bimssteinen (im Frachtbrief angegebenes Gewicht = Summe der Einzelgewichte des pro Stein von der Industrie festgelegten -Durchschnittsgewichts). Wenn die Steine, die unmittelbar nach der Herstellung in einem sehr nassen Zustand waren, sofort verladen und aufgeliefert wurden, war das tatsächliche Gewicht der Sendung häufig wesentlich höher wie das angegebene, das auf der Basis von halbwegs trockenen Steinen ermittelt worden war. War die Gewichtsüberschreitung jedoch auf Witterungseinflüsse zurückzuführen und konnte dies glaubhaft nachgewiesen werden, durfte kein Frachtzuschlag erhoben werden. Die Details zur Abwicklung der Frachtzuschlagsverfahren waren in der Frachtzuschlagsvorschrift enthalten.

7. Frachterstattung

Waren für eine Beforderung zu viel Fracht und/oder Nebengebühren berechnet und erhoben worden und wurde dies erst nach Beendigung des Frachtvertrages festgestellt, so war die Eisenbahn nach dem Frachtrecht verpflichtet, die zu viel erhobenen Beträge dem Frachtzahler zu erstatten. Beträge unter einem in der Eisenbahn-Verkehrsordnung festgesetzten Mindestbetrag wurden jedoch nicht berücksichtigt. Hatte die Eisenbahn den Fehler (z.B. Anwendung eines falschen Frachtsatzes beim Ablesen aus der Frachttabelle oder eines falschen Tarifs) bei einer Frachtenprüfung selbst entdeckt, erfolgte die Erstattung von Amts wegen ohne Antrag. Hatte jedoch der Kunde (Frachtzahler) nachträglich bemerkt, dass er zuviel Fracht/Nebengebühren bezahlt hatte und war die Eisenbahn nicht schon selbst in dieser Sache tätig geworden, musste er die Erstattung des Mehrbetrages schriftlich bei der Bahn beantragen. Für diese Erstattungen aus Rechtsgründen war die zuständige Verkehrskontrolle II zuständig.

Daneben gab es aber auch Frachterstattungen aus Billigkeit. Mögliche Gründe für Billigkeitserstattungen waren z.B. eine nachträgliche Frachtdurchrechnung (Weiterleitung/Neuaufgabe einer Sendung ohne Veränderung der Ladung an einen neuen Bestimmungsbahnhof) oder die nachträgliche Anwendung eines günstigeren Tarifs, der an besondere Bedingungen geknüpft war (u.a. "zur Ausfuhr nach außerdeutschen Ländern über See", "zur Herstellung von...." usw.). Alle Erstattungsanträge bedurften der Schriftform. Hierbei hatte der Antragsteller das Frachtpapier und alle für die Erstattung erforderlichen Beweismittel vorzulegen. Forderungsberechtigt war der jeweilige Frachtzahler, der entweder den Frachtbrief (Antragsteller: Empfänger) oder das Frachtbrief-Doppel (Antragsteller: Absender mit dem Freivermerk "frei") vorlegen musste. Nach Abschluss des Erstattungsverfahrens erhielt der Antragsteller einen schriftlichen Bescheid. Dabei mussten bei Erstattungen aus Billigkeit die Bescheide den Zusatz "Erstattung aus Billigkeit und ohne Anerkennung einer Rechtspflicht" tragen, zudem konnten die Erstattungen um einen bestimmten Betrag für den der Eisenbahn entstandenen Verwaltungsaufwand gekürzt werden. Zuständig für Erstattungen aus Billigkeit waren die jeweiligen Bundesbahndirektionen. Die Erstattungsunterlagen mussten über einen längeren Zeitraum bei der erstattenden Stelle aufbewahrt werden (Verjährungsfristen, stichprobenweise Kontrolle und Überprüfung durch die Prüfstellen). Die Regeln für den innerdienstlichen Ablauf des Erstattungsverfahrens und die Behandlung der Anträge waren in der Frachterstattungsvorschrift festgelegt.

Margen bei bestimmten Ausnahmetarifen wurden ebenfalls unter Vorlage entsprechender Nachweise und der Frachtpapiere erst auf dem Erstattungsweg und auf Antrag gewährt. Für diese Anträge war die im Ausnahmetarif genannte Verkehrskontrolle II zuständig.

8. Ermittlungsdienst

Der Ermittlungsbeamte bei der Güterabfertigung hatte die Aufgabe, alle auftauchenden Unregelmäßigkeiten im Zusammenhang mit der Beförderung des Gutes zu klären und zu dokumentieren, insbesondere das Aufnehmen des Tatbestandes bei Beschädigung und teilweisem Verlust des Gutes. Vor allem im Stückgutverkehr waren durch die häufigen Ladearbeiten und die nur unzureichenden Möglichkeiten der Ladungssicherung während des Transportes im Stückgutwagen Beschädigungen der Sendungen relativ häufig. Erschwerend kam hinzu, dass die Eisenbahn wegen ihrer Beförderungspflicht besonders viele leicht verderbliche und bruchgefährdete Güter befördern musste, die der Lkw-Spediteur nicht fahren wollte. Im Falle einer Beschädigung musste der Ermittlungsbeamte eine Tatbestandsaufnahme (TA) oder eine vereinfachte Tatbestandsaufnahme (Verta) fertigen. Welcher der beiden Vordrucke in welchen Fällen anzuwenden war, war in der Ermittlungsvorschrift (Erm V) geregelt. In den Tatbestandsaufnahmen waren neben den Angaben zur Sendung vor allem alle Details des Schadens aufzuführen. So musste der Ort angegeben werden, wo der Schaden entdeckt oder verursacht wurde, wo und wie die Sendung im Wagen verladen war, Art und Zustand der Verpackung usw.. Pure Vermutungen über die Ursachen der Schadensentstehung durften nicht schriftlich festgehalten werden, es durften also nur gesicherte Fakten in die Tatbestandsaufnahme aufgenommen werden. Bei größeren Schäden im Wagenladungsverkehr waren auch Fotos vom Schadensbild nach der Öffnung des Güterwagens zu machen, damit sich später der Entschädigungsbeamte neben der Schilderung des Schadens in der Tatbestandsaufnahme ein besseres Bild vom Schaden und über dessen mögliche Ursachen machen konnte. So wurden z.B. häufig bei vielen Obst- und Gemüsetransporten aus Italien oder Griechenland viel zu schwache Privat-Paletten eingesetzt, die auch bei Rangierstößen unterhalb der zulässigen Höchstauflaufgeschwindigkeit von 11 km/h schon in sich zusammenstürzten oder ineinander rutschten. Bei größeren Schäden war es häufig nützlich, einen unabhängigen Sachverständigen bzw. Gutachter hinzuzuziehen. Der Erstellung der Tatbestandsaufnahme sollte nach Möglichkeit auch der Empfänger beiwohnen. Auch die Hinzuziehung von anderen Zeugen bei der Erstellung der Tatbestandsaufnahme war in der Ermittlungsvorschrift geregelt. War bei einem Güterwagen mit beschädigtem Gut ein Stoßmesser zur Registrierung der Auflaufgeschwindigkeiten beim Ablaufbetrieb eingebaut worden und deutete das Schadensbild auf eine zu hohe Auflaufgeschwindigkeit auf einen anderen Wagen als Schadensursache hin, musste der Ermittlungsbeamte den Einbau des Stoßmessers, seine Nummer sowie die Dienststelle, die ihn eingebaut hatte, in der Tatbestandsaufnahme angeben. Die Tatbestandsaufnahme, insbesondere die von Unterwegsbahnhöfen erstellten, mussten dem Frachtbrief beigefügt werden und wurden dem Empfänger zusammen mit dem Frachtbrief ausgehändigt, sofern dieser wegen des Schadens nicht die Annahme der Sendung verweigerte. Wurden Schäden bei der Ablieferung - aber noch vor der Annahme der Sendung - vom Empfänger entdeckt oder vermutet, konnte er ebenfalls die Anfertigung einer Tatbestandsaufnahme verlangen. Entdeckte er den Schaden erst nach der Annahme der Sendung beim Auspacken, konnte, wenn er ihn innerhalb einer bestimmten Frist reklamierte, ebenfalls eine Tatbestandsaufnahme erstellt werden. In diesen Fällen war generell eine "Vereinfachte Tatbestandsaufnahme" anzufertigen.

Waren Sendungen ganz oder teilweise in Verlust geraten, musste eine „Meldung über fehlendes Gut“ erstellt und entsprechende Nachforschungen bei allen am Transportweg gelegenen Stellen eingeleitet werden. Außerdem musste das Ausgleichsamt (Agla) für fehlende oder überzählige Güter benachrichtigt werden. Bei Diebstahl oder Verdacht auf Diebstahl (z B fehlende Plomben bei geschlossenen Wagen, aufgebrochenen Paketen) war auch der Fahndungsdienst der Bundesbahndirektion einzuschalten. Wurden die fehlenden Güter nicht innerhalb einer bestimmten Frist gefunden und an den Empfänger ausgeliefert, so konnte er, sofern er den Frachtbrief eingelöst hatte, bei der Bahn seine Rechte aus dem Frachtvertrag geltend machen und Schadenersatz verlangen. Andernfalls war der Absender Forderungsberechtigter.

Als überzähliges Gut wurden Sendungen bezeichnet, deren Zugehörigkeit nicht eindeutig zu erkennen war. In der Regel handelte es sich dabei um Stückgutsendungen, deren Beklebezettel fehlten oder nicht mehr leserlich waren. Für diese Sendungen musste ein Meldezettel für überzähliges Gut erstellt werden, der ans Ausgleichsamt zu senden war. Die überzähligen Güter kamen auf einen besonderen Platz im Güterschuppen und wurden später nach Weisung des Ausgleichsamtes weiterbehandelt (Übersendung an den ermittelten Empfänger, Verkauf usw.).

Das Ausgleichsamt war zentral für den ganzen Bereich der Deutschen Bundesbahn eingerichtet. Ihm oblag die Zuordnung aller ihm als fehlend oder überzählig gemeldeten Güter zu einer bestimmten Sendung und /oder einem

bestimmten Empfänger. Gelang ihm dies nicht innerhalb einer bestimmten Frist, wurde der Verkauf des überzähligen Gutes angeordnet. Auch wenn bei einer Wagenladung starke Schäden festgestellt worden waren und der Empfänger deshalb die Annahme der Sendung verweigerte, konnte der unbeschädigte oder nur leicht beschädigte Teil der Sendung, insbesondere bei leicht verderblichem Gut wie Obst und Gemüse, sofort meistbietend verkauft werden. Hierzu war nur der Ermittlungs- und Entschädigungsdienst der Bundesbahndirektion befugt.

Auf detailliertere Bestimmungen von Eisenbahnverkehrsordnung und CIM sowie der Ermittlungsvorschrift, insbesondere bezüglich der einzelnen Fristen und der Aufgaben der Eisenbahn, kann hier nicht näher eingegangen werden.

9. Entschädigungsdienst

Nach der Eisenbahnverkehrsordnung und der CIM haftete die Eisenbahn gegenüber dem Forderungsberechtigten für alle Schäden wie Verlust, teilweiser Verlust und Beschädigung, die sich während der Beförderung aus dem Frachtvertrag in ihrem Gewahrsam ereignet hatten. Dies war jedoch nur auf die Fälle begrenzt, in denen der Eisenbahn ein Verschulden zweifelsfrei nachgewiesen werden konnte. Auch bei nicht fristgerechter Ablieferung der Sendung (Lieferfristüberschreitung) war der nachgewiesene Schaden zu ersetzen. Handelte es sich bei dem Schaden jedoch um ein Gut, das seiner Natur nach besonderen Gefahren ausgesetzt war (z B leicht zerbrechliches oder leicht verderbliches Gut), so wurde davon ausgegangen, dass der Schaden durch diese Gefahr entstanden war, es sei denn, der Schaden war nachweislich, vorsätzlich oder grob fahrlässig durch die Eisenbahn verursacht worden. Auch für Schäden, die erst nach der Ablieferung der Sendung durch den Empfänger gemeldet worden waren, brauchte die Bahn nur dann einzustehen, wenn der Empfänger nachweisen konnte, dass der Schaden im Gewahrsam der Eisenbahn entstanden war. Da dies durch den Kunden in der Regel nicht nachgewiesen werden konnte, war es der Eisenbahn allenfalls möglich, den Schaden ganz oder teilweise aus Kulanz ersetzen (siehe auch unter II. Ziffer 11.). Für die Erledigung der Entschädigungsanträge waren die Güterabfertigungen, bei Anträgen ab einer bestimmten Forderungshöhe, bei Schäden im Wagenladungsverkehr und im internationalen Verkehr sowie bei Anträgen aus Kulanz die Bundesbahndirektion zuständig. Wenn im Verkehr zwischen der Deutschen Bundesbahn und nichtbundeseigenen Eisenbahnen sowie im internationalen Verkehr nicht genau geklärt werden konnte, bei welcher am Transport beteiligten Eisenbahnverwaltung der Schaden entstanden war, wurde die Entschädigungszahlung kilometrisch (d h im Verhältnis der anteiligen Tarifentfernungen des Transportweges) unter den beteiligten Bahnen verteilt (z B Gesamtentfernung 1541 km, Teilentfernung bei der Bahn A 110 km, gezahlte Entschädigung 500 DM = von der Bahn A zu zahlender Anteil = $500 : 1541 \times 110 = 36,09$ DM). War ein Kunde mit der vollen oder teilweisen Ablehnung seiner Forderungen nicht einverstanden, konnte er diese bei Gericht einklagen.

Nähere Angaben bezüglich der Haftung der Eisenbahn, der Höhe der Entschädigung, der Fristen, der Handhabung des Entschädigungsdienstes usw. müssen der Eisenbahnverkehrsordnung/CIM und der Entschädigungsvorschrift entnommen werden.

10. Güterwagen und deren Bezettelung

Für Verladung und Transport der Güter stand den Kunden eine Vielzahl an bahneigenen Güterwagen zur Verfügung. Sie waren in verschiedene Gattungen unterteilt. Daneben wurde unterschieden in Wagen mit Drehgestellen oder ohne Drehgestelle.

Die wichtigsten Wagengattungen waren (neue Bezeichnung):

- | | |
|---|-----|
| a) offene Wagen der Regelbauart | = E |
| der Sonderbauart | = F |
| b) gedeckte Wagen der Regelbauart | = G |
| der Sonderbauart | = H |
| c) Flachwagen der Regelbauart | = K |
| der Sonderbauart (z B Behältertragwagen) | = L |

e) Drehgestellflachwagen der Regelbauart	= R
der Sonderbauart	= S
d) Wagen mit öfnungsfähigem Dach	= T
e) Sonderwagen (z B Kesselwagen, Tiefladewagen)	= U

Weitere wichtige Wagen der verschiedenen Sonderbauarten waren z B die Doppelstockwagen, Niederflurwagen und Fährbootwagen (für den Verkehr nach Großbritannien). Diese Güterwagen wurden erst nach 1946 entwickelt und in Dienst gestellt, wobei die Doppelstockwagen als Offs-Wagen erstmals 1959 eingesetzt werden konnten. Alle Güterwagen mussten bei einer der dem öffentlichen Güterverkehr dienenden Eisenbahn eingestellt sein. Die Güterwagen mussten die Wagennummer, das Eigentumsmerkmal der einstellenden Bahn, ggf. das EUROP-Zeichen (siehe unter II. Ziffer 12.) oder ein P (für Privatwagen) vor bzw. hinter der Wagennummer, das Gattungszeichen, das Eigengewicht des Wagens, den Lastgrenzenraster (auch ABC-Raster genannt) für die verschiedenen Lastgrenzen, die Größe der Ladefläche, die tatsächliche Länge (das ist die Länge über Puffer oder abgekürzt LüP), die Ladelänge des Wagens und das Bremsgewicht enthalten. Daneben war auch der Termin der letzten und der nächsten fälligen Hauptuntersuchung (HU) am Längsträger des Wagens angegeben. Wegen des Nebenzeichens „s“ bei den Güterwagen wird auf die Ziffer 12. verwiesen. Über das Gattungszeichen mit den dazugehörigen Nebenzeichen, auf deren Aufzählung in der Dokumentation verzichtet wurde, war zu erkennen, über welche weiteren Eigenschaften oder Merkmale der Güterwagen verfügte. Im Jahre 1951 wurde im Anschluss an die Umzeichnung der EUROP-Wagen erstmals eine neue einheitliche Kennzeichnung aller Güterwagen der Deutschen Bundesbahn durchgeführt.

Das Handling der bahneigenen Güterwagen oblag dem örtlichen Wagenbeamten sowie dem Güterwagendienst bei den Bundesbahndirektionen und dem Hauptwagenamt (später dem Zentralen Wagendienst bei der Zentralen Transportleitung in Mainz). Sie regelten die Verteilung und Zufuhr der von den Kunden bestellten leeren Wagen und sorgten ggf. für Ersatz. Dazu musste der Wagenbeamte vor Ort alle in seinem Bereich befindlichen bahneigenen Güterwagen, getrennt nach Wagengattungen, beladen oder leer, beschädigt, zur Entseuchung, zur Hauptuntersuchung usw. erfassen und dem Wagenbüro der Bundesbahndirektion zu festgelegten Zeiten melden. Gleichzeitig wurden auch Zahl und Gattung der von den Kunden bestellten Güterwagen an das Wagenbüro gemeldet. Dieses koordinierte die Meldungen und gab seinen Bestand und Bedarf an das Hauptwagenamt weiter. Auf dem umgekehrten Weg wurden die Wagen vom Hauptwagenamt - soweit erforderlich - auf die einzelnen Bundesbahndirektionen verteilt und von diesen je nach Bestellung zu den Bahnhöfen weiterverfügt. Dem Wagenbeamten vor Ort wurde von seiner Bundesbahndirektion mitgeteilt, welche der bestellten Güterwagen auch zulaufen würden und gestellt werden konnten (Zusage). Ausfälle waren dem Kunden mitzuteilen. Auch bestand die Möglichkeit Güterwagen nachzubestellen und nachzumelden. Diesen Kundenwünschen wurde, sofern realisierbar, auch entsprochen. Desgleichen war es durchaus üblich, als Ersatz für ausgefallene bestellte Güterwagen andere Wagen, die ebenfalls zur Verladung des zu befördernden Gutes geeignet waren, bereitzustellen. Ergaben sich aus der Ersatzgestellung negative Auswirkungen auf die Frachtberechnung, konnten diese unter Hinweis im Frachtbrief auf die Ersatzgestellung vermieden werden. Wurden z B zwei zweiachsige Gls-Wagen als Ersatz für einen vierachsigen Gas-Wagen für 40 t Zement in Säcken gestellt, hätte dies bei normaler Frachtberechnung zur Folge gehabt, dass der mit dem Gas-Wagen anwendbare 25 t-Satz für die Gesamtladung von 40 t mit den beiden Gls-Wagen nicht erreicht werden konnte. Es hätten entweder je nach Beladung ein Wagen mit 25 t nach dem 25 t-Satz und ein Wagen mit 15 t nach dem 15 t-Satz oder alternativ 2 Wagen mit je 20 t nach dem 20 t-Satz berechnet werden müssen, beides mit Frachtnachteilen für den Versender. Entladene Wagen wurden leer zur nächsten Verwendungsstelle verfügt (idealerweise auf dem eigenen Bahnhof) oder liefen zu einem Bahnhof, wo sie bis zur nächsten Verwendung abgestellt wurden. Beschädigte Wagen wurden je nach Schadensgrad dem nächsten Bahnbetriebswagenwerk (Bww) oder dem zuständigen Ausbesserungswerk (AW) zugeführt. Entladene ausländische Güterwagen, die nicht zum EUROP-Pool gehörten, mussten über den Grenzübergang, über den sie das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland erreicht hatten, auch wieder zur Heimatbahn zurücklaufen.

Sehr wichtig war auch der Wagenausgleich zwischen den Bundesbahndirektionen, der vom Hauptwagenamt koordiniert wurde. So war z B bei der Bundesbahndirektion Saarbrücken auf Grund der in ihrem Bereich gelegenen Hüttenwerke und zahlreichen Kohlengruben immer ein großer Bedarf an Wagen der Gattungen E, F, K und R. Sie mussten erforderlichenfalls in Leergüterzügen (Lg) aus anderen Direktionsbezirken zugeführt werden. Die verschiedenen Bauarten unterlagen ständigen Veränderungen und Verbesserungen und wurden so an die

Bedürfnisse der verladenden Wirtschaft angepasst. Dazu gehörte auch die Ausmusterung und Verschrottung nicht mehr benötigter Wagen. Wohl jeder ältere Eisenbahner kann sich noch an die Zeit erinnern, als Tausende E-Wagen, mit einem großen „Z“ oder mit der Aufschrift „Nur für Zuckerrüben“ versehen auf Bahnhöfen und stillgelegten Streckengleisen abgestellt waren. Heute prägen überwiegend große Drehgestellwagen mit Sondereinrichtungen das Bild in den Bahnhöfen und Güterzügen.

Wurden bahneigene Güterwagen nicht rechtzeitig be- und entladen, war Wagenstandgeld nach dem Nebengebührentarif des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil I Abt B zu entrichten. Die Höhe des Wagenstandgeldes richtete sich nach der Anzahl der Tage, die der Wagen nach Ablauf der Ladefrist nicht beladen oder nach der Entladung besenrein - d h ohne Laderückstände und Befestigungsmittel (z B Nägel) - an die Eisenbahn zurückgegeben worden war. In Zeiten hohen Wagenbedarfs (z B im Herbst) konnten für bestimmte Wagengattungen erhöhte Standgelder fällig werden. Dies musste von der Bahn jedoch vorher entsprechend bekannt gemacht werden.

Neben den bahneigenen Güterwagen gab es für viele Güter, insbesondere für flüssige und gasförmige Güter sowie für Pkw-Transporte auch Privatgüterwagen (P-Wagen). Sie mussten in den Park einer Eisenbahn eingestellt sein und waren vor der Wagennummer mit dem zusätzlichen Buchstaben „P“ gekennzeichnet. Außerdem waren sie bei einem auf dem Wagen angeschriebenen Bahnhof beheimatet (Heimatwagen). Erwähnt seien hier die Privatwagen der „INTERFRIGO“ im Kühlwagenverkehr oder die „TRANSFESA“-Wagen für den Verkehr mit Spanien und Portugal. Die Privatwagen unterlagen nicht dem Procedere der bahneigenen Wagen, ihr Einsatz wurde vom Einsteller gesteuert. Für Sendungen, die mit einem Privatwagen aufgeliefert wurden, gewährte die Bahn einen Privatwagenabschlag in Höhe von 15 % der Fracht. Dagegen wurde für die Beförderung eines leeren Privatwagens ein Frachtbrief benötigt und Leerlauffracht berechnet, die für normale Privatwagen und Privatwagen mit Drehgestellen unterschiedlich war. Das Gleiche galt auch für das Abstellen eines Privatwagens auf bahneigenen Gleisen. Hierfür war eine Abstellgebühr nach dem Nebengebührentarif des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil I Abt B zu entrichten, deren Höhe sich nach der Zahl der Abstelltage richtete.

Für kleinere Transporte zu dienstlichen Zwecken innerhalb des Bahnhofs gab es sogenannte Bahnhofswagen (Bahndienstwagen). Daneben gab es auch bahneigene Dienstgüterwagen (Dgw), die meist einem festen Verwendungszweck dienten z B der Beförderung von Schotter. Bahndienstwagen und Dienstgüterwagen waren beheimatet (Heimatwagen), ihr Heimatbahnhof ebenfalls an den Seitenwänden des Wagens angeschrieben (siehe auch unter II. 9.).

Gemäß Beschluss des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) mussten alle im internationalen Verkehr eingesetzten Güterwagen ab dem 01.01.1970 für eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h geeignet und mit Rollenachslagern anstelle der Gleitachslager versehen sein. Wegen der Behandlung der Güterwagen im internationalen Verkehr wird auf Abschnitt II. Ziffer 12. verwiesen.

Für die Beförderung der beladenen Güterwagen vom Versandbahnhof zum Bestimmungsbahnhof waren die Leitungsvorschriften (im Stückgutverkehr die Ladevorschriften, siehe unter Stückgutverkehr) zu beachten. In ihnen war geregelt, über welchen Weg der Wagen zu laufen hatte. Von den Leitungsvorschriften durfte nur dann abgewichen werden, wenn der Absender im Frachtbrief einen zulässigen anderen Beförderungsweg (z B einen abweichenden Übergangsbahnhof im Verkehr mit den nichtbundeseigenen Eisenbahnen oder Grenzübergang im internationalen Verkehr) vorgeschrieben hatte. Jeder Bahnhof hatte eine Bahnstationsnummer, mit deren Hilfe der Beförderungsweg ermittelt wurde. Die Bahnstationsnummer setzte sich aus dem abgekürzten Direktionsnamen (auch bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen) und einer laufenden Nummer zusammen (z B Köl 75) und musste aus dem Bahnstationsnummernverzeichnis für Leitungsvorschriften (Wgl) abgelesen werden. Darüber hinaus war diese Bahnstationsnummer bis zum 31.08.1979 auch im Bahnhofstarif veröffentlicht. Um Wagenmeistern und Rangierpersonal unterwegs die richtige Behandlung der Wagen zu ermöglichen, wurden die Wagen bezettelt, d h die Wagen wurden mit Hauptzetteln versehen, die in die an beiden Längsseiten der Wagen dafür angebrachten Zettelhalter gehängt wurden. Die Hauptzettel hatten verschiedenes Aussehen, je nachdem für welches Gut, nach welcher Beförderungsart und für welche Verwendung der Wagen befördert werden sollte. So gab es z B Wagenzettel für Frachtgut, Leerwagen, Schadwagen (Rotzettel), Wagen zur Entseuchung, Dienstgut usw.. In die Hauptzettel wurden der Versandbahnhof, der Empfangsbahnhof und alle Umstellbahnhöfe oder statt der Umstellbahnhöfe der für den Wagen erstellte

Beförderungsplan eingetragen. Ein Beförderungsplan wurde häufig zur beschleunigten Beförderung des Gutes erstellt. Er schrieb alle Züge vor, auf die der Wagen übergehen musste. Es handelte sich also um von der normalen Beförderung abweichende besondere Pläne, die auf den Rangierbahnhöfen und anderen Umstellbahnhöfen zu schnelleren und kürzeren Umlaufzeiten für den Wagen führten. Die Beförderungspläne wurden für bestimmte regelmäßige Wagenladungen von den Bundesbahndirektionen erstellt. Zusätzlich zu den Hauptzetteln wurden im Bedarfsfall noch Nebenzettel verwendet (z B „Vorsichtig Rangieren“, „Zur Entseuchung“ oder Gefahrzettel nach Anlage C der Eisenbahnverkehrsordnung).

Am 01.07.1954 wurde das sogenannte Richtpunktverfahren bei der Deutschen Bundesbahn, der Deutschen Reichsbahn und den Eisenbahnen des Saarlandes (EdS) zur Verbesserung der Leitung und des Rangiergeschäfts eingeführt. Das Richtpunktverfahren war für alle Frachtgut-Wagenladungen, geschlossene Stückgutwagen (Gsw) (außer Sonderplanwagen) und leere Wagen im Einzellauf anzuwenden. Mit der Einführung des Richtpunktverfahrens brauchten in die Hauptzettel - statt aller Umstellbahnhöfe wie bisher - nur noch der erste Umstellbahnhof (Rangierbahnhof) sowie die Richteinheit für den Bestimmungsbahnhof übernommen zu werden. Somit brauchten sich die Rangierer auf den Unterwegs-Umstellbahnhöfen nur noch an dieser Richteinheit zu orientieren, um dann unter Mithilfe der Rangiertafel zu wissen, in welches Gleis der Wagen ablaufen musste.

Ab Sommerfahrplan 1976 wurde dann das Richtpunktverfahren vom Knotenpunktverfahren abgelöst. Statt der bisher benutzten abgekürzten Direktionsbezeichnung mit der Richtzahl des Bestimmungsbahnhofs (z B Mz 128) wurde nach der Auflösung von 6 Bundesbahndirektionen (vorher 16 jetzt 10) in den Jahren von 1971 bis 1976 die abgekürzte Direktionsbezeichnung durch eine Zahl von 0 bis 9 ersetzt. Die nächsten beiden Zahlen zeigten den letzten Rangierbahnhof und den Knotenbahnhof an, zu denen der Wagen laufen musste. War dieser letzte Rangierbahnhof auch zugleich der Bestimmungsbahnhof des Wagens, wurde statt der Nummer eines Knotenbahnhofs eine 0 verwendet. Durch einen Bindestrich abgesetzt zeigte dann die letzte Ziffer den Satelliten des Knotenbahnhofs an, zu dem der Wagen befördert werden musste. War der Knotenbahnhof gleichzeitig der Bestimmungsbahnhof des Wagens, wurde für den nicht erforderlichen Satelliten ebenfalls die Ziffer 0 verwendet. Beispiel 1 = Richtzahl 514-6: Die Ziffer 5 ist die Bundesbahndirektion, die Ziffer 1 der Rangierbahnhof in dieser Direktion, die Ziffer 4 der Knotenbahnhof und die Ziffer 6 der Satellit. Beispiel 2 = Richtzahl 510-0 : Die Sendung läuft nur bis zum Rangierbahnhof mit der Nummer 1 der Bundesbahndirektion mit der Nummer 5. Im Sommer 1979 wurden dann auch die Eilgutwagenladungen in das neue Verfahren einbezogen. Anlässlich des Knotenpunktverfahrens wurde als neue Druckschrift (DS) vom Beförderungsdienst das „Verzeichnis der Bestimmungsbahnhöfe und Empfangsstellen für Güterwagen mit zugeordneten Richtzahlen“ (DS 715/1/1) (heute: Verzeichnis der Bestimmungsstellen für Güterwagen) herausgegeben. Die Hauptzettel und Eintragungen in den Hauptzetteln wurden auf das neue Verfahren umgestellt. Bezüglich der Anzahl der Knotenbahnhöfe und Satelliten verweisen wir auf Abschnitt III. Ziffer 10 b).

Großanschiessern konnte auch erlaubt werden, die Güterwagen selbst zu bezetteln (Selbstbezettler). Beim Versand von geschlossenen Zügen nach bestimmten Ausnahmetarifen aus dem Gleisanschluss des Absenders heraus war dies in der Regel sogar Vorschrift. Bei Ganzzügen wurden nur der erste und der letzte Wagen des Zuges bezettelt.

Bevor Güterwagen (auch Leerwagen) vom Versandbahnhof abgefahren wurden, mussten sie in einen „Wagenliste“ genannten Vordruck übernommen werden, in dem alle Wagen des Abgangszuges mit Wagennummer, Eigentumsmerkmal, Wagengattung, Bremsgewicht, Eigengewicht des Wagens und Gewicht der Ladung aufgeführt wurden. Beladene Wagen wurden besonders gekennzeichnet. Unter Mithilfe der Wagenliste konnten dann die Bremsgewichte für den Zug ermittelt werden.

Die Anzahl der zur Verfügung stehenden Güterwagen änderte sich stetig. Im Jahr 1975 besaß die Deutsche Bundesbahn noch rund 290 000 Güterwagen, hinzu kamen die Privatwagen der Kunden und Gesellschaften. Während der Güterwagenbestand der Deutschen Bundesbahn im Jahr 1981 leicht auf 284 000 zurückgegangen war, erreicht die Zahl der von den Kunden eingestellten Privatwagen mit 50 765 Einheiten einen neuen Höchststand. Die Zahl der bahneigenen Güterwagen ging jedoch stetig weiter zurück und lag schließlich am 01.01.1994 bei 195 907 Wagen, die der Privatwagen war dagegen auf 75 551 angestiegen.

11. Wagengruppen

Neben der Auflieferung als Einzelwagen oder Ganzzug gab es bei größeren Partien für den Absender noch die Möglichkeit, mehrere Wagen mit dem gleichen Gut als Wagengruppe aufzuliefern. Eine Wagengruppe lief wie Einzelwagen in den Zügen mit, sollte jedoch bei der Unterwegsbehandlung nicht auseinanderrangiert werden und geschlossen zum Empfangsbahnhof rollen. Bei Wagengruppen war jeder einzelne Wagen zu bezetteln. Siehe auch unter Abschnitt I. 5. Frachtberechnung.

12. Güterzüge

Während die Frachtgutwagenladungen in den gewöhnlichen Güterzügen wie Nahgüterzügen (Ng, später N), Durchgangsgüterzügen (Dg) und vereinzelt auch in Güterzügen mit Personenbeförderung (Gmp) oder Personenzügen mit Güterbeförderung (Pmg) befördert wurden, waren für das Eilgut besondere Eilgüterzüge (Eg), Naheilgüterzüge (Ne), Durchgangseilgüterzüge (De), Schnellgüterzüge (Sg) und im internationalen Verkehr zum Fahrplanwechsel 1961 auch die ersten Trans-Europ-Expresszüge für den Güterverkehr (TEEM) vorgesehen. Diese verkehrten zunächst in 30 festen Relationen in West- und Mitteleuropa. Darüber hinaus war auch das Anhängen von Wagen mit Eilgut an Personen-, Eil- und Schnellzüge durchaus gebräuchlich. Die Durchgangseilgüterzüge wurden dann bereits im Jahre 1960 auf Schnellgüterzüge umgestellt. Massengüter wurden überwiegend in Ganzzügen oder geschlossenen Zügen mit Großraumwagen (Gdg) ohne weitere Unterwegsbehandlung der Wagen von Gleisanschluss zu Gleisanschluss gefahren. Für die Massengüter, die nicht nach speziellen Wettbewerbsstarifen befördert wurden, gab es besondere Ausnahmetarife für geschlossene Züge (z B Ausnahmetarif 156 für Kalk, Ausnahmetarif 206 für Kohle und Koks und Ausnahmetarif 385 für Mineralölprodukte). Sie sahen eine Mindesttonnage für die Züge (800, 850 oder 900 t je nach Tarif) vor. Es gab unregelmäßigen, wöchentlichen, 3 x wöchentlichen und werktäglichen Verkehr. Die Aufnahme eines solchen Verkehrs musste von den Versendern bei der Bahn für jede einzelne Verbindung beantragt werden. Dabei mussten u a Versandstelle, Empfangsstelle, Gutart, geplante Auslastung der Züge und Wagengattung angegeben werden. Die Bundesbahndirektion erstellte für jede Verbindung auf einem besonderen Vordruck die „Beförderungsbedingungen für geschlossene Züge“ mit der Direktionsnummer und einer laufenden Nummer (z B 10/1215), in denen festgelegt war, zu welchen Bedingungen die Eisenbahn die Züge fahren wollte. In den Beförderungsbedingungen (Bef Bed) wurden auch ggf. anfallende Mehrkosten wie z B die Kosten für eine Schiebelok bekannt gegeben. Die überwiegende Mehrzahl dieser Züge bestand aus speziellen Großraumgüterwagen (z B der Gattung Fad), die oft nur für bestimmte Entladevorgänge geeignet waren. Da diese Wagen zudem knapp waren und nicht beliebig durch andere ersetzt werden konnten, wurden diese Güterwagen sofort nach der Entladung in der Entladeanlage des Empfängers als geschlossener Leerzug wieder zur nächsten Verwendungsstelle, in der Regel der letzte Versandbahnhof, gefahren. Diese Wagen waren wie die Privatwagen fast alle beheimatet. Um eine optimale Abwicklung der Verkehre nach dem Ausnahmetarif 206 (Kohle usw.), der 1960 als Ausnahmetarif 6 B 90 eingeführt worden war, sicherzustellen, wurde für jeden Monat unter Beteiligung aller Fachdienste und der Versender ein Abfuhrprogramm für Kohle und Koks erstellt. In ihm waren die Verkehrstage für alle Voll- und Leerzüge jeder einzelnen Beförderungsbedingung, die Wagnumlaufpläne und weitere Details enthalten. Die Rückvergütungen wurden nach Ablauf des Monats auf Antrag von der Verkehrskontrolle II in Oldenburg (Oldb) gezahlt. Sie richteten sich nach der Auslastung der einzelnen Züge sowie nach der Regelmäßigkeit der Auflieferung.

Um die richtige Reihung der Güterwagen in den einzelnen Güterzügen sicher zu stellen, mussten die Bestimmungen der Güterzugbildungsvorschriften (GZV) beachtet werden. Sie wurden ebenfalls von den einzelnen Bundesbahndirektionen herausgegeben. In ihnen war für jeden Güterzug die genaue Einordnung der mitlaufenden Wagen (auch der Leerwagen) detailliert vorgeschrieben.

In den Beförderungsbüchern (Bef) der Bundesbahndirektion war geregelt, welche Aufgaben ein Kurswagen, ein Zug usw. auf den einzelnen Unterwegsbahnhöfen zu erfüllen hatte. Es gab verschiedene Beförderungsbücher (auch für den Personenverkehr) z B Beförderungsbuch 2 für Eilstückgut, Beförderungsbuch 3 a (Frachtstückgut) für Frachtstückgutkurswagen, Feuergutwagen und geschlossene Frachtstückgutwagen nach dem eigenen Bezirk, Beförderungsbuch 4 für Wagenladungen usw..

Mit der Einführung des Knotenpunktsystems wurden die bisherigen Rangierbahnhöfe überwiegend in Knotenbahnhöfe umgewandelt, Ablaufberge und Zugbildungsaufgaben blieben ihnen jedoch erhalten. Alle bestehen bleibenden

Rangierbahnhöfe waren untereinander mit regelmäßigen Zügen (Durchgangsgüterzügen) verbunden und bildeten so eine Transportkette. Die bisherigen Nahgüterzüge wurden in Übergabezüge (Üb) umbenannt, die nur zwischen den Knotenbahnhöfen und ihren Satelliten verkehrten. Als Nahgüterzug wurden jetzt die Güterzüge im Verkehr zwischen den Rangierbahnhöfen und den Knotenbahnhöfen bezeichnet. Alle innerhalb dieses Systems verkehrenden regelmäßigen Züge wurden auch Stammgüterzüge (planmäßiger Verkehr) genannt. Die übrigen Züge (z B Ganzzüge, Züge mit Großraumwagen, Bedarfzüge und Sonderzüge) gehörten zum außerplanmäßiger Verkehr. Frachtgut wurde im „schwarzen Netz“, Eilgut, Huckepacksendungen, Container usw. im „roten Netz“ (Schnellgüterzüge, TEEM usw.) befördert.

Die von den Güterzügen gefahrenen und erlaubten Höchstgeschwindigkeiten waren zunächst noch sehr bescheiden. Erstmals zum Fahrplanwechsel im Jahre 1959 konnte die Höchstgeschwindigkeit für Durchgangsgüterzüge versuchsweise von 65 auf 75 km/h angehoben werden. Erst durch die immer schneller steigende Zahl an Güterwagen, die bei dem Gattungszeichen zusätzlich mit einem „s“ (geeignet für den schnellen Verkehr), später sogar mit „ss“ (bis 120 km/h geeignet) versehen waren, konnten die Geschwindigkeiten allgemein angehoben werden. So war bereits im Jahre 1962 der Anteil der mit dem Nebenzeichen „s“ gekennzeichneten Güterwagen auf 40 % gestiegen, die der Güterwagen mit Rollenachslagern auf 60 %. Meist galten für diese Wagen bei der Beförderung im schnellen Netz auch verminderte Lastgrenzen, was aus der entsprechenden Beschriftung im Lastgrenzenraster ersichtlich war. Auch die Verbesserung von Oberbau und technischen Anlagen trug zu einer Optimierung der Fahrzeiten für die Züge bei. So konnte zum Fahrplanwechsel 1979 erstmals ein Schnellgüterzug mit 120 km/h Höchstgeschwindigkeit in der Relation Hamburg - München im Regeldienst verkehren.

Die alten Zugbezeichnungen und deren Abkürzungen haben sich in der Zwischenzeit fast alle geändert oder sind weggefallen, andere Zugformen wie Huckepackzüge, Containerzüge, ICG usw. kamen hinzu.

13. Dienstvorschriften und Dienstanweisungen

Neben den gesetzlichen Bestimmungen, die den Güterverkehr regelten und beeinflussten, gab es eine Vielzahl an innerdienstlichen Vorschriften, den Dienstvorschriften (DV) oder später auch Druckschrift (DS) genannt sowie Dienstanweisungen (DA). Sie machten eine einheitliche Behandlung und Vorgehensweise bei allen im Güterverkehrsdienst vorkommenden Abläufen und auch der Unregelmäßigkeiten innerhalb des riesigen Unternehmensapparates möglich. Die meisten Dienstvorschriften waren sowohl im Wagenladungsverkehr als auch im Stückgutverkehr anzuwenden.

Die wichtigsten Dienstvorschriften für den Güterverkehr waren wohl:

- a) die Güterabfertigungsvorschrift (GAV) (DV 603)(früher getrennt nach Stückgut und Wgl)
- b) die Güterbeförderungsvorschriften (GBV I - III) (DV 605 - 607)
- c) die Güterwagenvorschriften (GWV) (DV 753 - 756, 764)
- d) die Dienstvorschrift für den Behälterverkehr (Beh Vo)(DV 752)
- e) die Palettenvorschrift (DV 750)
- f) die Ermittlungsvorschrift (Erm V)(DV 620)
- g) die Entschädigungsvorschrift (DV 704)
- h) die Frachtzuschlagsvorschrift
- i) die Frachterstattungsvorschrift
- j) die Ladevorschriften
- k) die Leitungsvorschriften
- l) die Zollvorschrift (ZV)
- m) die Collicovorschrift usw.

Die Dienstvorschriften des Verkehrsdienstes waren alle mit blauem Einband versehen und unterlagen wie die Tarife häufigen Änderungen. Diese mussten bis zu einer Neuausgabe manuell oder mittels Überklebezetteln in die Dienstvorschriften eingearbeitet werden, was zu einem nicht unerheblichen Zeitaufwand führte. Die Änderungen sowie

die Ankündigung der Herausgabe von Berichtigungsblättern und Neuauflagen zu diesen Dienstvorschriften erfolgten im Eisenbahn-Verkehrsblatt (EVbl) (mit vollem Namen: „Verkehrsdienstliche Mitteilungen für die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland“).

Eine weitere wichtige Unterlage für den Güterverkehrsdienst stellte die PAB (Allgemeine Bedingungen für Privatgleisanschlüsse) dar. Die Farbe ihres Einbands wies sie zwar als zum Rechtsdienst gehörend aus, sie bildete jedoch mit den Regeln für die Erstellung und Ausgestaltung von Gleisanschlussverträgen eine unentbehrliche Grundlage für das rechtliche Verhältnis zwischen der Eisenbahn und ihren Gleisanschlusskunden und damit für den Güterverkehr. Unter anderem war in ihr auch geregelt, welche Gleisanschlussgebühren in die einzelnen Gleisanschlussverträge zu übernehmen waren.

Wichtig war auch die Dienstgutvorschrift (DV 245), die ebenfalls nicht zum Güterverkehr gehörte, in der aber alle Bestimmungen für die (kostenlose) Beförderung von Dienstgut enthalten waren. Die Zahl der aufgelieferten Dienstgutsendungen war sowohl im Stückgut- als auch im Wagenladungsverkehr beachtlich. Weitere Einzelheiten zur Dienstgutbeförderung siehe unter II. 9).

Weitere Details zum Güterverkehr bei der Eisenbahn in den Jahren von 1946 bis 1994 wie z B Gütereinteilung, Neuaufgabe von Sendungen auf einem Unterwegsbahnhof, Beförderungshindernisse, Ablieferungshindernisse, Lieferfristüberschreitung, Lieferwertangabe (Angabe des Interesses an der Lieferung) usw. gehen über den Sinn dieser Dokumentation hinaus und müssten ggf. aus anderen Quellen besorgt werden.

II. Besonderheiten einzelner Verkehre

Allgemeines

Viele Ausführungen der Abschnitte I und III betreffen sowohl den Wagenladungsverkehr als auch den Stückgutverkehr. Auf sie wird in den einzelnen Bereichen des Abschnitts II nicht mehr eingegangen. Teilbereiche des Güterverkehrs hängen eng mit dem Betriebsdienst zusammen. Auch sie werden in dieser Dokumentation nicht näher erläutert.

1. Der Wagenladungsverkehr

Eine Wagenladung (Wgl) war eine Sendung, die auf Grund ihrer Maße und/oder ihres Gewichtes nicht mehr als Stückgut aufgeliefert werden konnte. Für die Auflieferung einer Wagenladung musste der Absender beim Wagenbeamten des Versandbahnhofs einen Güterwagen bestellen, sofern die Sendung nicht in einen Privatwagen verladen werden sollte. Dabei musste der Besteller Gutart, Gewicht, ggf. Länge des zu verladenden Gutes, Versandtag, Bestimmungsbahnhof und Beförderungsart der Sendung nennen. Bei Bestellungen für Eilgutwagenladungen musste darauf geachtet werden, dass der bestellte Güterwagen mit dem zu verladenden Gewicht auch für die Beförderung mit den im Eilgutverkehr benutzten Zügen und deren Höchstgeschwindigkeiten zugelassen war. So war, wie bereits erwähnt, schon im Jahre 1962 der Anteil der Güterwagen, die für 100 km/h zugelassen war, auf 40 % gestiegen. Auch an welcher Stelle des Bahnhofs er den Wagen zur Beladung gestellt haben wollte (Ladestraße, Seitenrampe, Lagerplatz usw.), war anzugeben. Bevor der Wagen bestellt wurde, war vom Wagenbeamten zu prüfen, ob für den Bestimmungsbahnhof nicht eine Annahmesperre existierte. Dies konnte er aus dem Sperrverzeichnis ersehen, in das alle Verkehrssperren (z B komplette Sperrung von Bahnhöfen, Sperrung nur für Stückgut, Wagenladung oder bestimmte Gutarten usw.) eingetragten wurden. Nach der Gestellung des Wagens hatte ihn der Absender unter Beachtung der Beladevorschriften innerhalb der Ladefrist zu beladen. Wurde die Ladefrist überschritten, war Wagenstandgeld nach dem Nebengebührentarif des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil I Abt B zu entrichten. Bei der Beladung eines Güterwagens war auch die am Wagen angeschriebene Lastgrenze zu beachten. Eine Überladung war nicht zugelassen. Für Sendungen, deren Länge die Ladelänge des Güterwagens überschritt, mussten ggf. ein oder mehrere Schutzwagen gestellt werden. Nach der Beladung wurde der Wagen vom Wagenbeamten bezettelt (siehe auch Abschnitt I. Ziffer 11.), geschlossene Wagen wurden zudem verplombt. Ggf. wurde auch die richtige Verladung des Gutes von einem Wagenmeister überprüft. Die Sendung galt als angenommen

- und damit der Frachtvertrag als abgeschlossen - wenn der Wagen beladen zum Abtransport bereit stand und der Frachtbrief der Güterabfertigung übergeben und mit dem Tagesstempel versehen worden war. In den Gleisanschlussverträgen konnten abweichende Ladefristen usw. vereinbart werden. In Ausnahmefällen konnte auch die Bahn auf Antrag im Frachtbrief das Ladegeschäft übernehmen. In diesem Fall waren die eingesetzten Mitarbeiter der Bahn als Erfüllungsgehilfen des Kunden tätig. Die Eisenbahn erhob für diese Tätigkeit ein Entgelt nach dem Nebengebührentarif des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil I Abt B, dessen Höhe sich nach der Zahl der eingesetzten Leute und der Zahl der für das Laden benötigten Stunden richtete.

Nach der Ankunft und Bereitstellung des Wagens auf dem Bestimmungsbahnhof war der Empfänger darüber zu unterrichten. Dabei wurde ihm auch mitgeteilt, wo der Wagen zur Entladung bereitstand. Anschließend hatte der Empfänger die Sendung innerhalb der Entladefrist zu entladen. Auch hier war beim Überschreiten der Frist Wagenstandgeld fällig. Für Gleisanschlussinhaber waren meist abweichende Fristen im Gleisanschlussvertrag vereinbart. Entladene Wagen mussten besenrein an die Eisenbahn zurückgegeben werden, dazu mussten auch alle für die sichere Verladung benutzten Gegenstände entfernt werden (z B Nägel im Wagenboden, Seile an den Wänden). Bahneigene Lademittel mussten an die Eisenbahn zurückgegeben werden. Auch eventuell bei der Entladung zurückgebliebene Ladungsreste mussten von der Ladestraße entfernt werden. Entladene Wagen wurden vom Wagenbüro der Bundesbahndirektion weiterverfügt. Sie konnten entweder auf dem Entladebahnhof zur Wiederbeladung zur Verfügung gestellt oder zu einem anderen Bahnhof (Bf) zur Weiterverwendung oder zum Abstellen transportiert werden. Wurden sie zu einem anderen Bahnhof weiterverfügt, wurden sie mit einem Leerwagenzettel versehen und mit dem planmäßigen Güterzug (Gz) abtransportiert. Übrigens hatten zur Beladung verfügte leere Güterwagen auf den Rangierbahnhöfen bei der Einreihung in die Züge Vorrang vor beladenen Frachtgutwagenladungen, d h. eher durfte eine Frachtgutwagenladung in Rest geraten als ein verfügbarer Leerwagen. War ein Wagen so schwer beschädigt, dass er ohne Schadensbehebung nicht mehr eingesetzt werden konnte, oder war die Untersuchungsfrist für die nächste Hauptuntersuchung abgelaufen, wurde er nach der Weisung des Wagenbüros entweder der zuständigen Werkstätte, einem Bahnbetriebswagenwerk oder einem Ausbesserungswerk zugeführt. Hierzu wurden die Wagen mit einem „Rotzettel“ im Zettelkasten versehen.

Für die Abwicklung des Wagenladungsverkehrs musste die Bahn eine Reihe von Anlagen und Geräten vorhalten. Be- und Entladegleise neben oder abseits der durchgehenden Haupt- und Rangiergleise ermöglichten das Bereitstellen der Güterwagen an einer befestigten oder unbefestigten Ladestraße, an einer Seitenrampe oder an einer Kopframpe. Für das Verwiegen einer Wagenladung war bei größeren Bahnhöfen und den Bahnhöfen, bei denen entsprechender Bedarf bestand (z B Übergangsbahnhöfe zu einer nichtbundeseigenen Eisenbahn), eine Gleiswaage vorhanden. Ihre Wiegekapazität war ebenfalls an den jeweiligen Bedarf angepasst. Da die Güterwagen immer größer wurden und dadurch auch das Ladegewicht entsprechend anstieg, wurden die kleineren Gleiswaagen nach und nach ausgebaut und, falls erforderlich, durch solche mit größerem Wiegevermögen ersetzt. Auf den Gleiswaagen wurden die Sendungen verwogen, für die der Absender das Verwiegen beantragt hatte. Dafür war Wiegegebühr nach dem Nebengebührentarif des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil I Abt B zu zahlen. Bei der Verwiegung wurde zunächst das Eigengewicht (Leergewicht) des Wagens ermittelt, erst nach der Beladung das Gewicht der Ladung unter Abzug des ermittelten Leergewichts des Wagens vom ermittelten Gesamtgewicht. Das Ermitteln des Leergewichts eines Güterwagens war deshalb erforderlich, weil das am Wagen angeschriebene Eigengewicht oftmals um mehrere 100 kg von dem tatsächlichen, durch die Verwiegung ermittelten abwich. Bei Drehgestellwagen und anderen Wagen, die bei der Verwiegung die Länge der Waage überschritten, musste eine sogenannte Achsverwiegung stattfinden. Dabei wurden die einzelnen Achsen oder Drehgestelle des Wagens verwogen. Das genaue Verfahren war in der Wiegevorschrift beschrieben. Das Verwiegen wurde im Frachtbrief durch den Wiegestempel bestätigt und die von der Waage erstellten Wiegekarten für die Leer- und Vollverwiegung mit dem Frachtbrief verbunden. Auch wenn die Eisenbahn die Vermutung hatte, dass das Gewicht der Ladung unrichtig angegeben worden war, konnte sie das Nachwiegen veranlassen. Das gleiche galt für die Vermutung der Überschreitung der Lastgrenze des Wagens. Stellte sich die Vermutung der Bahn als richtig heraus, musste der Kunde ungeachtet möglicher Sanktionen ebenfalls die Wiegegebühr entrichten. Auch bei Diebstahl oder sonstigem teilweisen Verlust bei einer Wagenladung wurde der Wagen samt Restladung verwogen, um das Gewicht der fehlenden Teilmenge zu ermitteln und zur Durchführung einer möglichen Entschädigung zu dokumentieren. Durch den starken Rückgang des Einzelwagenverkehrs ist auch die Zahl der Gleiswaagen bis auf wenige zurückgegangen. Nähere Einzelheiten sind der Dokumentation zu entnehmen. Neben den bahneigenen Gleiswaagen, die regelmäßig gewartet und geeicht werden mussten, gab es in den

Gleisanschlüssen der Großkunden auch Privatwaagen. Diese mussten von der Bahn genehmigt sein und konnten so „mit bahnamtlicher Gültigkeit“ wiegen. Auch die Verwiegung durch eine von der Bahn zugelassene Privatwaage war im Frachtbrief als „mit bahnamtlicher Gültigkeit gewogen“ im Feld für den Wiegestempel zu dokumentieren. Näheres regelte der Gleisanschlussvertrag.

Das wichtigste Standbein der Bahn im Wagenladungsverkehr war der Verkehr, der über Gleisanschlüsse, Lagerplätze und später auch Industriestammgleise abgewickelt wurde. Neben den Industriestammgleisen konnten auch andere Gleisanschlüsse über Nebenanschlüsse verfügen. So verfügte die Deutsche Bundesbahn im Jahr 1976 noch über rund 40 000 Lagerplätze, von denen etwa 34 000 mit einem Gleisanschluss ans Netz der Bahn angeschlossen waren. Für alle genannten Anlagen, auch die Nebenanschlüsse, mussten die jeweiligen Anschließter mit der Eisenbahn einen Gleisanschlussvertrag nach der PAB abschließen, in dem alle Details der Verkehrsabwicklung sowie die rechtlichen Belange zwischen Bahn und Kunden festgehalten waren. Dabei konnten z B im Anschlussvertrag festgelegte Fristen durchaus erheblich von denen der übrigen Kunden abweichen. Auch die Höhe der Gleisanschlussgebühr war in diesem Vertrag festgesetzt (siehe auch Abschnitt III. Ziffer 7.). Man unterschied zwischen Bahnhofsanschlüssen und Anschlüssen der freien Strecke. Für letztere musste das Streckengleis, von dem sie abzweigten, während der Bedienung des Anschlusses gesperrt werden, es sei denn, die Anschlussweiche konnte während der Anschlussbedienung verriegelt werden und gab so die Strecke während der Anschlussbedienung wieder für andere Zufahrten frei.

Große Gleisanschlüsse und Industriestammgleise wurden bis etwa 1990 nur in Einzelfällen zu eigenen Güterverkehrsstellen im Bahnhofstarif gemacht (z B König Grube oder Dillingen (Saar) Fordwerke im Bereich der Bundesbahndirektion Saarbrücken). Später änderte sich das (siehe Verzeichnis der Güterverkehrsstellen). Bezüglich der Möglichkeit der Auflieferung von Stückgütern im Gleisanschluss wird auf den Abschnitt II. Ziffer 2. verwiesen.

Zahlreiche Nebenstrecken der Eisenbahn waren ausschließlich für den Güterverkehr, teilweise auch nur für den Wagenladungsverkehr geöffnet, die einzelnen Güterverkehrsstellen meist nicht besetzt. Diese Strecken und Güterverkehrsstellen wurden weitgehend schon in den 50er und 60er Jahren stillgelegt und geschlossen.

Weitere sehr wichtige Anlagen für den Güter- und insbesondere den Wagenladungsverkehr waren die Rangierbahnhöfe (Rbf), die (kleineren) Umstellbahnhöfe und später auch die Knotenbahnhöfe. Sie hatten die Aufgabe, eingehende Güterzüge aufzulösen und die einzelnen Güterwagen je nach Zielort zu neuen Zügen zusammenzustellen. Über die genauen Abläufe auf den Rangierbahnhöfen usw. wird hier nicht näher eingegangen.

Der Einsatz von Behältern und Paletten im Wagenladungsverkehr ist in den folgenden Ziffern 6. und 7. dieses Abschnitts beschrieben. Des weiteren konnten bei der Eisenbahn auch noch andere Lademittel gegen Entgelt nach dem Nebengebührentarif gemietet werden (z B Vorsetzgitter und Trennwände). Bei der Frachtberechnung wurden alle bahneigenen Lademittel bis zu einem Drittel des Gesamtgewichts der Sendung frachtfrei befördert.

Auch die Weiterentwicklung der innerbetrieblichen Abläufe im Wagenladungsverkehr wurde forciert. So konnten bereits im Jahre 1962 die Abrechnung und die Statistik des Wagenladungsverkehrs auf die neue Großrechenanlage (GRA) der Deutschen Bundesbahn in Frankfurt (Main) verlagert werden. Die Arbeiten an der Integrierten Transportsteuerung (ITS) wurden weitergeführt und 1975 auf die Frachtbe- und Abrechnung sowie die Laufverfolgung und Vormeldung aller Güterwagen ausgedehnt. Aber bereits im März 1983 musste die Integrierte Transportsteuerung wegen nicht erreichbarer Wirtschaftlichkeit und nicht mehr aktuellen Marktbedürfnissen unter Nutzung der bisher schon getätigten Investitionen in verschiedene Teilobjekte aufgeteilt werden. Im Jahre 1982 wurde die erste Vorstufe zu einem Pilotprojekt, das „Fahrzeug-Informations- und Vormeldesystem“ (FIV), bei ausgewählten Zügen des Massengutverkehrs getestet. Mit seiner Hilfe werden die Züge auf dem Versandbahnhof über Datenstationen erfasst und gespeichert, sodass die Daten auf dem gesamten Beförderungsweg zur Verfügung stehen. Im Sommer 1984 wurde das FIV bei der DB endgültig eingeführt. Es brachte für den Güterverkehr eine verbesserte Abwicklung des Betriebs mit sich. Der Güterverkehr wird mit ihm rechnergesteuert in optimierten logistischen Transportketten erfasst. Gleichzeitig wurde auch das neue „InterCargo-System“ bei der Deutschen Bundesbahn eingeführt. Dieser spezielle Güterverkehr verbindet 11 deutsche Wirtschaftszentren im „Nachtsprung“, d h. die am Vortag bis 18 Uhr übergebenen Güterwagen stehen am nächsten Morgen bis 9 Uhr am Empfangsbahnhof zur Entladung bereit. Neben anderen

Faktoren führte auch die fortschreitende Elektrifizierung des Streckennetzes der Deutschen Bundesbahn im Güterverkehr zu einer erheblichen Verkürzung der Transportzeiten und machte den Aufbau von schnellen Nachtverbindungen möglich. Bereits 1968 war ein Viertel des Streckennetzes mit rund 8 000 km Länge elektrifiziert, im Jahre 1975 waren es bereits 10 000 km und im Jahr 1983 rund 11 200 km. Somit waren zu diesem Zeitpunkt 40 % des gesamten Netzes von 28 000 km elektrifiziert. Im Jahr 1989 schließlich, bevor das Netz der Deutschen Reichsbahn zu dem der Deutschen Bundesbahn kam, waren inzwischen 11 661 km des Gesamtstreckennetzes von 27 284 km elektrisch befahrbar. Auf diesem elektrisch betriebenen Anteil wurden fast 90 % des Verkehrsaufkommens abgewickelt.

Der von der Deutschen Bundesbahn nach dem Kriege noch in eigener Regie durchgeführte Kühlverkehr wurde zum 01.01.1956 an die Firma INTERFRIGO übertragen, die fortan mit eigenen Privat-Kühlwagen die Geschäfte in diesem Verkehr betrieb (siehe auch Abschnitt I. Ziffer 10.).

Zu weiteren Einzelheiten des Wagenladungsverkehrs wird auf die übrigen Ziffern der Abschnitte I. und II. verwiesen.

2. Der Stückgutverkehr

Nach dem 2. Weltkrieg war die Eisenbahn als Transportmittel im Bereich des Stückgutverkehrs bei Sendungen ab 30 kg kurzzeitig noch führend. Aber bereits Ende der 50er Jahre war ihr Anteil auf 15 % gesunken. Leichtere Sendungen wurden meist von der Post befördert, soweit sie wegen ihrer Eilbedürftigkeit nicht im Expressgutverkehr der Bahn zur Auflieferung kamen.

Die unter III. genannten Ursachen für den Rückgang des Ladungsverkehrs bei der Eisenbahn treffen größtenteils auch für den Stückgutverkehr auf der Schiene zu. Der ausschlaggebende Aspekt war jedoch die Schnelligkeit des Konkurrenten Lkw bei der Beförderung von Haus zu Haus. Hier war die Deutsche Bundesbahn ihrem Konkurrenten weit unterlegen. Dies lag in erster Linie an der Abwicklung dieses Verkehrs bei der Bahn.

Bei der Eisenbahn gab es 3 verschiedene Beförderungsmöglichkeiten im Stückgutverkehr:

- a) das Frachtstückgut (FSt)
- b) das Eilstückgut (ESt) und
- c) das beschleunigte ESt.

Während das Eilstückgut in der Regel in Personenzügen, in Eilgutkurswagen (Ek), geschlossenen Eilgutwagen (Gew) oder Eilgutumladewagen (Euw) in Eilgüterzügen oder auch beschleunigten Güterzügen befördert wurde, musste das beschleunigte Eilstückgut zwecks Erzielung der kürzestmöglichen Beförderungszeit mit den günstigsten, für diese Beförderungsart freigegebenen Zügen transportiert werden. Bei den größeren Bahnhöfen gab es spezielle Eilgüterabfertigungen (Ega), die in unmittelbarer Nähe der Personenbahnhöfe lagen. Neben den von der Bahn für beide Eilgutarten besonders festgesetzten Lieferfristen, der Beförderungsdauer und der Höhe der Fracht unterschied sich das Frachtstückgut auch durch eine andere Beförderungsstruktur von diesen. Die Beförderungsart Eilstückgut wurde 1968, beschleunigtes Eilstückgut bereits 1958 eingestellt (siehe auch unter Abschnitt III. Ziffer 10 a))

Die Faustregel für Frachtstückgut war: Alles was in einen normalen gedeckten Güterwagen, wie sie im Stückgutverkehr eingesetzt wurden, verladen werden konnte und nicht den gesamten Wagenboden als Laderaum benötigte, war Stückgut. In den meisten Fällen wurde das Frachtstückgut vom Absender bei der Güterabfertigung aufgeliefert. Dort wurde vom Annahmebeamten geprüft, ob das Gut alle von der Eisenbahnverkehrsordnung vorgeschriebenen Kriterien erfüllte (Verpackung, Beschaffenheit, Bezettelung usw.) und damit zur Beförderung im Stückgutverkehr zugelassen war. Bei sperrigen Gütern mussten ggf. die Maße angegeben sein oder wurden vom Annahmebeamten ermittelt, da diese bei der Frachtberechnung eine Rolle spielten. Güter nach Anlage C der Eisenbahnverkehrsordnung (später Gefahrgutverordnung Eisenbahn (GGVE)) mussten weitere besondere Bedingungen (insbesondere hinsichtlich der Verpackung) erfüllen und auch im Frachtbrief entsprechend gekennzeichnet sein. Anschließend wurde die Sendung verwogen und, soweit noch nicht durch den Absender geschehen, das ermittelte Gewicht in den Frachtbrief eingetragen. Hatte der Absender das Gewicht nicht selbst

eingetragen, galt dies als Auftrag an die Bahn zur bahnamtlichen Verwiegung. Hierfür war eine Gebühr nach dem Nebengebührentarif zu entrichten. Zudem wurde die im Frachtbrief angegebene Stückzahl der Sendung überprüft. Der Frachtbrief wurde mit dem Tagestempel versehen und mit der Übergabe von Gut und Frachtbrief an die Bahn war der Frachtvertrag abgeschlossen.

Die Frachtberechnung im Stückgutverkehr war wesentlich einfacher wie im Wagenladungsverkehr. Die Frachten konnten aus den Frachttabellen, die ausgerechnete Frachten für 30 - 1000 kg enthielten, direkt abgelesen werden. Lediglich für Sendungen über 1000 kg waren Frachtsätze in Pf/100 kg angegeben, aus denen die Fracht errechnet werden musste. Besondere Bestimmungen für die Frachtberechnung galten bei sperrigen Gütern, leer als Stückgut zurückgehenden Lademitteln (sofern ein Vortransport mit der Eisenbahn vorgelegen hatte), bei Verwendung bahneigener Kleinbehälter und Boxpaletten (Mindestgewichte für die Frachtberechnung) usw.. Bei Eilstückgut und beschleunigtem Eilstückgut waren die besonderen Zuschläge zur Fracht zu berücksichtigen. Im übrigen galten für Stückgut, was Nachnahme, Barvorschuss, Lieferwertangabe usw. betraf, die gleichen Regelungen der Eisenbahnverkehrsordnung wie im Wagenladungsverkehr.

Nach Auflieferung und Abfertigung wurde die Sendung in die/den bereitstehenden geschlossenen Stückgutwagen (Gsw) verladen, im Bedarfsfall auch in einen geschlossenen Feuergutwagen (Gfw). Alle geschlossenen Stückgutwagen und geschlossenen Feuergutwagen, die nicht Sonderplanwagen waren, wurden als Vorrangwagen bezeichnet. Sie mussten auf den Rangierbahnhöfen ihre Übergänge erreichen und durften nicht in Rest geraten. Als Sonderplanwagen wurden alle geschlossenen Stückgutwagen und geschlossenen Feuergutwagen bezeichnet, die als Ortswagen (Ow) vom Versandbahnhof bis zum Bestimmungsbahnhof ohne Berührung einer Umladestelle (Ust) durchliefen und deren Beförderung somit von der Regelbeförderung abwich. Sie wurden auch als Sonderplanwagen bezettelt. Der geschlossene Stückgutwagen war entweder ein Umladewagen (Uw) zur nächsten Umladestelle oder ein Ortswagen, der mindestens 2000 kg für nur e i n e n Empfangsbahnhof enthalten musste und direkt ohne weitere Umladung zu diesem Bahnhof lief. Bei der Umladestelle wurde das Gut wieder, je nach Bestimmungsort, in einen anderen Umladewagen zur nächsten am Ladeweg gelegenen Umladestelle, oder in einen Ortswagen direkt zum Bestimmungsbahnhof gefahren. Wie oft und wo Frachtstückgut von A nach B umzuladen war, bestimmten die Ladevorschriften. Es gab besondere Ladevorschriften für Eilstückgut und Frachtstückgut, wobei letztere auch für Feuergut gültig waren. Nach der Ankunft beim Bestimmungsbahnhof wurde die Sendung ausgeladen, auf dem Frachtbrief der Tagesstempel der Empfangsgüterabfertigung angebracht und der Empfänger über den Eingang der Sendung unterrichtet. War eine fernmündliche Benachrichtigung nicht möglich, wurde er mit Karte benachrichtigt. Sendungen, die einer zoll- oder steueramtlichen Untersuchung zu unterziehen waren, wurden zunächst auf dem „Zollgutplatz“ der Güterabfertigung unter Verschluss oder Bewachung zwischengelagert, bis die Sendung der vorgeschriebenen Behandlung (z B Verzollung) unterzogen worden war. Erst dann durfte sie an den Empfänger ausgehändigt oder dem bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer (bRU) übergeben werden. Der Empfänger konnte das Gut selbst abholen oder, wo vorhanden und gewünscht, durch den bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer oder einen Lkw der Bahn zustellen lassen. Nach Zahlung der noch ggf. auf der Sendung lastenden Kosten wurde sie mit dem Frachtbrief an den Empfänger ausgeliefert. Auch schon auf der Versandseite war die Abholung der Sendung beim Absender durch den bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer möglich. Zustellung und Abholung der Sendungen durch den bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer unterlagen dem Beförderungsrecht der Eisenbahnverkehrsordnung, sie waren Teil des Beförderungsvertrages zwischen Bahn und Absender. Somit war bei Schadensfällen während der Zustellung oder Abholung das Eisenbahnfrachtrecht anzuwenden Die bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer handelten im Auftrag der Eisenbahn und waren deren Erfüllungsgehilfen. Die Kosten für Abholung und Zustellung waren zunächst im Frachtsatzzeiger für Stückgut mit veröffentlicht. Nachdem bereits mit der Einführung des Stückgutmodells 1000 bei 808 der verbliebenen 1014 Stückgutbahnhöfe der Deutschen Bundesbahn Flächendienste mit Haus-Haus Verkehr eingeführt worden waren (mit einem entsprechenden Stückgutortsverzeichnis im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil I Abt C), wurde dann mit der kompletten Einführung des „Von Haus zu Haus-Verkehrs“ (1975/1976) das Stückgutortsverzeichnis, in dem alle Orte in der Bundesrepublik Deutschland aufgeführt waren, von und nach denen Hauszustellung möglich war, entsprechend ergänzt. Dabei war bei jedem Ort angegeben, nach welcher „Ortsklasse“ Zustellung und Abholung zu berechnen waren. Die Selbstabholung von Stückgutsendungen war jetzt nur noch in Ausnahmefällen möglich. Diese Hausfracht-Tabellen waren im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil I Abt C veröffentlicht. Zur weiteren Verbesserung der Beförderungszeit und Zuverlässigkeit war bereits zum 01.06.1971 das System der Stückgutleitzahlen eingeführt worden. Die Stückgutleitzahlen wurden als Anhang IV in den Deutschen

Eisenbahn-Gütertarif Teil I Abt C (Stückgutbeförderungsbedingungen) übernommen.

Neben den geschlossenen Stückgutwagen gab es bis 1970 noch Stückgutkurswagen (Sk), die mit einem Nahgüterzug eine bestimmte Strecke mit mindestens 2 (kleinen) Stückguttarifpunkten abfuhren und dort an den Güterschuppen Stückgut aufnahmen oder abluden. Die Güterschuppen dieser kleinen Tarifpunkte lagen meistens ohne besondere Entladerampe direkt am durchgehenden Hauptgleis, die Abfertigungsbefugnisse für Stückgut waren üblicherweise auf ein bestimmtes Höchstgewicht pro Sendung begrenzt (z B 250 kg), das auf ihre Umschlagmöglichkeiten abgestimmt war. Die Stückgutkurswagen wurden überwiegend von besonderen Stückgutumschlagstellen gebildet. Dies waren Stückgutbahnhöfe, an denen Stückgut nicht nur ein- und ausgeladen, sondern auch umgeladen wurde. Auch Umladestellen konnten Stückgutkurswagen bilden. Als Ersatz für den Stückgutkurswagen gab es auch sogenannte leichte Güterzüge (Leig) mit der Aufschrift „Stückgut-Schnellverkehr“. Diese bestanden aus umgebauten Packwagen oder gedeckten Güterwagen, die zu einer Einheit zusammengefasst waren und von einer Lok gezogen wurden. Die leichten Güterzüge waren auf 10 Achsen pro Einheit begrenzt. Sie enthielten auch ein Abteil für das Personal, das für das Aus- und Einladen sowie die Sortierung und abfertigungsdienstliche Behandlung der Sendungen in der Einheit zuständig war. Diese Art der Stückgutbeförderung wurde zum 01.06.1970 zusammen mit der Auflösung aller noch verbliebenen Stückgutumschlagstellen im Rahmen des Stückgutmodells 1000 eingestellt. Vereinzelt gab es nach 1946 auch noch Kraftwagen-Stückgut-Verbindungen, bei denen quasi ein Lkw die Aufgabe des schienengebundenen Stückgutkurswagens übernahm. Weiterer Stückgutverkehr über die Straße wurde vor allem bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen praktiziert, die diesen nach Streckenschließungen oder einfach aus Kostengründen auf die Straße verlagerten. Nähere Einzelheiten über das Verfahren bei der Gutannahme, Verwiegung, Abfertigung und Ablieferung des Gutes bei den Stückgutkurswagen sind der Fachliteratur bzw. den Dienstvorschriften zu entnehmen.

Damit das ganze System der Umladungen funktionierte und Irrläufe möglichst vermieden wurden, gab es die Ladevorschriften. In ihnen war genau festgelegt, in welche geschlossenen Stückgutwagen die einzelnen Sendungen bei den Umladestellen und Stückgutumschlagstellen zu verladen waren. Diese Stellen vermerkten die dafür vorgesehene Ladenummer bei Eingang der Sendungen auf den Frachtbriefen. Hierfür waren die Lademeister zuständig, die auch entschieden, ob und wann Ortswagen oder Umladewagen für den weiteren Transport zu bilden waren. Auch der Einsatz der Güterbodenarbeiter wurde von den Lademeistern gesteuert.

Während das Frachtstückgut in kurze, gedeckte Wagen verladen wurde, mussten für das sogenannte Feuergut sowie für Gut, das wegen seiner Sperrigkeit nicht in die normalen Stückgutwagen verladen werden konnte, offene Wagen verwendet werden. Diese wurden zusammen mit den übrigen Stückgutwagen als geschlossene Feuergutwagen befördert. Neben den normalen Stückgutkurswagen gab es auch Feuergutkurswagen (Fk). Als Feuergut bezeichnete man die Gefahrgüter, die nicht in gedeckte Wagen oder nicht mit anderen Gütern zusammen in einem Wagen verladen werden durften. Für Feuergut gab es bei den Güterabfertigungen einen besonderen Feuergutplatz, auf dem diese Güter (unter Verschluss und geschützt) bis zum Abtransport oder bis zur Auslieferung an den Kunden zwischengelagert werden mussten. Ihre Be- und Entladung erfolgte bei großen Stückgutbahnhöfen an einer besonderen Feuergutrampe. Der Begriff Feuergut und die besonderen Regelungen der getrennten Lagerung und Beförderung für dieses Gut entfielen 1968.

Neben den bisher geschilderten Möglichkeiten der Stückgutbeförderung gab es noch den direkten Stückgutverkehr über den Gleisanschluss. Dieser Gleisanschlussverkehr für Stückgut musste gemäß den PAB mit dem Anschlussinhaber besonders vereinbart werden. Die für den Stückguttransport bestimmten leeren Güterwagen wurden im Gleisanschluss des Versenders von dessen Mitarbeitern beladen und liefen anschließend ohne Zwischenbehandlung bis zum Gleisanschluss des Empfängers, wo die Wagen von dessen Leuten entladen werden mussten. Die Wagen mussten räumlich voll ausgelastet sein oder mindestens 2000 kg Stückgut enthalten. Für den Kunden brachte dieses Verfahren den Vorteil mit sich, dass die Einzelstücke der Sendungen nicht mit den üblichen Stückgutaufklebern versehen werden mussten und die Gefahr von Beschädigung und Verlust durch die wegfallenden Umladevorgänge erheblich geringer war. Zudem war dadurch auch die Beförderungszeit erheblich schneller. Für die vom Absender selbst verladene Stückgüter galten hinsichtlich der Haftung die gleichen Bestimmungen wie für Wagenladungen.

Nachdem bereits in den Jahren 1959/60 bei einer großen Anzahl von kleinen Bahnhöfen die Abfertigungsbefugnisse für Stückgut aufgehoben worden waren, folgte die nächste Rationalisierungswelle mit dem Stückgutmodell S 1000 zum 01.06.1970. Sie brachte im Bereich der Deutschen Bundesbahn eine Reduzierung auf 1014 Stückgutverkehrsstellen mit sich. Schon im Vorfeld zu dieser Maßnahme wurden seit dem 15.03.1966 kleinere Stückgutbahnhöfe im Bahnhofstarif mit einem „K“ (kleiner Stückgutbahnhof) versehen. Für Sendungen von und nach diesen „K“-Bahnhöfen wurde ein Zuschlag von 1,-- DM pro Sendung erhoben (siehe auch im Verzeichnis der Güterverkehrsstellen Abschnitt D. c) (IV) Anlage 6 Verzeichnis der K-Bahnhöfe). Neben der Streichung von unrentablen Stückgutbahnhöfen hatte die Bahn auch andere Möglichkeiten wahrgenommen, eine bessere Wirtschaftlichkeit im Stückgutverkehr zu erzielen. So wurden verstärkt Box- und Gitterboxpaletten mit 1000 kg Ladefähigkeit, fahrbare Kleinbehälter mit 1, 2 oder 3 Kubikmeter Rauminhalt (A-, B und C-Behälter) und einem Ladegewicht von ebenfalls 1000 kg sowie Flachpaletten aus Holz mit demselben Ladegewicht eingesetzt. Dies ermöglichte es den Kunden und der Bahn, Sendungen aus mehreren Einzelstücken zusammenzufassen und vor Beschädigung und (teilweisem) Verlust zu schützen. Auch die Bezettelung jedes einzelnen Teilstücks der Sendung war nicht mehr erforderlich. Gerade im Frachtstückgutverkehr war die Gefahr einer Beschädigung relativ groß, weil die Sendungen in den Stückgutwagen nicht oder nur schlecht gegen die beim Bahnverkehr üblichen Rangierstöße gesichert werden konnten und oft mehrere Male umgeladen werden mussten. Insbesondere sperrige Güter sorgten in den Stückgutwagen immer wieder für Ladelücken. Durch den vermehrten Einsatz der Paletten konnten bei den Ein-, Aus- und Umladevorgängen verstärkt Gabelstapler und Gabelhubwagen eingesetzt werden, was eine schnellere und effizientere Ladetätigkeit sowie eine Verminderung der Schadenshäufigkeit mit sich brachte.

Da alle bisherigen Maßnahmen zur Kosteneinsparung und zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit noch immer nicht ausreichten, wurde bereits einige Jahre später (1975/76) das Stückgutmodell 400 umgesetzt. Es brachte eine weitere Verringerung der Güterverkehrsstellen für Stückgut auf etwa 400 Bahnhöfe mit sich. Die Zahl der Umladestellen wurde auf unter 20 reduziert und so die Beförderungszeit der meisten Stückgutsendungen auf 2 Tage beschränkt. Die Verringerung der Umladestellen bewirkte auch eine Reduzierung der Umladungen, was zu Zeit- und Personaleinsparungen und letztlich auch zu deutlichen Kostensenkungen führte. Auch der „Von Haus zu Haus-Verkehr“ wurde wie oben schon angeführt zur Regel und das Stückgutaufkommen bei der Bahn zeigte sich vorübergehend erholt. Um der Eisenbahn eine weitere Möglichkeit zu geben, sich dem Wettbewerb besser anpassen zu können, wurde im Jahr 1977 erstmals ein „kleiner Margentarif“ herausgegeben, der auf die Stückgutfrachten für Sendungen bis 4 t eine Marge von +/- 7 % ermöglichte.

Das sogenannte Spediteursammelgut, inzwischen im gewerblichen Lkw-Fernverkehr mit das wichtigste Standbein, ist ebenfalls eine Art Stückgutverkehr. Die Spediteure sammeln Stückgutsendungen und fahren diese als Ladung zu einem Ort (z B Güterverkehrszentrum (GVZ)), von wo aus die Verteilung erfolgt. Auch auf der Schiene wurde schon vor dem 2. Weltkrieg Spediteursammelgutverkehr betrieben.

Die von den Spediteuren gesammelten Einzelsendungen wurden als Wagenladung auf der Schiene weiterbefördert. Hierzu existierte bei der Bahn der Ausnahmetarif 24 B 9 (später Ausnahmetarif 483), der den Spediteur zur Auflieferung einer bestimmten Menge innerhalb eines Jahres verpflichtete. Außerdem waren die Verkehrsverbindungen für die Verkehre anzugeben. Die Versandgüterabfertigung schickte eine Liste der mit Sammelgut aufgelieferten Wagenladungen je Relation an die Bundesbahndirektion, die sie nach Prüfung an die Geschäftsführung des Ausnahmetarifs weiterleitete. Bei seiner Neuausgabe im Jahre 1955 wurden 6 Gewichtsklassen ab 3,5 t eingeführt, die gegenüber der vorhergehenden Ausgabe weitere Ermäßigungen mit sich brachten. Im Laufe der Jahre verlor der Ausnahmetarif 483 immer mehr an Bedeutung.

3. Tierverkehr

Beim Tierverkehr auf der Schiene wurde unterschieden zwischen dem Verkehr mit verpackten und solchem mit unverpackten Tieren. Für den Verkehr von unverpackten lebenden Tieren in Wagenladungen existierte ein eigener Tarif, der Deutsche Eisenbahn-Tiertarif (DETT), der Teil des Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarifs war. Die Tiere wurden unterteilt in Vieh (Rinder, Pferde, Esel, Schafe, Schweine usw.) der Stückklassen S 1 bis S 5 und Geflügel der Ladungsklassen L 1 bis L 7. Für die Klasseneinteilung bei Geflügel war maßgebend, ob die Tiere in 1-, 2- oder mehrbödige Wagen verladen werden sollten. Bei der Zuordnung zu den Stückklassen S 1 bis S 5 spielten auch Alter,

Größe und Gewicht der Einzeltiere eine Rolle. Unverpackte Tiere wurden generell mit einem Tierfrachtbrief aufgeliefert und eilgutmäßig ohne Berechnung von Eilgutzuschlag befördert. Neben den normalen gedeckten Wagen, in die das Großvieh verladen wurde, gab es für das Kleinvieh spezielle, gedeckte Viehwagen mit 2 oder mehr Böden - sogenannte Verschlagwagen -, in denen es quasi in mehreren Etagen übereinander verladen werden konnte. Für die Verladung von lebenden Tieren gab es neben den normalen Seitenrampen besondere (fahrbare) Viehrampen und Ladebrücken, die bei allen für den Tierverkehr zugelassenen Tarifpunkten vorgehalten werden mussten. Für die ggf. erforderliche Trennung der Tiere im Wagen (z B zur Vermeidung von Verletzungen) wurden Bretter- und Lattenverschläge (Vorsatzgitter) benutzt und von der Bahn gegen Entgelt gestellt. Für jede mit einem Tierfrachtbrief aufgelieferte Sendung musste ein Begleiter (es konnten auch mehrere sein) gestellt werden, der die Tiere unterwegs zu füttern und zu tränken hatte. Die Begleiter konnten entweder im Güterwagen bei den Tieren oder im Packwagen für das Personal mitfahren. Sie hatten eine Fahrkarte des Personenverkehrs für die Gütertarifentfernung der Tiersendung zu lösen. Auf Antrag des Absenders im Frachtbrief konnte auf die Begleitung der Sendung verzichtet werden. In diesem Falle übernahm die Eisenbahn die Unterwegsfütterung und -Tränkung der Tiere gegen Entgelt nach dem Nebengebührentarif. Die Fütterung und Tränkung der Tiere war nur bei bestimmten Unterwegsbahnhöfen (meist Rangierbahnhöfe und Knotenbahnhöfe) möglich. Dort waren besondere Einrichtungen, sogenannte Viehbuchten, vorhanden, in denen das Tränken und Füttern vorgenommen werden konnte. Nähere Einzelheiten waren in der Güterbeförderungsvorschrift geregelt. Die beladenen Viehwagen wurden in Eilgüterzügen, Schnellgüterzügen und sonstigen schnellfahrenden Güterzügen, aber auch mit Zügen des Personenverkehrs befördert. Auf besonderen Strecken mit regelmäßigem Tierverkehr wurden auch Viehkurswagen (Vk) eingesetzt, die an bestimmten Wochentagen verkehrten. Sie sammelten die Tiere zwischen Abgangsbahnhof und Endbahnhof ein. Bei letzterem wurden sie dann an den örtlichen Schlacht- oder Viehhof oder an einen Viehhändler ausgeliefert. Die Viehkurswagen wurden im Laufe der 60er Jahre wegen des immer weiter zurückgehenden Tierverkehrs auf der Schiene eingestellt.

Nach der Entladung einer Tiersendung mussten alle beim Transport benutzten Gerätschaften und Lademittel sowie der Güterwagen zur Vermeidung von Tierseuchen nach den Bestimmungen der Entseuchungsvorschrift gereinigt und entseucht werden. Hierzu mussten sie, entsprechend gekennzeichnet, zur Entseuchungsanstalt gefahren werden. Der entladene Güterwagen lief mit einem besonderen Hauptzettel (oder Nebenzettel „Zur Entseuchung“) zur Entseuchungsanstalt. Diese waren bei ausgesuchten Bahnhöfen eingerichtet. Für die Entseuchung wurde eine „Entseuchungsgebühr“ nach dem Nebengebührentarif berechnet. Erst nach der Entseuchung durften Güterwagen und Lademittel wieder eingesetzt werden.

Verpackte lebende Tiere (in Käfigen, Kisten usw.) konnten sowohl als Wagenladung als auch als Stückgut aufgeliefert werden. Die Auflieferung erfolgte mit einem Eilfrachtbrief, die Fracht wurde jedoch wie für Frachtgut berechnet, bei Wagenladungen nach der Regelklasse A, bei Stückgut nach den Sätzen des Frachtstückguts. Die Beförderung erfolgte eilgutmäßig, eine ggf. erforderliche Fütterung und Tränkung der Tiere übernahm in der Regel die Eisenbahn gegen Entgelt.

4. Militärgüterverkehr

Der Militärgüterverkehr wurde lange Zeit ausschließlich von der Eisenbahn bewerkstelligt. Die Transporte wurden mit einem besonderen Militärfrachtbrief aufgeliefert und nach dem Deutschen Eisenbahn-Militärtarif abgerechnet. Dieser entsprach in seinem Tarifniveau in etwa dem der Regelklasse A, die Stückgutfrachten denen des Regeltarifs. Zudem gab es noch zusätzliche Abkommen zwischen der Eisenbahn und der Bundeswehr bzw. den Besatzungsmächten über die Bahnbeförderung. Die Militärtransporte bildeten wegen ihrer hohen Tarifierung für die Eisenbahn eine nicht unbedeutende und auch wirtschaftliche Einnahmequelle, zumal Transporte mit Panzern als außergewöhnliche Sendungen mit Lademaßüberschreitung (Lü) und entsprechenden Zuschlägen befördert werden mussten (siehe Abschnitt II.5.). Zum Militärgüterverkehr zählten auch die gemischten Truppenzüge aus Güter- und Personenwagen, für die eine besondere Tarifklasse vorgesehen war. Auch beim Stückgutverkehr war der Anteil des Militärguts nicht zu unterschätzen.

Aus militärstrategischen Gründen musste die Eisenbahn zahlreiche Strecken, die sie nicht mehr benötigte und daher für den Verkehr geschlossen hatte, für den Ernstfall benutzbar und mit einer geringen Geschwindigkeit befahrbar halten. Dafür erhielt sie vom Staat Ausgleichszahlungen. Nach und nach verlor der Militärverkehr für die Eisenbahn

erheblich an Bedeutung, da die Alliierten ihre Truppen ganz aus Deutschland abzogen oder - wie auch die Bundeswehr - ihre Truppenstärke zum Teil erheblich verkleinerten. Hinzu kam, dass die Bundeswehr - vermutlich aus Kostengründen - immer häufiger Panzer und sonstige Fahrzeuge entweder auf eigenen Rädern oder mit eigenen Tiefladern zu den Standorten, Werkstätten und Truppenübungsplätzen brachte.

5. Außergewöhnliche Transporte

Zu den sogenannten außergewöhnlichen Sendungen gehörten z B Sendungen mit Überschreitung des Lademaßes, Stücke mit extremem Einzelgewicht, Sendungen von außergewöhnlicher Länge, zu deren Beförderung mehrere Wagen erforderlich waren, Eisenbahnfahrzeuge auf eigenen Rädern mit und ohne eigenen Antrieb usw.. Diese Sendungen erforderten eine genaue Transportplanung, da sie oft nur über bestimmte Strecken mit oder ohne Sperrung der Nachbargleise befördert werden konnten. Dazu mussten im Extremfall Signale und andere Hindernisse für die Vorbeifahrt abgebaut oder mit Schrittgeschwindigkeit und/oder Verschiebung der Ladung an bestimmten Stellen vorbeigefahren werden. Es konnte sogar vorkommen, dass die Sendung als Sonderzug gefahren werden musste und/oder dass während der Nacht geschlossene Strecken nur wegen dieses einen Transportes mit Personal besetzt werden mussten. Die Beförderung erfolgte häufig in Tiefladewagen, die je nach Gewicht der Sendung bis zu über 30 Achsen haben konnten. Die Beförderung dieser Sendungen musste vom Versender beim maschinentechnischen Dienst der Bundesbahndirektion beantragt werden. Dieser erstellte im Benehmen mit allen übrigen am Transport beteiligten Stellen einen Transportplan, in dem alle Bedingungen (Wagengattung, Frachten und sonstigen Kosten) für die Beförderung der Sendung enthalten waren. Die Fracht wurde abweichend von der normalen Frachtberechnung nicht nach der Tarifentfernung, sondern nach der für diese Sendung speziell ermittelten Entfernung (Lü-Entfernung) über den tatsächlich gefahrenen Weg berechnet. Hierzu gab es bei den Tarifauskunftsstellen der Bundesbahndirektionen eine besondere Karte, auf der die üblichen „Lü-Wege“ mit den jeweiligen Teilentfernungen eingetragen waren. Der Weg, über den die Sendung auf Grund ihrer Beschaffenheit gefahren werden musste, wurde vom maschinentechnischen Dienst der Bundesbahndirektion festgelegt. Die Sendung lief unter der lfd. Nummer des Transportplans (BZA-Nr.). Neben der Fracht wurden ggf. die Gebühr für den Tiefladewagen, Kosten für den Abbau von Signalen, Kosten für das Besetzen mit Personal einer zur Transportzeit normal unbesetzten Strecke usw. erhoben.. Daneben war für alle außergewöhnlichen Sendungen generell ein sogenannter Lü-Zuschlag in Höhe von 25 % der Fracht zu entrichten. Ausnahmen von der Beförderungspflicht auch für diese Sendungen waren nur dann möglich, wenn die Sendung auf Grund ihrer ungewöhnlichen Maße oder ihres Gewichtes nicht mit der Eisenbahn befördert werden konnte. Dies musste von der für den Versandbahnhof zuständigen Bundesbahndirektion bescheinigt werden. Nur in diesen Fällen durfte die Sendung von Spezial-Lkw (Tieflader usw.) gefahren werden. Aber, wie auch in den anderen Teilbereichen des Wettbewerbs mit dem Lkw, nahm auch hier die Zahl der Speditionen zu, die sich auf solche Transporte spezialisiert hatten. Nachdem die Erteilung der Transportgenehmigung für die Beförderung auf der Straße von den Bundesbahndirektionen auf die Landratsämter übergegangen war, war das Ende der bisherigen Praxis gekommen. Obwohl die Landratsämter eigentlich vor der Erteilung der Transportgenehmigung für den Straßentransport bei der Versanddirektion anfragen mussten, ob die Sendung auf der Schiene transportiert werden könne, wurde bald von dieser Regelung immer häufiger abgewichen. Der Transport über die Straße wurde zur Regel.

Zu den außergewöhnlichen Transporten zählen auch die Castor-Transporte auf der Bahn. Da sie erst 1995 aufkamen, sind einige Ausführungen darüber im Abschnitt D. enthalten

6. Behälterverkehr

Die bei der Eisenbahn zum Einsatz kommenden Behälter, später aus dem Englischen übernommen auch als Container bezeichnet, wurden unterschieden nach Klein- und Großbehältern. Daneben gab es später noch den Verkehr mit pa-Behältern (pa = porteur aménager), die nach der Einführung der Transcontainer in Mittelbehälter umbenannt wurden.

Die Kleinbehälter waren in 3 Größen unterteilt:

A-Behälter mit 1 Kubikmeter Rauminhalt,
B-Behälter mit 2 Kubikmeter Rauminhalt
C-Behälter mit 3 Kubikmeter Rauminhalt.

Das Ladegewicht der Kleinbehälter lag bei 1000 kg. Sie konnten sowohl im Stückgut- als auch im Wagenladungsverkehr eingesetzt werden, waren fahrbar und mit einer Feststelleinrichtung versehen. Für die Kunden boten sie die Vorteile des Einsparens von Verpackung und boten besten Schutz vor den vielfältigen Gefahren der Beschädigung des Gutes. Der Verkehr mit Kleinbehältern war in der Behältervorschrift (Beh Vo) (DV 752) geregelt.

Die Kleinbehälter mussten vom Kunden beim Wagenbeamten der Güterabfertigung bestellt werden. Dieser trug sie in das „Behälterbestellbuch“ ein und teilte die Zahl, Art und Verwendung der bestellten Behälter im Anschluss an seine Wagenbestellung dem Wagenbüro der Bundesbahndirektion mit. Auch das Hauptwagenamt (HWA) war wie bei den Güterwagen auch bei der Verteilung und dem Ausgleich der Behälter beteiligt. Nach dem Eingang der bestellten Behälter wurden sie vom Wagenbeamten in den „Behälterstellungsnachweis“ eingetragen. In diesen mussten auch alle nicht gestellten Behälter übernommen werden. Anzahl und Art der Kleinbehälter mussten im Frachtbrief angegeben werden, da im Stückgutverkehr unterschiedliche Mindestgewichte für Sendungen in Behältern beachtet werden mussten. Das Eigengewicht der Behälter wurde nur zur Frachtberechnung mit herangezogen, wenn es ein Drittel des Gewichts der Sendung überschritt. Im internationalen Verkehr war dem internationalen Frachtbrief ein Begleitschein für den Behälter beizugeben. Für die Benutzung der Behälter war vom Kunden Behältermiete zu entrichten. Sie war in der Behältervorschrift festgesetzt, musste jedoch, um dem Kunden gegenüber angewandt werden zu können, wie ein Tarif auch im Tarif- und Verkehrsanzeiger veröffentlicht werden.

Die Großbehälter der Bahn waren mit einem Fassungsvermögen zwischen 3 und 20 Kubikmeter ausgestattet und hatten ein Ladegewicht von 5 t. Ihr Handling entsprach dem der Kleinbehälter und war ebenfalls in der Behältervorschrift geregelt. Wegen ihrer Größe wurden sie ausschließlich im Wagenladungsverkehr eingesetzt. Die Höhe der Miete richtete sich nach der Größe der Behälter.

Eine Besonderheit im Behälterverkehr waren die Collico-Behälter. Sie wurden von der Firma Collico eingesetzt und bestanden zumeist aus dünnem Aluminiumblech. Ihr Einsatzgebiet war der Stückgut- aber auch der Expressgutverkehr. Es handelte sich um Mehrwegbehälter, die mehrheitlich in unbeladenem Zustand zusammengelegt werden konnten. Bestellt wurden sie vom Kunden über die Güterabfertigung. Während des Transports wurde dem Collicobehälter ein Collico-Begleitschein beigefügt. Nach der Entladung wurde der Collico-Behälter (wenn möglich) zusammengeklappt und nach Weisung zur nächsten Einsatzstelle befördert. Für die Collico war zugunsten des Einstellers eine Miete zu entrichten. Für den Verkehr mit den Collico-Behältern war eine besondere Vorschrift (Collico-Vorschrift) herausgegeben worden. Bei der Neuauflage im Jahr 1970 war ein Bestand von 150 000 Collico-Behältern vorhanden, die innerhalb der Bundesrepublik Deutschland (auch im Expressgutverkehr) zum Einsatz kamen. Die Collico-Behälter waren bei der Bahn bis in die 90er Jahre im Einsatz.

Neben den bahneigenen Behältern gab es auch in geringem Umfang Kundenbehälter und Kundensonderbehälter, für die besondere Bestimmungen galten.

7. Palettenverkehr

Gleichzeitig mit dem rasch zunehmenden Einsatz von Gabelhubwagen und Gabelstaplern beim Ein-, Aus- und Umladegeschäft musste die Eisenbahn auch ihren Bestand an Paletten ständig vergrößern. Die Deutsche Bundesbahn verfügte über Flachpaletten (zunächst auch Ladeplatten genannt) aus Holz, die vom Internationalen Eisenbahnverband genormt waren und bei allen europäischen Eisenbahnverwaltungen zum Einsatz kamen, sowie über Box- und Gitterboxpaletten. Letztere kamen überwiegend im Stückgutverkehr zum Einsatz, wo sie wesentlich zur Minderung von Transportschäden beitrugen und gleichzeitig das Ladegeschäft mit Gabelhubwagen aller Art vereinfachten und beschleunigten. Sie waren Lademittel und Verpackung zugleich. Die bahneigenen Paletten waren allesamt für ein Ladegewicht von 1000 kg geeignet. Die Flachpaletten waren an einem Eckholz mit der abgekürzten

Bahnbezeichnung (z B DB), an einem weiteren mit der Abkürzung EUR versehen. Die von der Bahn eingesetzten Paletten waren Tauschpaletten, d h sie wurden im Ein- und Ausgang gegeneinander aufgerechnet. Beschädigte Paletten durften nicht getauscht werden. Da die Flachpaletten bei der Kundschaft sehr begehrt waren und dazu wegen ihrer Beschaffenheit aus Holz bei stärkeren Beanspruchungen häufig beschädigt wurden, waren die Ausfälle durch Verlust und Beschädigung sehr groß. Weil die Beschaffungskosten für eine Flachpalette der Bahn wesentlich über den Kosten lag, die der Kunde beim Verlust von Flachpaletten in seinem Gewahrsam an die Bahn zu zahlen hatte, wurden die Flachpaletten der Eisenbahn von den Kunden gern auch bei anderen Transporten oder auch nur als Unterlage für die Lagerung ihrer Güter eingesetzt. Um diese Missbräuche aufzudecken und einzuschränken war der Fahndungsdienst der Bundesbahndirektionen häufig aktiv. Auch der Aufwand für die Reparatur beschädigter Paletten war im Bereich der Deutschen Bundesbahn sehr hoch. Trotz dieser negativen Begleiterscheinungen hat sich die Flachpalette bis heute durchgesetzt und ist aus dem Ladegeschäft nicht mehr wegzudenken, zumal sie von allen vier Seiten mit den Hubwagen unterfahren werden kann.

Die Boxpalette wurde ausschließlich bei der Deutschen Bundesbahn eingesetzt, während die Gitterboxpaletten auch bei anderen europäischen Eisenbahnen zum Einsatz kamen. Beide Palettenarten waren aus Eisen und daher nicht sehr anfällig für Beschädigungen. Die Gitterboxpalette durfte auch für Transporte in bestimmte europäische Länder eingesetzt werden. Das Eigengewicht wurde bei allen bahneigenen Paletten zur Frachtberechnung herangezogen, wenn es ein Drittel des Gewichts der Sendung überschritt.

Weitere Angaben zum Palettenverkehr bei der Eisenbahn sind der Palettenvorschrift (DV 750) und der Fachliteratur zu entnehmen.

Neben den bahneigenen Paletten wurden von den Kunden vereinzelt auch private Paletten eingesetzt. Dies waren zumeist Einwegpaletten von minderer Qualität, die von der Eisenbahn als Teil des beförderten Gutes betrachtet wurden und deren Eigengewicht bei der Frachtberechnung mitberücksichtigt werden musste.

8. Kombiniertes Verkehr (KV)

Bereits um das Jahr 1950 begann bei der Deutschen Bundesbahn der Einsatz der pa-Behälter. Sie waren für die verschiedensten Gutarten gebaut und dementsprechend wie Güterwagen mit einem Gattungszeichen und einer Behälternummer versehen. Auf ihnen prangte lange Zeit der Slogan „Von Haus zu Haus“, wie dieser Verkehr auch genannt wurde. Ihr Transport auf der Schiene erfolgte auf sogenannten Behältertragwagen (BT-Wagen) (auch pa-Behälter-Wagen genannt), die je nach Größe bis zu 6 Behälter aufnehmen konnten. Die ersten BT-Wagen waren umgebaute Güterwagen anderer Gattungen. Die Beförderung von pa-Behältern verschiedener Gattungen auf einem Behältertragwagen war möglich. Bei der später durchgeführten Neukennzeichnung der Wagengattungen erhielten die Behältertragwagen das Gattungszeichen L. Die Beförderung der pa-Behälter auf der Straße von und zum Kunden erfolgte mit besonderen Zustellfahrzeugen. Es war dies nach dem Straßenrollerverkehr die zweite Art des kombinierten Verkehrs in Deutschland. Die Nachfrage der Kunden nach den pa-Behältern ließ nach dem enormen Aufschwung bei den Großcontainern in den Jahren 1978 und 1979 langsam nach, obwohl der Bestand an pa-Behältern bei der Deutschen Bundesbahn sich von 14 000 Einheiten im Jahre 1979 nochmals auf 21 000 im Jahr 1980 steigerte. Aber bereits einige Jahre später lief der Verkehr nach und nach aus.

Die Binnencontainer der Eisenbahnen waren die Antwort auf die neuen Transcontainer, da die Normung der Transcontainer (auch ISO-Container genannt) mit den amerikanischen Maßen von 10 bis 40 Fuß eine optimale Ausnutzung mit Pool-Paletten nicht möglich machte. Die in Europa eingesetzten Binnencontainer der Bahn, die ab 1967 international von der von 11 europäischen Staatsbahnen gegründeten „INTERCONTAINER -Gesellschaft“ verwaltet und eingesetzt wurden, ermöglichten dagegen die optimale Ausnutzung bei der Verwendung von Paletten. Die Fa INTERCONTAINER hatte die Aufgabe, im internationalen Eisenbahnverkehr Container als komplette Dienstleistung von Haus zu Haus zu transportieren sowie für die Lagerung und den Rücktransport der leeren Container zu sorgen. Die Deutsche Bundesbahn hatte für die von ihr eingesetzten Binnencontainer eigens die Tochterfirma „Transfracht“ gegründet, die ebenfalls Mitglied bei INTERCONTAINER war. Für den Umschlag der Binnencontainer vom Güterwagen auf den Lkw und umgekehrt waren besondere Umschlaganlagen (Terminals) notwendig. Deshalb wurden bereits in den Jahren 1968, 1969 und 1970 von der Deutschen Bundesbahn rund 40

Containerumschlagplätze mit leistungsfähigen Portalkränen in Betrieb genommen. Der Containerverkehr konnte so bereits 1970 sein Volumen um 68 % steigern. Die für den Containerumschlag ausgebauten Bahnhöfe (Cubf) wurden ab 1970 im Bahnhofstarif besonders gekennzeichnet (weitere Einzelheiten siehe in der Dokumentation unter dem Stichwort „Cont“ bzw. „C“). Später kam es zur Ausgabe von speziellen Containertarifen bei der DB (Ausnahmetarife 493, 494 und 495) für die Beförderung von beladenen und leeren Containern zwischen den einzelnen Terminals. Die europäischen Eisenbahnverwaltungen gaben parallel dazu den internationalen Transcontainertarif (Nr. 9145 im Tarifverzeichnis) heraus, an dem sogar alle Bahnen des damaligen Ostblocks (außer der russischen Eisenbahn) beteiligt waren. Dieser Tarif machte die durchgehende Frachtberechnung für Transcontainer zwischen allen europäischen Containerbahnhöfen möglich. Ebenfalls ins Jahr 1970 fiel der Startschuss für den ersten Europa-Express-Containerzug zwischen Paris und Köln. Für die Verladung der Binnen- und der ISO-Container wurden besondere Containertragwagen entwickelt, nachdem die Container zunächst auf Kbs- oder Rs-Wagen befördert werden mussten. Der Bestand der Deutschen Bundesbahn an eigenen Großcontainern lag im Jahr 1979 bei rund 4 400 Stück, im Jahr 1980 bereits bei 7 600. Im Juni 1988 wurde bei der Deutschen Bundesbahn unter der Bezeichnung „KLV 88“ der kombinierte Ladungsverkehr neu geordnet. Dabei erfolgte eine weitgehende Konzentration auf einige wenige Umschlagbahnhöfe (Ubf) mit starkem Aufkommen. Dadurch war es möglich, die Containerzüge ohne Rangieren direkt von einer Umschlaganlage zur nächsten zu fahren und direkte Verbindungen zwischen den Zentren der Wirtschaft aufzubauen. Die Züge verkehrten täglich, erforderlichenfalls auch mehrmals und stets über Nacht.

Die im Seeverkehr und damit weltweit einsetzbaren Transcontainer (oder ISO-Container) hatten eine Länge von damals 10,20,30 oder 40 Fuß. Da sie wegen der amerikanischen Maße in Europa Schwierigkeiten insbesondere beim Transport mit dem Lkw bereiteten, werden die inzwischen eingesetzten und gebauten ISO-Container weltweit nach ISO 668 genormt. Zum Einsatz kommen fast ausschließlich nur noch 20 und 40 Fuß-Container. Daneben gibt es zahlreiche kleinere Abweichungen in den Maßen und viele Bauarten für spezielle Transporte. Im Mai 1966 traf erstmals ein Schiff mit 20 und 40 Fuß-Containern in Bremerhaven ein. Schon im März 1967 wurde in Fischbach-Weierbach (Bundesbahndirektion Saarbrücken) ein Umschlagplatz mit Portalkran für Transcontainer eingerichtet, von dem die neuen Transportbehälter mit Nachschub aus den USA ins nahegelegene größte Lager der US-Army in Europa in Nahbollenbach transportiert wurden. Die ISO-Container werden mit den gleichen Umschlaganlagen der Bahn wie die Binnencontainer umgeschlagen und sind ihnen von der Frachtberechnung her gleichgestellt. Ihr Einsatzgebiet ist vorrangig der Überseeverkehr. Im Februar 1969 wurde unter Mehrheitsbeteiligung der Deutschen Bundesbahn die „Transfracht - Deutsche Transportgesellschaft mbH“ gegründet. Sie sollte fortan sowohl die organisatorische als auch die kommerzielle Abwicklung von Containertransporten auf der Schiene betreiben. Im Jahre 1974 konnte die Transfracht bereits die stolze Zahl von 234 100 Containertransporten aufweisen. Die Zahl der transportierten Großcontainer erreichte im Jahr 1978 bereits die Zahl von 628 500, mit denen 5,2 Millionen (Mio) t Güter befördert wurden. Die Firma TFG Transfracht ist noch heute als Teil von DB Schenker Rail das bedeutendste Unternehmen im Seehafenhinterlandverkehr.

Im Oktober 1954 wurde erstmals der Versuch eines Huckepackverkehrs zwischen Hamburg und Frankfurt (Main)/Mülheim (Ruhr) gestartet. 1956 wurden die Versuche in der Relation Hamburg - Wanne-Eickel mit neuen Huckepack-Sattelkraftfahrzeugen fortgesetzt. Anfang der 60er Jahre kam es bei der Deutschen Bundesbahn erstmals zur Verladung von Sattelanhängern auf sogenannten Wippenwagen. Im September 1968 gründeten die Deutsche Bundesbahn und einige gewerbliche Güterkraftverkehrsunternehmen die „Deutsche Gesellschaft für Kombinierten Güterverkehr mbH“. Ziel dieser neuen Firma war die Organisation kombinierter Güterverkehre zwischen der Straße und der Eisenbahn. Als nächster Schritt folgte im Februar 1969 die Gründung der „Kombi-Verkehr - Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co KG“ zur Abwicklung des sogenannten Unternehmer-Huckepackverkehrs. Nach der Gründung der Fa Kombiverkehr wurde der Ausbau dieser Verkehre im Juli 1969 mit der Aufnahme von 4 Schnellgüterzug-Verbindungen eingeleitet. Noch im gleichen Jahr verkehrte der erste „Shuttle-Zug“ mit den neuen Niederflurwagen, bei denen die Lkw-Fahrer im Zug mitfahren („Rollende Landstraße“ (Ro La)). Allerdings blieben die Huckepacktransporte auch später auf nur wenige Relationen beschränkt. Trotzdem war die Anzahl der beförderten Sendungen beachtlich. So konnten z B im Jahr 1978 insgesamt 178 500 Huckepacksendungen mit 2,9 Mio t Gütern befördert werden. Im Jahr 1994 wurden schließlich alle Ro La-Linien im deutschen Binnenverkehr eingestellt. Alle im Huckepackverkehr tätigen Gesellschaften (Kombiverkehr, Hupac usw.) durften sich nicht zusätzlich am lukrativen Geschäft der Beförderung von ISO-Containern beteiligen. Ihr

Betätigungsfeld war auf den kombinierten Verkehr Schiene - Straße mit der Beförderung von Lkw und Wechselbehältern beschränkt.

Ebenfalls zu den kombinierten Verkehren gehört der Straßenrollerverkehr. Dieser war erstmals im Jahre 1933 von der damaligen Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) eingerichtet worden. Dabei wurden komplette Güterwagen samt Ladung auf einen speziell entwickelten Tieflade-Lkw (Straßenroller) umgesetzt und zum Empfänger gefahren. Auf diese Weise konnten viele Firmen (wieder) bedient werden, die über keinen Gleisanschluss verfügten oder deren Gleisanschluss durch Streckenschließung die Schienenanbindung verloren hatte. Die ersten Straßenroller stammten von der Fa Culemeyer und wurden nach und nach durch solche anderer Hersteller ergänzt. Bis zum Jahr 1958 wurden auf diese Weise rund 160 000 Güterwagen über die Straße den Kunden zugerollt. Die Straßenrollerverkehre waren auf bestimmte Verkehre beschränkt, waren im Laufe der Jahre stark rückläufig und wurden daher von der Deutschen Bundesbahn im Jahre 1987 eingestellt. Insgesamt waren bei der Deutschen Bundesbahn 242 Straßenroller im Einsatz gewesen.

Eine weitere Variante des kombinierten Verkehrs ist das Abrollcontainer-Transportsystem (ACTS). Mit diesem System ist es möglich, Großcontainer direkt vom Güterwagen auf das Zustellfahrzeug zu verladen, ohne auf die Umschlaganlagen der Containerbahnhöfe zurückgreifen zu müssen. Inwieweit sich dieses neue System am Markt durchsetzen kann, bleibt abzuwarten.

Weitere Details zu den kombinierten Verkehren müssen der Fachliteratur entnommen werden.

9. Dienstgutverkehr

Wie bei einem Großunternehmen mit Dienststellen aller Art und großen Werkstätten nicht anders zu erwarten war, fielen auch bei der Eisenbahn eine Unmenge an Materialien an, die von einer Dienststelle zur anderen, von Privatfirmen an Stellen der Bahn und umgekehrt transportiert werden mussten. Die Abwicklung dieses Verkehrs, Voraussetzungen, Zuständigkeiten und sonstige Bestimmungen waren in der Dienstgutvorschrift (DV 245) geregelt.

Dienstgut wurde mit Dienstgutfrachtbrief (Anlage der DV 245) aufgeliefert, sofern nicht ein Dritter als Absender oder Empfänger die Kosten der Beförderung zu tragen hatte. In diesen Fällen wurde ein normaler Frachtbrief verwendet. Fracht und Nebengebühren wurden bei Auflieferung mit Dienstgutfrachtbrief nicht berechnet. War der Absender der Sendung ein Dritter und gingen die Beförderungskosten zu Lasten der Eisenbahn, musste der Dienstgutfrachtbrief einen entsprechenden Vermerk mit Stempel der Eisenbahndienststelle tragen, die den Transport veranlasst hatte. Dienstgut wurde als Frachtgut, in besonders gelagerten Fällen auch als Eilgut aufgeliefert und befördert. Größere Mengen (Schotter, Schwellen, Schienen, Gleisjoche usw.) wurden auch in besonderen Dienstgüterzügen (Dsg) oder Arbeitszügen (Az) transportiert. Die Arbeitszüge fuhren hinaus auf die freie Strecke, wo die Güter für Gleisbauarbeiten benötigt und ausgeladen wurden. Die Beförderung der Dienstgutwagenladungen erfolgte je nach Gutart in normalen Güterwagen, aber auch in Dienstgüterwagen verschiedenster Bauart. Auch die Dienstgüterwagen waren beheimatet. Bei Auflieferung von Dienstgut als Stückgut erfolgte die Beförderung im Rahmen des normalen Stückgutverkehrs.

Während von 1946 bis 1957 lediglich 2 Tarifpunkte (Meimersdorf Vbf bei Kiel und Schwerte (Ruhr) Ost) ausschließlich für Dienstgut zugelassen war, erhielten ab 2001 zahlreiche Tarifpunkte bei Bedarf entweder für Baustellenverkehre oder Tochterunternehmen der Deutschen Bahn AG wieder entsprechend eingeschränkte Abfertigungsbefugnisse für den Ladungsverkehr. Sie waren für den normalen öffentlichen Ladungsverkehr nicht geöffnet (siehe auch Dokumentation).

10. Flüssigeisenverkehr

Bereits im Jahre 1956 wurde erstmals der Verkehr von flüssigem Roheisen von Oberhausen West nach Mülheim (Ruhr)-Styrum aufgenommen. Die Beförderung des Flüssigeisens erfolgte in Ganzzügen, die aus besonders für diese Verkehre konstruierten Privatwagen, den sogenannten Torpedowagen, gebildet waren. Diese dick ummantelten und hervorragend isolierenden Wagen (Wg) waren imstande, das in flüssigem Zustand mit über 1000 ° Celsius verladene Roheisen so warm zu halten, dass es während der Beförderung seinen flüssigen Zustand behielt und so überhaupt

auch wieder entladen werden konnte. Transporte dieser Art wurden im Ruhrgebiet und im Saarland durchgeführt und waren Teil der Rationalisierungsbemühungen im Eisen- und Stahlsektor. Bis 1994 waren diese Verkehre für die Bahn sehr lukrativ, ein ernsthafter Wettbewerb bestand nicht.

11. Der Lkw-Verkehr der Bahn

Die Eisenbahn betätigte sich - wie schon vor dem 2. Weltkrieg - auch als Lkw-Unternehmer. Neben einer wechselnden Anzahl an bahneigenen Lkw kamen immer mehr Straßenspediteure, die „Im Auftrag der DB“ tätig waren, zum Einsatz. So waren im Jahr 1950 bei der Deutschen Bundesbahn 1660 Lkw mit 1210 Anhängern im öffentlichen Güterverkehr tätig. Neben der Deutschen Bundesbahn selbst führten bereits damals über 500 Lkw-Unternehmer im Straßengüterverkehr für die Deutsche Bundesbahn Transporte durch. Wegen des immer mehr expandierenden Kraftwagendienstes bei der Deutschen Bundesbahn wurde bereits im Jahre 1952 beim Hauptwagenamt eine besondere Kraftwagenabteilung eingerichtet. Die Lkw der Bahn unterlagen wie auch die Lkw der übrigen Spediteure der Konzessionierungspflicht (siehe unter III. 3.). Der Einsatz der von der Bahn betreuten Lkw wurde von den Kraftverkehrsstellen (Kvst) gelenkt, die in der Regel bei den großen Güterabfertigungen angesiedelt waren. Die Überwachung und Koordinierung erfolgte durch die Kraftverkehrsleitungen (KVL) der Deutschen Bundesbahn bei den Bundesbahndirektionen. Der Anteil der von im Auftrag der Deutschen Bundesbahn tätigen Lkw erbrachten Leistungen stieg immer mehr an, sodass er schon bald den Anteil der bahneigenen Lkw überstieg. Bereits Mitte der 60er Jahre wurden fast nur noch Transporte „Im Auftrag der DB“ durchgeführt.

Im Jahre 1955 gründeten einige Güterverkehrsunternehmer der Deutschen Bundesbahn die Firma „Transa“, der Ende der 70er Jahre auch die Deutsche Bundesbahn beitrug. Die noch bestehenden Kraftverkehrsstellen wurden nach und nach in Agenturen der „Transa“ umgewandelt, die Kraftverkehrsleitungen bei den Bundesbahndirektionen wurden aufgelöst. Zu Beginn des Jahres 1982 vergab die Deutsche Bundesbahn noch einmal 2 916 Lkw-Konzessionen an 974 verschiedene Unternehmen des Güterkraftverkehrs, nachdem sich im Jahr zuvor die vom Güterkraftverkehr der Deutschen Bundesbahn gefahrene Tonnage auf 12,5 Mio t belaufen hatte. Heute ist die „Transa Spedition GmbH“ eine Tochter von DB Schenker und damit Teil des DB-Konzerns. Lkw von DB Schenker gehören inzwischen zum Straßenbild.

Bezüglich der bahnamtlichen Rollfuhr im Stückgutverkehr und der dort tätigen Lkw siehe unter Abschnitt II. Ziffer 2.

12. Internationaler Verkehr

Wie im Binnenverkehr bestand auch im internationalen Verkehr nach der CIM für die Eisenbahn Beförderungspflicht. Im internationalen Eisenbahnverkehr waren an der Beförderung mindestens 2 Bahnen beteiligt. Für die meisten Verkehre zwischen 2 Ländern existierten sogenannte Verbandstarife, nach denen die Sendungen abgefertigt wurden. Die Verbandstarife übernahmen weitgehend das Frachtniveau der Binnentarife der beteiligten Bahnen. Viele Verbandstarife waren jedoch nur für den Verkehr zwischen den in ihrem eigenen Bahnhofsverzeichnis aufgenommenen Bahnhöfen zugelassen oder waren nur auf die in ihrem Güterverzeichnis aufgeführten Güter beschränkt. Die Möglichkeit der Abfertigung und Beförderung von Stückgut nach den Verbandstarifen war nur in Ausnahmefällen vorgesehen. Für den Stückgutverkehr zwischen 6 westeuropäischen Bahnverwaltungen wurde der „Allgemeine Europäische Stückgut-Tarif“ (AEST) eingeführt. Er war ein Zonentarif und führte zu einer Verbilligung der Stückgutfrachten zwischen den beteiligten Ländern.

Einige der wichtigsten Verbandstarife für die Deutsche Bundesbahn waren (in Klammer die Nummer aus dem Tarifverzeichnis, soweit noch in Erinnerung):

- DIGT = Deutsch-Italienischer Eisenbahn-Gütertarif (9103), auch für Stückgut
- NORDEG = Nordisch-Deutscher Eisenbahn-Gütertarif (9162), auch für Stückgut
- DJGT = Deutsch-Jugoslawischer Eisenbahn-Gütertarif (9104)
- DB-CSD-Tarif = Deutsch-Tschechoslowakischer Eisenbahn-Gütertarif (9109)

DB-PKP-Tarif = Deutsch-Polnischer Eisenbahn-Gütertarif (9108)
Deutsch-Spanisch/Portugiesischer Eisenbahn-Gütertarif (9127)
DB-SNCB-Tarif = Deutsch-Belgischer Eisenbahn-Gütertarif (9012)
Fährboottarif = Eisenbahn-Gütertarif Bundesrepublik Deutschland - Großbritannien (9170)

Später kamen weitere wichtige Verbandstarife und internationale Tarife hinzu wie z B:

DÖGT= Deutsch-Österreichischer Eisenbahn-Gütertarif
DFGT = Deutsch-Französischer Eisenbahn-Gütertarif (9180)
DB-DR-Tarif = Eisenbahn-Gütertarif für den Verkehr zwischen der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn (5700) (Nachfolger des Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarifs für den Verkehr Deutsche Bundesbahn - Deutsche Reichsbahn (DB-DR-Tarif) (90)
Iberiatarif = Internationaler Tarif für die Beförderung von Obst und Südfrüchten von bestimmten spanischen und portugiesischen Bahnhöfen nach bestimmten Bahnhöfen (9330)
Transcontainertarif = Internationaler Eisenbahn-Gütertarif für die Beförderung von Transcontainern (9145) (zwischen fast allen europäischen Staaten außer der UdSSR)
EGKS-Tarif = Europäischer Eisenbahn-Gütertarif für die Beförderung von Kohle und Stahl zwischen den Staaten des EGKS-Vertrages (9001) (5 Bände)
AEST = Allgemeiner Europäischer Stückguttarif (unter Beteiligung von 6 Bahnen)
DIUM = Einheitlicher Entfernungszeiger für den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr (8700)

Nachdem im Jahre 1952 der EGKS-Vertrag zwischen den Staaten der Montanunion in Kraft getreten war, wurde bald darauf der EGKS-Tarif eingeführt. Dieser bestand aus 5 Teilheften, wobei die Teile 4 und 5 die Entfernungszeiger waren. Aus diesen beiden Teilheften entwickelte sich später der DIUM, der vom Internationalen Eisenbahnverband herausgegeben wurde. Er enthält die Tarifentfernungen fast aller europäischen Güterverkehrsstellen zu den Grenzbahnhöfen ihres Landes sowie die Transitentfernungen der beteiligten Länder.

Neben den Verbandstarifen gab es weitere internationale Gütertarife, die entweder den direkten Wettbewerb zum gebrochenen Schiffs-/Lkw-Weg aufnahmen oder nur spezielle Verkehre begünstigten. Einige Beispiele:

Eisenbahn-Gütertarif für die Beförderung von Eisen und Stahl von bestimmten Bahnhöfen in Belgien nach bestimmten Bahnhöfen in der Bundesrepublik Deutschland (1231)
Eisenbahngütertarife für die Beförderung von Kohle in geschlossenen Zügen von bestimmten deutschen Bahnhöfen zu bestimmten luxemburgischen Bahnhöfen (9122 und 9123)
Eisenbahn-Gütertarif für die Beförderung von Eisen und Stahl von bestimmten luxemburgischen Bahnhöfen nach bestimmten deutschen Bahnhöfen (9124)
Eisenbahn-Gütertarif für die Beförderung von Obst und Gemüse von bestimmten französischen Bahnhöfen nach bestimmten deutschen Bahnhöfen (9483) usw.

Neben diesen direkten Tarifen zwischen dem Ausland und deutschen Bahnhöfen gab es natürlich auch Verbandstarife zwischen Drittländern über das Gebiet der Deutschen Bundesbahn (z B Französisch-Polnischer Verbandstarif), an denen die Deutsche Bundesbahn als Transitbahn beteiligt war. Auch gab es Transittarife der Deutschen Bundesbahn, die zur Anwendung kamen, wenn kein entsprechender Verbandstarif vorlag, wie die Tarife Ö... oder CH...(z B Ö 9) für Sendungen aus dem Ausland über Deutschland nach Österreich und der Schweiz.

Da die Transporte im internationalen Verkehr in der Regel über verschiedene mögliche Grenzübergänge oder sogar über mehrere Transitländer geleitet werden konnten, war die Eisenbahn verpflichtet, den nach ihrem Ermessen für den Kunden günstigsten Beförderungsweg zu wählen, sofern der Kunde nicht einen bestimmten Weg vorgeschrieben hatte und dieser auch zulässig war. In bestimmten Länderverbindungen war der Verbandstarif zwingend anzuwenden, wenn alle für die Anwendung erforderlichen Kriterien erfüllt waren. In allen Fällen, in denen die Sendungen nicht nach den

Verbandstarifen oder anderen internationalen Tarifen abgewickelt werden konnten (z B bei außergewöhnlichen Transporten, Tiersendungen, Sendungen für Gutarten, für die der Verbandstarif nicht zugelassen war usw.), mussten diese nach den Binnentarifen der am Transport beteiligten Bahnen abgerechnet werden. Wegen des zum Teil sehr unterschiedlichen Tarifniveaus bei den einzelnen Staatsbahnen und auch bei kurzen Teilentfernungen aus der Anfangsstaffel der anzuwendenden Tarife war es häufig so, dass die kürzestmögliche Gesamtdistanz noch lange nicht die kostengünstigste Variante für die Gesamtfracht war. So konnte es im Extremfall vorkommen (z B EGKS-Gut vom Saarland nach Belgien oder umgekehrt), dass bis zu 20 verschiedene Wege berechnet werden mussten! Dabei spielten ggf. auch die Wagengattung und die Auslastung der Wagen eine entscheidende Rolle. Da die Güterabfertigungen mangels Kenntnis und Besitz fremder Binnentarife den günstigsten Weg nicht selbst ermitteln konnten, mussten in diesen Fällen die Gütertarifauskunftsstellen bei den Bundesbahndirektionen eingeschaltet werden. Diese waren in der Lage, für alle Eisenbahntransporte innerhalb Europas, nach dem Vorderen Orient und auch dem gesamten Ostblock bis hin nach Ostasien (China, Mongolei, Vietnam, Korea) Frachtauskünfte zu erteilen und den günstigsten Weg zu ermitteln. So existierte für den Transit durch alle Staaten im kommunistischen Machtbereich (einschl. Ostasien) der Einheitliche Transittarif (ETT). Dessen Frachtniveau war extrem niedrig, sodass z B Sendungen aus dem Saarland nach der Türkei über den Weg Tschechoslowakei, Ungarn, Rumänien und Bulgarien immer billiger waren wie Sendungen über Österreich, Jugoslawien, Bulgarien/Griechenland. Für Sendungen nach dem Orient (Türkei, Iran, Irak, Syrien, Jordanien, Libanon) existierte der Tarif Balkan-Vorderer Orient (BPO), anwendbar ab der jugoslawischen Grenze, oder der Taurus-Tarif (anwendbar für Sendungen ab der türkischen Grenze nach den Staaten des Taurus-Abkommens). Die Binnentarife fast aller europäischen Staatsbahnen lagen ebenfalls den Gütertarifauskunftsstellen der Bundesbahndirektionen vor, zum Teil als deutsche Übersetzung des Rittmann-Verlags aus der Schweiz. Auch BPO, Taurus-Tarif und andere internationale Verbandstarife ohne Beteiligung der Deutschen Bundesbahn, die jedoch für Frachtkalkulationen von Belang waren, (z B der Bulgarisch-Griechische Verbandstarif) lagen als deutsche Übersetzung dieses Verlags vor.

Weiterhin war im internationalen Güterverkehr genau geregelt, über welche Transitländer eine Sendung von Land A nach Land B geleitet werden durfte. Dazu gab es ein „Verzeichnis der für den internationalen Eisenbahn-Güterverkehr zugelassenen Transitländer“, aus dem die erlaubten Transitländer für alle möglichen Länderverbindungen zu ersehen waren. Für welche Sendungen und nach welchen Bahnhöfen die einzelnen Grenzübergänge geöffnet waren, konnte dem „Verzeichnis der Grenzübergänge und der Verkehrsbeschränkungen im internationalen Eisenbahn-Güterverkehr“ (LIF) entnommen werden. Die einheitliche Behandlung der Güterwagen durch alle Eisenbahnverwaltungen im internationalen Verkehr, insbesondere die Bestimmungen über die gegenseitige Benutzung von Güterwagen oder die Rückführung leerer Wagen war im RIV (Regolamento Internazionale dei veicoli) geregelt. Leider kam es öfter vor, dass bestimmte Verwaltungen, insbesondere die im Vorderen Orient, sich nicht an die Bestimmungen des RIV hielten. Sie gaben hochwertige Spezialwagen der Deutschen Bundesbahn nicht rechtzeitig leer oder beladen zurück, sondern setzten sie längere Zeit auf ihren Strecken ein. Schlimmstenfalls tauchten die Wagen nie mehr bei der Deutschen Bundesbahn auf. Dies führte später dazu, dass bestimmte Wagengattungen oder -Bauarten nicht mehr nach diesen Ländern beladen werden durften. Für den Aufenthalt eines fremden Güterwagens mussten alle Bahnen, auch die Transitbahnen, der Eigentumsverwaltung des Güterwagens ein Entgelt zahlen. Entladene Güterwagen mussten von der Empfangsbahn über dieselben Grenzübergänge zurückgeführt werden, über die sie im beladenen Zustand gelaufen waren. Eine Wiederbeladung in Richtung Heimat war zugelassen, aber streng reglementiert, eine Wiederbeladung in ein Drittland war nicht erlaubt. Um die teilweise sehr weiten und zeitaufwändigen Leerrückläufe der Güterwagen zu minimieren, wurde schon im Jahre 1951 zwischen der Deutschen Bundesbahn und der französischen Staatsbahn (SNCF) ein gemeinsamer EUROP-Wagenpark von 100 000 Güterwagen eingerichtet, an dem sich beide Verwaltungen jeweils zur Hälfte beteiligten. Bereits im März 1953 wurde der EUROP-Pool um neue 10 europäische Mitglieder mit zusätzlichen 160 000 Güterwagen erweitert. In dem EUROP-Vertrag verpflichteten sich die Mitgliedsverwaltungen, einen Teil ihrer normalen Güterwagen (Gattungen G, E, K und R) in diesen Gemeinschaftspool einzubringen. Die Wagen wurden zusätzlich mit der Aufschrift EUROP versehen und waren nun innerhalb der beteiligten Länder frei verwendbar. Später wurde der Pool noch um weitere Wagengattungen erweitert und auch mengenmäßig erheblich aufgestockt. Durch die Normung der Teile der einzelnen Bauarten in den beteiligten Ländern war es ab 1960 möglich, die EUROP-Wagen fremder Bahnen bei allen teilnehmenden Bahnen zu reparieren und mit Original-Ersatzteilen zu versehen.

Eine Besonderheit im internationalen Verkehr war die Einrichtung der Güterabfertigungen der Deutschen Bundesbahn

in den französischen Grenzbahnhöfen Forbach und Apach. Beide bestanden seit Anfang der 60er Jahre und waren im Gegensatz zu den Bahnhöfen der Deutschen Bundesbahn in Salzburg, Kufstein und Basel keine Güterverkehrsstelle der Deutschen Bundesbahn im Bahnhofstarif. Die Güterabfertigung der Deutschen Bundesbahn in Forbach war zunächst nur für die Erfüllung der deutschen Zoll- und Grenzgeschäfte im Wagenladungsverkehr über den Grenzübergang Saarbrücken Grenze/ Forbach frontière zuständig. Die Erfüllung dieser Geschäfte im Stückgutverkehr erfolgte in Saarbrücken Hgbf. Für die Erfüllung der französischen Zoll- und Grenzgeschäfte sorgte das Zollbüro der französischen Staatsbahn in Saarbrücken Hgbf. Saarbrücken Hgbf war also Zollgemeinschaftsbahnhof. Zum 31.07.1977 wurde das französische Zollbüro in Saarbrücken Hgbf geschlossen. Fortan wurden die Zollgeschäfte für Stückgut und Wagenladungen nur noch in Forbach erledigt, bei der Deutschen Bundesbahn von der Güterabfertigung der Deutschen Bundesbahn, bei der französischen Staatsbahn von der französischen Güterabfertigung. Die Güterabfertigung der Deutschen Bundesbahn in Apach erledigte dagegen die Grenz- und Zollgeschäfte im Stückgut- und Wagenladungsverkehr über den Grenzübergang Perl Grenze/Apach frontière. Hier war insbesondere ein sehr starker Reexpeditionsverkehr von Obst- und Gemüsesendungen von Spanien/Portugal und Frankreich nach Deutschland und den darüber hinaus gelegenen Ländern zu erledigen. Zum 26.05.1990 wurden beide in Frankreich liegenden Güterabfertigungen der Deutschen Bundesbahn geschlossen und die Erledigung der Zollgeschäfte wieder nach Deutschland verlagert. Zudem war viele Jahre bei der Bundesbahndirektion Saarbrücken ein Verbindungsbüro der französischen Staatsbahn für den Güterverkehr eingerichtet, wahrscheinlich ein Relikt aus der Zeit, in der das Saarland zum französischen Wirtschaftsgebiet gehörte.

13. Der Eisenbahn-Güterverkehr des Saarlandes in der Zeit von 1946 - 1959

Nach dem 2. Weltkrieg bestand die Reichsbahndirektion (RBD) Saarbrücken zunächst in ihren alten Grenzen unter amerikanischer Besatzung weiter. Nachdem das Saarland und weite Teile Südwestdeutschlands an die französische Besatzungsmacht übergeben worden waren, wurde mit Erlass der französischen Militärregierung vom 06.08.1946 eine Eisenbahndirektion (ED) Saarbrücken, der während Krieges auch die Eisenbahnen in Luxemburg und Teilen Lothringens zugeordnet worden waren, in den Grenzen von 1938 wieder eingerichtet. Nach der Schaffung des Saarlandes als eigenes Staatsgebilde unter französischer Besatzung im Jahre 1947 kam es am 01.04.1947 zur Gründung der „Saarländischen Eisenbahnen“ (SEB) mit der Eisenbahndirektion Saarbrücken, die aber weiterhin auch für ihre im Bereich des späteren Rheinland-Pfalz liegenden Tarifpunkte der französischen Zone zuständig blieb. Die volle Einbeziehung der saarländischen Güterverkehrsstellen in die deutschen Tarife blieb zunächst voll erhalten. Am 01.12.1947 musste die Eisenbahndirektion Saarbrücken ihre in Rheinland-Pfalz gelegenen Güterverkehrsstellen an die (neu gegründete) Eisenbahndirektion Trier und an die Eisenbahndirektion Mainz abgeben. Gleichzeitig wurden im Bahnhofstarif provisorisch bereits 8 Grenzübergänge zwischen dem Saarland und Rheinland-Pfalz als neue Güterverkehrsstellen aufgenommen, die aber vorerst außer Kraft blieben. Am 01.06.1948 wurde die durchgehende Abfertigung zwischen den saarländischen Güterverkehrsstellen und denen der übrigen Besatzungszonen aufgehoben und die saarländischen Güterverkehrsstellen im Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarif Teil II Heft D mit der Bahnbezeichnung „Saar“ gekennzeichnet. Die Angaben zur Ermittlung der Tarifentfernung wurden im Bahnhofstarif gestrichen. Gleichzeitig wurden die 8 bisher provisorisch aufgenommenen Grenzübergänge zum Saarland unter neuer Namensgebung endgültig eröffnet. Wegen seiner Zugehörigkeit zum französischen Wirtschaftsbereich wurden zur gleichen Zeit auch die bisher im Saarland noch geltenden deutschen Tarife aufgehoben und durch ein eigenes Tarifwerk ersetzt, das dem der französischen Staatsbahn entsprach. Dieses bestand aus über 20 Einzeltarifen für verschiedene Gütergruppen (z B für Eisen und Stahl, Obst und Gemüse oder chemische Erzeugnisse) in die auch zahlreiche Ausnahmeregelungen (ähnlich unseren Ausnahmetarifen) integriert waren. Anders als unsere Frachtsatzzeiger enthielten die französischen Tarife sogenannte Barèmes, die ihrerseits Frachtsätze in französischen Franken (FF) (später saarländische Franken) je t für die jeweiligen Entfernungen aufwiesen. Auch ein eigenes Entfernungswerk für alle Entfernungen von und nach allen saarländischen Güterverkehrsstellen und Grenzübergängen wurde herausgegeben, das auch für den Expressgutverkehr Gültigkeit hatte. Eine Besonderheit dieses Entfernungswerks war es, dass von den im Saarland gelegenen Güterverkehrsstellen nach verschiedenen Grenzübergängen zwischen dem Saarland und der Bundesrepublik Deutschland zwei unterschiedliche Tarifentfernungen galten. Diese Tarifpunkte hatten auch unterschiedliche Bezeichnungen z B Nennig I und Nennig II. Der Übergang Nennig I war nur für Sendungen zugelassen, die im Packwagen der Reisezüge befördert wurden, nämlich Eilstückgut und Expressgut, der Übergang Nennig II war dem Frachtstückgut und dem Wagenladungsverkehr vorbehalten.

Eine weitere Besonderheit beim neuen saarländischen Binnentarif waren die Tarifregelungen für die Gleisanschlussinhaber (analog zum französischen Binnentarif). Diese sahen für die Anschliesser Rückvergütungen für jeden über den Gleisanschluss beförderten beladenen Wagen vor, gestaffelt nach der Anzahl der jährlich aufgelieferten Wagen. Eine Gleisanschlussgebühr, wie im Gleisanschlussverkehr nach der PAB üblich, war nicht vorgesehen. Die neue Regelung war für die Anschlussinhaber ein großer Anreiz, die Eisenbahn als Verkehrsträger für ihre Transporte auszuwählen und obendrein auch rege zu nutzen. Noch in den 70er Jahren schwärmten die Versandleiter der großen saarländischen Firmen von dieser ganz andersartigen Regelung, vor allem die von Kohle und Stahl geprägte Großindustrie an der Saar profitierte von ihr.

Im Januar 1951 wurden die Saarländischen Eisenbahnen (SEB) in Eisenbahnen des Saarlandes (EdS) umbenannt. Nach der Rückgliederung des Saarlandes zum 01.01.1957 gehörte die saarländische Wirtschaft noch bis zum 05.07.1959 dem französischen Wirtschafts- und Währungsgebiet an. Solange blieben auch noch die Grenzübergänge zwischen dem Saarland und der Bundesrepublik Deutschland erhalten. Die Eisenbahnen des Saarlandes waren bereits zum 31.12.1956 aufgelöst und zum 01.01.1957 in die Deutsche Bundesbahn überführt worden. Die ehemalige Eisenbahndirektion Saarbrücken wurde als Bundesbahndirektion wieder ins Leben gerufen, blieb jedoch zunächst auf das Gebiet des Saarlandes beschränkt. Mit dem von der neuen Bundesbahndirektion Saarbrücken herausgegebenen eigenen Tarif- und Verkehrsanzeiger (Teil Saar) wurde angeordnet, dass die bis zum 01.01.1957 geltenden Tarife des Saarlandes vorerst beizubehalten waren. Sie waren weiterhin anzuwenden im Verkehr innerhalb des Saarlandes, im Verkehr zwischen dem Saarland und der übrigen Bundesrepublik sowie im Verkehr mit dem Ausland. Zum 01.01.1958 wurde der noch gültige Binnentarif der ehemaligen Eisenbahnen des Saarlandes aufgehoben und durch den Deutschen Eisenbahn-Güter-, Expreßgut-, Leichen- und Tiertarif für den Binnenverkehr des Saarlandes und für den Verkehr zwischen dem Saarland und dem übrigen Bundesgebiet, Saar-Gütertarif, Anhang D ersetzt. Die saarländischen Güterverkehrsstellen sowie die Grenzübergangspunkte zwischen dem Saarland und Frankreich wurden mit Nachtrag 1 zum Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarif Teil II Heft D zum 01.01.1958 wieder in den Bahnhofstarif aufgenommen, allerdings ohne die im Bahnhofstarif üblichen zusätzlichen Angaben für die Entfernungsermittlung zwischen Versand- und Empfangsbahnhof. Stattdessen wurden die Entfernungen zwischen saarländischen und außersaarländischen Güterverkehrsstellen der Bundesrepublik Deutschland durch den Zusammenstoß der Schnittentfernungen der Hefte 1 und 4 der „Anlage II zum Internationalen Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl (EGKS)“ über den Übergang, der vom Absender im Frachtbrief vorgeschrieben war oder den der Versandbahnhof mangels einer solchen Vorschrift für den Absender am vorteilhaftesten hielt, ermittelt. Allerdings war eine durchgehende Frachtberechnung nach dem Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarif der Deutschen Bundesbahn erst ab 01.09.1959 mit der gleichzeitigen Aufhebung des speziellen „Saar-DEGT“ wieder möglich. Ab diesem Zeitpunkt wurde auch der dazugehörige Tarif- und Verkehrsanzeiger - Teil Saar - außer Kraft gesetzt. In der zum gleichen Zeitpunkt erfolgten Neuausgabe des Bahnhofstarifs war die Bundesbahndirektion Trier bereits nicht mehr enthalten. Ihre Güterverkehrsstellen waren wieder der Bundesbahndirektion Saarbrücken angegliedert, ebenso einige Güterverkehrsstellen aus der Bundesbahndirektion Mainz. Die Grenzübergänge zwischen dem Saarland und dem übrigen Bereich der Deutschen Bundesbahn entfielen, gleichzeitig wurde die eigens eingerichtete Verkehrskontrolle für das Saarland aufgelöst und der Deutsche Eisenbahn-Güter- und Tiertarif auch für den Güterverkehr wieder komplett übernommen. Die Leitung der Bundesbahndirektion Trier, die zunächst auch der Bundesbahndirektion Saarbrücken vorstand, erfolgte noch bis zum Ende des Jahres von Trier aus. Die französischen Zöllner hatten die deutsch-saarländische Grenze im Juli 1959 nach der wirtschaftlichen Rückgliederung des Saarlandes verlassen. Die Bundesbahndirektion Trier wurde dann offiziell zum 31.12.1959 aufgelöst und in die Bundesbahndirektion Saarbrücken mit Sitz in Saarbrücken überführt.

Auch einige Bahnhofsnamen wurden während der SEB/EdS-Zeit geändert. Der Name des Bahnhofs Buß (Saar), der in der Nazi-Zeit aus Bous (Saar) eingedeutscht worden war, wurde 1947 wieder in Bous (Saar) geändert. Die Güterverkehrsstelle Wallerfangen der Kleinbahn Ensdorf (Saar) - Saarlouis - Wallerfangen (ESW) wurde von 1950 - 1953 zu Vaudrevange, dann bis zu ihrer Schließung wieder zu Wallerfangen. Der Bahnhof Kreuzwald Grube (benannt nach dem französischen Ort Creutzwald-la-croix) der ebenfalls aus dem französischen Creutzwald eingedeutscht worden war, wurde 1950 wieder zu Creutzwald Grube. Als neuer Güterbahnhof wurde Homburg (Saar) Vbf 1947 eröffnet. Er war nur geöffnet für Sendungen, die nach zollamtlicher Behandlung weiterabgefertigt wurden, Ortsgut war

ausgeschlossen. Nach dem Wegfall der Grenzübergänge Eichelscheid (Saar), Jägersburg (Saar) und Einöd (Saar) wurde die Güterverkehrsstelle Homburg (Saar) Vbf 1959 wieder geschlossen. Der Bahnhof Saarlouis (während der Dauer des Nazi-Regimes in Saarlautern umbenannt), wurde zur besseren Unterscheidung von den 3 übrigen Güterverkehrsstellen der Stadt Saarlouis, die zur Kleinbahn Ensdorf (Saar) - Saarlouis - Wallerfangen gehörten, in Saarlouis Hbf umbenannt. Diesen Namen hat der Bahnhof noch heute, obwohl die 3 Güterverkehrsstellen der Kleinbahn seit deren Schließung im Jahre 1963 nicht mehr existieren.

Ein Kuriosum aus dieser Zeit am Rande: Während der EdS-Zeit waren im Saarland alle kleinen Stückgut-Verkehrsstellen aus Rationalisierungsgründen geschlossen worden. Mit dem wirtschaftlichen Wiederanschluss des Saarlandes an die Bundesrepublik Deutschland im Jahre 1959 war die Nachfrage der saarländischen Bevölkerung nach Haushaltswaren und sonstigen Gütern des täglichen Gebrauchs aus „dem Reich“, wie die Saarländer das übrige Westdeutschland damals nannten, vorübergehend so groß, dass die Deutsche Bundesbahn reagieren musste und zum 29.06.1959 bei 73 Güterverkehrsstellen des Saarlandes wieder die Abfertigungsbefugnis für Stückgut einführte, wovon 21 Güterverkehrsstellen als reine Stückgutbahnhöfe wiedereröffnet worden waren.. Nachdem der Nachholbedarf der Bevölkerung an diesen Gütern gedeckt war, wurde bereits zum 01.09.1959 die Maßnahme größtenteils wieder rückgängig gemacht. Die genannten 21 Güterverkehrsstellen für Stückgut wurden wieder geschlossen, des weiteren 30 Güterverkehrsstellen mit Wagenladungsverkehr (davon 25 Güterverkehrsstellen auch mit Abfertigungsbefugnis für Stückgut). Allerdings war ein Teil der Schließungen auch durch gleichzeitig durchgeführte Streckenstilllegungen bedingt.

Eine weitere Kuriosität war der Bahnhof Mondorf (Kr Merzig). Er war zwar in der Neuausgabe des deutschen Bahnhoftarifs vom 01.03.1946 noch enthalten, konnte aber wegen der Sprengung der Saarbrücke bei Merzig nicht mehr von saarländischer Seite aus erreicht werden. Der Bf Mondorf (Kr Merzig) lag an der Strecke Merzig (Saar) - Silvingen mit Weiterführung über Waldwisse nach Hombourg-Budange in Frankreich und wäre nach dem Kriege allenfalls durch den Silvinger Tunnel über das französische Streckennetz von Waldwisse in Lothringen her zu erreichen gewesen. Da die im Krieg zunächst schwer beschädigte Strecke von Frankreich her wieder befahrbar war, wurde offensichtlich geplant, den Verkehr vom Saarland nach Mondorf über diesen Umweg wieder aufzunehmen. Aus diesem Grunde wurde im Bahnhofs- und Entfernungszeiger der Eisenbahnen des Saarlandes im Jahr 1953 der Grenzübergang Mondorf (Kr Merzig) Grenze aufgenommen, der - wie auch der Bf Mondorf selbst - mit dem Vermerk „geschlossen“ versehen war. Allerdings wurde der öffentliche Güterverkehr über Frankreich dann doch nicht mehr aufgenommen, auch die Saarbrücke bei Merzig wurde nicht wiederhergestellt. Der Bahnhof und der Grenzübergang verblieben bis 1955 mit dem Vermerk „geschlossen“ im Bahnhofstarif der Eisenbahnen des Saarlandes und wurden dann endgültig gestrichen.

Außer der staatlichen SEB bzw. EdS gab es während dieser Zeit auch noch 2 Privatbahnen im Saarland. Die normalspurige Merzig-Büschfelder Eisenbahn (MBE) führte vom EdS-Bahnhof Merzig (Saar) nach Büschfeld und hatte dort Anschluss an die EdS-Strecke Primsweller - Nonnweiler. Der Bahnhof Büschfeld (MBE) wurde bereits 1953 geschlossen. Die Bahn betrieb bis 1987 Güterverkehr und wurde dann stillgelegt. Sie wurde inzwischen von einer Firma aufgekauft und fristet als Anschlussbahn und als Museumsbahn ein bescheidenes Leben. Die zweite, ebenfalls normalspurige Privatbahn im Saarland war die Kleinbahn Ensdorf (Saar) - Saarlouis - Wallerfangen. Sie war an den Bahnhof Ensdorf (Saar) der Eisenbahnen des Saarlandes angebunden und führte von dort über Saarlouis nach Wallerfangen. Beim Bahnhof Saarlouis Kleinb zweigte eine weitere Teilstrecke über Felsberg bis zur Grube Kreuzwald ab. Diese Güterverkehrsstelle lag etwa 2 km hinter der saarländisch-französischen Grenze auf lothringischem Gebiet. Die Güterverkehrsstelle Kreuzwald Grube bediente die französische Kohlengrube La Houve in Creutzwald-la-croix. Die Kohle war für saarländische Abnehmer bestimmt, wahrscheinlich die Dillinger Hütte. Wie die Grenz- und Zollformalitäten für diese Sendungen abgewickelt wurden, ist nicht bekannt. Ein besonderer Grenzübergangspunkt hat auf dieser Strecke jedenfalls nicht existiert. Übergangsverkehr zwischen der Kleinbahn Ensdorf (Saar) - Saarlouis - Wallerfangen und der SEB/EdS war bis 1951 nicht möglich, es konnte auf den Strecken der ESW nur Binnenverkehr betrieben werden. Warum der Übergangsverkehr solange unterbrochen war, ist nicht bekannt, vermutlich waren es Kriegseinwirkungen. Die Kleinbahn Ensdorf (Saar) - Saarlouis - Wallerfangen wurde 1963 für den Güterverkehr geschlossen. Sie war Teil der Kreisverkehrsbetriebe Saarlouis, die damals ein großes Straßenbahnnetz betrieben. Dieses ist inzwischen auf Busverkehr umgestellt worden.

Eine weitere Besonderheit im internationalen Schienen-Güterverkehr der saarländischen Eisenbahnen bestand darin, dass auf Grund der Zugehörigkeit des Saarlandes zum französischen Wirtschaftsbereich Transporte nach der Schweiz und Italien, aber auch nach Belgien und Luxemburg und in der Gegenrichtung über Frankreich geleitet werden durften. Im Verkehr zwischen den übrigen Güterverkehrsstellen der Bundesrepublik Deutschland und den genannten Ländern war eine Leitung über Frankreich nicht möglich. Auf Grund des Saarvertrages bestand dieser Vorteil für die saarländischen Güterverkehrsstellen auch nach der Wiedereingliederung des Saarlandes in die Bundesrepublik Deutschland weiter. Während ohne diese Regelung z B Transporte von Saarbücken Hgbf nach Italien und der Schweiz über Basel Bad Bf mit 342 km deutscher Teilentfernung hätten transportiert werden müssen, betrug die Tarifentfernung zwischen Saarbrücken und Basel (SNCF) über Hanweiler-Bad Rillingen/Sarreguemines Grenze gerade einmal $19 + 215 = 234$ km. Ebenso gravierend waren die Entfernungs- und Frachtunterschiede zwischen dem Saarland und Belgien über Aachen/Montzen Grenze (bei Frachtberechnung nach dem Deutsch-Belgischen Verbandstarif) und dem Weg über Frankreich bei Frachtberechnung nach den Binnentarifen. Die übrigen Güterverkehrsstellen der Bundesbahndirektion Saarbrücken, die außerhalb des Saarlandes in Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen lagen, waren von dieser Sonderregelung ebenfalls ausgeschlossen.

Wegen dieser Besonderheiten gab es auch einige internationale Gütertarife, die den vorgenannten Besonderheiten Rechnung trugen. So gab es z B einen Gütertarif zwischen dem Saarland und Italien für Fliesen und Tonwaren ab Mettlach und Merzig (MBE) Ost (9135) oder einen Tarif für Obst und Gemüse von Italien nach dem Saarland über die Schweiz und Frankreich (9133). Daneben existierte auch ein Tarif für Kohle von der Saar nach der Schweiz. Nach der Rückgliederung des Saarlandes hatte die Deutsche Bundesbahn in einigen dieser Tarife den Wettbewerb gegen den Weg über Frankreich aufgenommen und bot Frachten über Basel Bad Bf zu den gleichen Frachtsätzen an, wie sie für den französischen Weg angegeben waren.

14. Der Güterverkehr auf den Schmalspurstrecken

Nach dem 2. Weltkrieg gab es zunächst noch zahlreiche Strecken oder Streckenabschnitte mit Schmalspurverkehr, deren Spurweite in der Bundesrepublik Deutschland entweder 0,75m, 0,90 m oder 1,00 m betrug. Für die Abwicklung des Güterverkehrs zwischen der Normalspur und den Schmalspurstrecken gab es 2 Alternativen:

- a) die Umladung des Gutes auf dem Übergangsbahnhof von Schmalspurwagen in Regelspurwagen oder umgekehrt und
- b) die Beförderung der Regelspurwagen auf Rollfahrzeugen.

Nach den „Besonderen Verkehrsbeschränkungen“ der Anlage (Anl) 2 des Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarifs Teil II Heft D - Bahnhofstarif - unter „Allgemeine Bestimmungen für Schmalspurbahnen“ erfolgte die Umladung von Gütern in der Regel durch die Eisenbahn. Im Einvernehmen mit der Eisenbahn konnte jedoch der Absender oder dessen Beauftragter die Umladung selbst vornehmen. Im Tierverkehr dagegen war die Umladung unverpackter lebender Tiere Sache des Absenders. Übernahm jedoch die Eisenbahn in Absprache mit dem Absender die Umladung, dann galten die von der Eisenbahn bereitgestellten Arbeitskräfte nicht als Bedienstete der Eisenbahn nach § 4 der Eisenbahnverkehrsordnung, d h. sie waren als Beschäftigte des Absenders tätig. Beim Rollbock- oder Rollwagenverkehr war eine Beteiligung des Kunden nicht erforderlich. Unverpackte lebende Tiere mussten begleitet sein, sofern nicht für einzelne Strecken Ausnahmen zugelassen waren.

Inwieweit eine Beförderung von Sendungen auf Rollfahrzeugen durchgeführt werden konnte, war aus dem Abschnitt „Besondere Bestimmungen für einzelne Schmalspurbahnen“ der Anlage 2 zu ersehen. Bei einigen Schmalspurstrecken war Umladung **und** Rollfahrzeugbetrieb möglich. Ein Anspruch des Verfrachters auf eine bestimmte Beförderungsart bestand in diesem Falle nicht.

Generell von der Beförderung auf Schmalspurbahnen ausgeschlossen waren, soweit nichts anderes bestimmt war, unteilbare Lasten (z B schwere Dampfkessel) und lebende Tiere, zu deren Beförderung sich die Wagen der Schmalspurbahn nicht eigneten. Eine dennoch zur Beförderung angenommene Sendung, die nicht auf die Schmalspurbahn übergehen konnte, wurde von der Schmalspurbahn nicht übernommen und dem Empfänger auf dem Übergangsbahnhof zur Verfügung gestellt. Zudem war eine Schmalspurbahn berechtigt, unverpackte und lose geschüttete Güter sowie Güter, deren Umladung besondere Vorsicht oder besondere Vorkehrungen erforderte oder besonders schwierig war (z B Fahrzeuge, Glas, Maschinen usw.), auf dem Spurwechselbahnhof zur Verfügung zu

stellen. Das galt auch für den Verkehr in der Gegenrichtung. Tat sie dies nicht, konnte sie die Umladung durch den Absender oder dessen Bevollmächtigten verlangen. Stellte sie in diesem Fall ihre Bediensteten zum Umladen zur Verfügung, galt dies nicht als Umladung durch die Eisenbahn. In diesen Fällen wurde die der Eisenbahn zu zahlende Vergütung besonders vorher vereinbart. Der Ausschluss von bestimmten Gefahrgütern nach der Anlage C der Eisenbahnverkehrsordnung war in den Binnentarifen der einzelnen Bahnen geregelt.

In den „Besonderen Bestimmungen für einzelne Schmalspurbahnen“ in der Anlage 2 des Bahnhofstarifs waren dann alle Bestimmungen für jede einzelne Schmalspurstrecke enthalten, die über die in den „Allgemeinen Bestimmungen“ genannten Bedingungen und Regelungen hinausgingen. Dazu konnten gehören der Ausschluss bestimmter Güterwagen (z B Drehschemelwagen, Wagen mit 3 Achsen, Wagen einer bestimmten Länge, Kesselwagen usw.), der Ausschluss bestimmter Güter (z B schwere Fahrzeuge, Umzugsgut, Gegenstände, die das Lademaß der Schmalspurwagen überschreiten usw.). Andere Güter oder Güterwagen durften hingegen nur unter Erfüllung bestimmter Bedingungen befördert werden.

Neben den reinen Schmalspurstrecken gab es bei einzelnen Nichtbundeseigenen Eisenbahnen auch Teilabschnitte, die dreischienig waren, d h auf ihnen konnten sowohl normalspurige Wagen als auch Schmalspurwagen verkehren. Auch die Übergangsbahnhöfe zwischen Schmal- und Vollspurstrecken mit Übergang auf Rollfahrzeuge waren mit Schmal- und Vollspurgleisen ausgerüstet.

Wohl wegen des erhöhten zusätzlichen Aufwands und der damit verbundenen hohen Kosten für Eisenbahn und Kunden wurden die Schmalspurbahnen nach dem Kriege wesentlich rascher als andere Strecken abgebaut, in geringem Umfang aber auch auf Normalspur umgestellt. Die Entwicklung im Bereich der Deutschen Bundesbahn (Bundesrepublik Deutschland) sieht wie folgt aus:

Datum	Zahl der Güterverkehrsstellen gesamt	Zahl der Gvst mit Schmalspurbetrieb	Anteil in %
01.03.1946	8336	710	8,5
01.06.1970	6239	92	1,5
01.06.1987	4843	24	0,5
31.12.1995	2771	5	0,2
01.04.2004	1952	-	-

Während bei der Deutschen Bundesbahn bereits zum 31.03.1983 die letzte Schmalspurbahn mit der Strecke Warthausen - Ochsenhausen stillgelegt wurde, ist im Bereich der nichtbundeseigenen Eisenbahnen zum 30.06.2001 der Güterverkehr auf der Brohltalbahn (Privatbahn zwischen Bonn und Andernach im Bereich der ehemaligen Bundesbahndirektion Köln) als letzter Schmalspurbahn eingestellt worden (siehe auch die Statistiken zur Dokumentation).

15. Der Wechselverkehr zwischen der Deutschen Bundesbahn und den nichtbundeseigenen Eisenbahnen

Der Wechselverkehr zwischen der Deutschen Bundesbahn und den nichtbundeseigenen Eisenbahnen hatte schon immer eine hohe Bedeutung, von der beide Seiten wechselseitig profitierten. Einerseits wäre das Überleben einer nichtbundeseigenen Eisenbahn ohne den Übergangsverkehr zur Deutschen Bundesbahn nicht möglich gewesen, da die reinen Binnenverkehre der nichtbundeseigenen Eisenbahnen meist nur über sehr kurze Entfernungen abgewickelt wurden und auch von der Menge her selten lukrativ waren. Andererseits wäre die Deutsche Bundesbahn ohne die von den nichtbundeseigenen Eisenbahnen kommenden oder an sie gehenden Güter um erhebliche Gutmengen und damit auch Einnahmen ärmer gewesen. Aus diesem Grunde war auch das Verhältnis zwischen der Deutschen Bundesbahn und den nichtbundeseigenen Eisenbahnen schon immer ein Gutes gewesen und von gegenseitigem Geben und Nehmen zu beider Nutzen geprägt. Auf den Übergangsbahnhöfen übernahm meist eine der beiden Bahnen (Deutsche Bundesbahn oder Privatbahn) die Abwicklung des Güterverkehrs im Bereich beider Bahnen. Auch die Verkehrskontrollgeschäfte der nichtbundeseigenen Eisenbahnen wurden häufig von der Deutschen Bundesbahn übernommen. Das Befahren von Gleisanlagen der anderen Bahn auf den Übergangsbahnhöfen, ja teilweise sogar auf ganzen Streckenabschnitten der anderen Bahn, war durchaus üblich. Zudem gab es auch zahlreiche sogenannte Gemeinschaftsbahnhöfe. Diese Bahnhöfe hatten einen gemeinsamen Namen, jedoch 2 oder vereinzelt auch mehr Bahnhofsnummern, je nachdem wie viele Bahnen am Gemeinschaftsbahnhof beteiligt waren. Die Frachtverteilung erfolgte in diesen Fällen analog dem in den Leitungsvorschriften vorgegebenen Beförderungsweg. Alle diese Kooperationen waren schriftlich vereinbart und erfolgten gegen Vergütung oder anderweitigen Interessenausgleich. Unmittelbar nach dem Kriege waren noch zahlreiche nichtbundeseigene Eisenbahnen nicht in den Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarif einbezogen. Die Frachtberechnung musste daher gebrochen, d. h. für die Entfernung bis zum Übergangsbahnhof nach dem Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarif und für die Entfernung zwischen Übergangsbahnhof und Tarifpunkt der Privatbahn nach deren Binnentarif erfolgen. Nach relativ kurzer Zeit war dann jedoch die Einbeziehung aller nichtbundeseigenen Eisenbahnen in den Deutschen Eisenbahn- Güter- und Tiertarif vollzogen bzw. wurden die übrigen stillgelegt. Etliche nichtbundeseigene Eisenbahnen übernahmen den Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarif sogar als ihren Binnentarif. Mit der Einbeziehung war nun die durchgehende Frachtberechnung im Verkehr Deutsche Bundesbahn - Privatbahn für die Gesamtstrecke nach den Bestimmungen des Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarifs möglich. Zahlreiche nichtbundeseigene Eisenbahnen waren an mehreren Stellen ans Netz der Deutschen Bundesbahn angebunden. In diesen Fällen bestimmten die Leitungsvorschriften, über welchen Übergangsbahnhof die Sendung laufen musste, es sei denn, der Absender hatte die Leitung über einen bestimmten Übergang vorgeschrieben. In diesen Fällen erfolgten Leitung und Frachtberechnung über den vorgeschriebenen Weg. Für die meisten nichtbundeseigenen Eisenbahnen gab es sogenannte Zuschlagblätter, in denen Zuschlagfrachten für bestimmte Güterverkehrsstellen der Privatbahnen festgesetzt waren. Über die Frachtberechnung beim Vorliegen von Zuschlagfrachten siehe Abschnitt I. Ziffer 5. Wegen der Verteilung der auf die einzelnen Bahnen entfallenden Frachtanteile bei durchgehender Frachtberechnung nach dem Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarif oder internationalen Tarifen, an denen die nichtbundeseigenen Eisenbahnen beteiligt war, siehe unter Abschnitt I. Ziffer 2.

Der Anteil der Güterverkehrsstellen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen am Gesamtbestand aller Güterverkehrsstellen innerhalb der Bundesrepublik Deutschland (außer Westberlin) hat sich seit dem 01.03.1946 wie folgt entwickelt:

Datum	Zahl der Güterverkehrsstellen insgesamt	davon Stellen der Privatbahnen	Anteil in %
01.03.1946	8336	1937	23,2
01.06.1970	6239	1155	18,5
01.06.1987	4843	787	16,3
31.12.1995	2771	719	25,9
01.07.2004	1952	497	25,5

Wie zu ersehen ist, hat sich der Anteil der Privatbahnen an den Güterverkehrsstellen nach zwischenzeitlicher Verschlechterung in den 60er bis 90er Jahren wieder erholt und lag am Ende der Dokumentation sogar um 2,4 % über

dem Anteil vom 01.03.1946. Diese Zahlen haben jedoch keine Aussagekraft über den zu den oben genannten Terminen von den nichtbundeseigenen Eisenbahnen beförderten Anteil an Tonnage und Einnahmen am Gesamtaufkommen der Eisenbahnen in der Bundesrepublik Deutschland.

III. Die Wettbewerber der Bahn - Einflussfaktoren auf den Wettbewerb zwischen Eisenbahn und Lkw/Binnenschiff

1. Beförderungspflicht der Eisenbahn

Während die dem öffentlichen Güterverkehr dienenden deutschen Eisenbahnen nach der Eisenbahnverkehrsordnung und auch nach der CIM eine Beförderungspflicht hatten, konnte sich der Lkw-Unternehmer die Güter, die er fahren wollte, quasi aussuchen, da in der Kraftverkehrsordnung (KVO) keine Beförderungspflicht vorgeschrieben war. So kam es, dass die „Rosinen“ des Gesamtverkehrsaufkommens, nämlich die hochwertigen Güter der Regelklassen, sehr stark vom Lkw umworben und letztendlich auch überwiegend von ihm gefahren wurden. Der Bahn wurden dagegen weitgehend nur die Güter zur Beförderung übergeben, die nach Ausnahmetarifen abgerechnet wurden. Diese Ausnahmetarife waren schon wegen ihres Einführungsgrundes (Unterstützung bestimmter Industrien, Förderung der Bautätigkeit, Stützung des deutschen See-Ein- und Ausfuhrverkehrs usw.) zu zum Teil stark ermäßigten Preisen gegenüber den Regelklassen eingeführt worden (siehe auch unter Abschnitt I. Ziffer 2.). Aber nach und nach wurden auch diese Güter vom Lkw, der über ähnliche Ausnahmetarife verfügte, umworben und gefahren. Der Anteil der nach Ausnahmetarifen gefahrenen Güter lag beim Lkw später bei rund 20 %.

2. StTK und Bundesverkehrsminister

Für die Fortentwicklung der Regeltarife für den Eisenbahn-Binnenverkehr spielte die bereits im Jahre 1878 eingerichtete Ständige Tariffkommission eine entscheidende Rolle. Sie war zuständig für die Allgemeinen Tarifvorschriften (Stückgut und Wagenladung), den Nebengebührentarif, die Gütereinteilung und ganz allgemein für die Fortbildung der Gütertarife und ihres Systems. So regelte sie z B die Eintarifierung von neuen Gutarten, d h sie legte fest, nach welcher Regelklasse die neue Gutart zu befördern war. Dagegen hatte sie keinen Einfluss auf Frachtsätze (und damit auch nicht auf Preiserhöhung oder Ermäßigung) und auch nicht auf die Ausnahmetarife. Erst nach der Beratung in der Ständigen Tariffkommission und der anschließenden Genehmigung durch den Bundesverkehrsminister (BMV) (zum Teil nach Abstimmung mit dem Bundeswirtschaftsminister) konnten so von der Deutschen Bundesbahn gewollte Änderungen der Tarife in Kraft treten. In der Ständigen Tariffkommission waren Vertreter der Eisenbahnen, von Verbänden, der übrigen Verkehrstreibenden (d h auch der Konkurrenz der Bahn) sowie der Politik vertreten. So war nach der Einrichtung von Zentraler Verkaufsleitung und Zentraler Transportleitung Anfang der 70er Jahre die Ständige Tariffkommission wie folgt zusammengesetzt: Zentrale Verkaufsleitung 6, Zentrale Transportleitung 2 (je 1 Stückgut und Wagendienst), nichtbundeseigene Eisenbahnen 1 Vertreter, der Ausschuss der Verkehrsinteressenten zur Begutachtung und Beratung mit 5 Vertretern der Industrie, 3 des Handels, 3 der Landwirtschaft und einem Vertreter der Forstwirtschaft. Dazu kamen je 2 Beigeordnete der Binnenschifffahrt und des Lkw-Gewerbes, die zwar ein Mitspracherecht, aber kein Stimmrecht hatten. Die Einführung von Ausnahmetarifen wurde - je nach Zweck - von der Politik oder, im Wettbewerb zwischen Eisenbahn und anderen Verkehrsträgern, von der Bahn betrieben. Alle Tarifmaßnahmen (insbesondere auch die Einführung von Ausnahmetarifen zur Aufnahme des Wettbewerbs gegen andere Verkehrsträger) bedurften der Genehmigung durch den Bundesverkehrsminister. So wurden bereits Anfang der 60er Jahre von der Deutschen Bundesbahn geplante Ausnahmetarife zur Aufnahme des Wettbewerbs gegen das Binnenschiff und auch später ein von der Deutschen Bundesbahn vorgelegter Ausnahmetarif, der auf die Rückgewinnung von an den Lkw verlorenen Transporten abzielte, nicht genehmigt. Auch von dem ursprünglichen Straßenentlastungsgesetz, dem sogenannten „Leber-Plan“ (benannt nach dem damaligen Bundesverkehrsminister Georg Leber, der 1968 wegen des immer dichter werdenden Verkehrs auf den Straßen eine Rückverlagerung von 20 Gütergruppen auf die Schiene anstrebte), blieb nach den Abstimmungen im Bundestag und Bundesrat nur wenig übrig. Es scheiterte kläglich an der Lobby der Konkurrenz. Was blieb, war die Einführung einer Beförderungssteuer für den Lkw und ein Investitionsprogramm für den Kombinierten Verkehr (siehe auch Abschnitt 6.)

3. Der Lkw - Hauptwettbewerber des Güterverkehrs auf der Schiene

Das rechtliche Pendant zur Eisenbahnverkehrsordnung für den Eisenbahntransport war im Güterverkehr auf der Straße die Kraftverkehrsordnung. Darüber hinaus waren im Lkw-Verkehr auch die Bestimmungen des im Jahre 1952 eingeführten Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) zu beachten, dessen Einführung leider keine generelle Lösung für das Wettbewerbsverhältnis Straße/Schiene mit sich brachte. Im Gegensatz zur Ständigen Tarifkommission bei der Bahn waren in den einzelnen Tarifkommissionen (TK) des Lkw-Gewerbes keine Mitglieder der Wettbewerber (der Eisenbahn und Binnenschifffahrt) vertreten. Die Tarifkommissionen für das Lkw-Gewerbe wurden nach der sogenannten „Kleinen Verkehrsreform“ 1961 gebildet (z B für den Güternahverkehrstarif (GNT) die TKN = Tarifkommission des allgemeinen Güternahverkehrs). Sie entwickelten insbesondere die Tarife des Reichskraftwagentarifs (RKT) weiter, die bis 1961 an den Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarif gebunden waren, und wie diese ausschließlich Festtarife waren.

Der Lkw-Verkehr war aufgeteilt in Werkverkehr, gewerblicher Güterfern- und Nahverkehr sowie Möbelverkehr. Während der Werkverkehr, der wieder in Werknah- und Fernverkehr unterteilt war, keinen Beschränkungen unterworfen und nur anmeldepflichtig war, bedurften der gewerbliche Güternah- und Fernverkehr sowie Möbelfernverkehr und internationaler Güterverkehr einer Konzession, die an bestimmte Auflagen geknüpft war. Außerdem war er einer Kontingentierung unterworfen. Der gewerbliche Lkw-Verkehr wurde wieder unterteilt in Nahverkehr (bis 50 km, ab 1992 bis 75 km), Bezirksfernverkehr (bis 150 km), Möbelfernverkehr und Güterfernverkehr (über 150 km jeweils um den angegebenen Standort herum). Die Unterscheidung zwischen allgemeiner Fernverkehrsgenehmigung und Bezirksfernverkehrsgenehmigung entfiel 1991. Das gleiche galt für die Genehmigungen für den internationalen Verkehr. Jeder eingesetzte Lkw musste mit einem Schild versehen sein, aus dem zu ersehen war, für welche Verkehrsart er zugelassen war (farbliche Kennzeichnung) und welches sein (auch angenommener) Standort war. Konzessionierung und Kontingentierung waren zwar von der Politik zum Schutz der Eisenbahn vor einem ruinösen Wettbewerb durch den Lkw eingeführt worden, konnten jedoch durch geschickte Disposition teilweise umgangen werden. Zudem wurde die Zahl der Konzessionen und Kontingente im Laufe der Zeit ständig erhöht. Ihre Überwachung - auch die der Frachten - oblag in erster Linie der BAG (Bundesanstalt für den Güterfernverkehr, ab 1994 Bundesamt für den Güterverkehr). Auch für den Lkw gab es eine Tarifpflicht. Im Nahverkehr wurden die Frachten nach dem Güternahverkehrstarif - sein Vorläufer war bis 1959 die Nahverkehrspreisordnung (NVP) -, im Fernverkehr nach dem Reichskraftwagentarif berechnet. Neben dem Güternahverkehrstarif gab es in den Bundesländern eigene Nahverkehrstarife (Landessondertarife, meist für Baustoffe und Massengüter). Diese unterlagen der Tarifhoheit des jeweiligen Bundeslandes und waren in ihrem Geltungsbereich zwingend anwendbar. Nur die nicht nach diesen Landessondertarifen abzurechnenden Sendungen wurden nach dem Güternahverkehrstarif abgefertigt. Der Reichskraftwagentarif wurde 1990 in GFT (Güterfernverkehrstarif) umbenannt. Margen und nicht allgemein gültige Sonderabmachungen waren nicht zulässig. Alle Tarifmaßnahmen des Lkw-Verkehrs bedurften ebenfalls der Zustimmung des Bundesverkehrsministers, im Güternahverkehr genügte ein Erlass. Insbesondere der Werkverkehr, der nicht an Tarife gebunden war, wuchs nach dem Kriege rasch und stetig an und beförderte schließlich über 50 % aller mit dem Lkw transportierten Gütermengen. Im Jahre 1955 wurden für den Werkfernverkehr höhere Beförderungssteuern eingeführt, die am 01.10.1964 wieder von 5 auf 3 Pf/tkm abgesenkt wurden (Werkfernverkehrsabgabe). Gegen den Werkverkehr war die Bahn allenfalls bei sehr großen Entfernungen und fehlender Rückladung wettbewerbsfähig. Nachdem 1961 im Rahmen der „Kleinen Verkehrsreform“, die die Änderung mehrerer Verkehrsgesetze mit sich brachte, die Bindung des Reichskraftwagentarifs an den Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarif gefallen war, entwickelte sich das vergleichbare Tarifniveau der beiden Verkehrsträger zum Nachteil der Eisenbahn mal mehr, mal weniger (nach Preisanpassungen der Deutschen Bundesbahn) auseinander, was die ohnehin schon vorhandenen Vorteile des Lkws noch vergrößerte. Bereits im Jahr 1963 sah sich die Bundesregierung genötigt, über die Wettbewerbsverzerrungen im inländischen Güterverkehr einen ausführlichen und umfangreichen Bericht vorzulegen. Als Konsequenz aus dem inzwischen immer größer gewordenen Transportraumbestand des Lkw versuchte die Deutsche Bundesbahn über einen Antrag zu Tarifmaßnahmen beim Bundesverkehrsministerium im Jahr 1964, dem Wettbewerb besser begegnen zu können (siehe auch unter Abschnitt III. Ziffer 10.). Dies führte zu einer monatelangen Kampagne des Lkw-Gewerbes und auch der Binnenschifffahrt bis zur Genehmigung des Antrags. Auch die im Jahre 1967 eingeführte Beförderungssteuer („Leber-Pfennig“) für den Lkw-Transport (auch für den Werkverkehr) brachte der Bahn keine wesentliche Entlastung im Wettbewerb. Sie wurde durch eine Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes, die am

01.01.1972 in Kraft trat, für den Werkverkehr wieder aufgehoben und brachte diesem somit eine erhebliche steuerliche Entlastung. Zur Vermeidung von negativen Auswirkungen auf die Eisenbahn wurde zum gleichen Zeitpunkt ein neues Lizenzierungsverfahren eingeführt. Es sah vor, dass künftig vor der Aufnahme von neuem Werkverkehr ein Gespräch zwischen der Bahn und dem Unternehmen zu führen war. Konnte die Bahn ein annehmbares Angebot vorlegen, wurde dem Unternehmen keine Lizenz erteilt. Wie oft dies der Bahn gelang, kann man sich bei den gegebenen Wettbewerbsverhältnissen leicht vorstellen, zumal das Wort annehmbar eine großzügige Auslegung zulässt.

Während der Lkw die transportierten Güter praktisch an der Bedarfsstelle beim Kunden abliefern konnte, mussten die Waren nach dem Schienentransport - selbst bei Vorhandensein eines Gleisanschlusses innerhalb des Werksgeländes - zumeist noch umgeladen und zur Verwendungsstelle verbracht werden. Häufig war dabei eine Zwischenlagerung erforderlich. Bei Be- und Entladung der Güterwagen in der Ladestraße waren die Nebenkosten noch viel höher. Im Zuge des immer größer werdenden Kostendrucks bildeten die Lagerkosten bei den Firmen eine für sie nicht mehr hinnehmbare Belastung. Die Lagerhaltung von Gütern wurde nach und nach aufgegeben und durch „Just in time“ -Transporte ersetzt. Dies bedeutet nicht mehr und nicht weniger, als dass die Lkw genau dann mit ihrer Ware beim Kunden ankamen, wenn diese benötigt wurde. Der Lkw war jetzt nicht mehr nur Transportmittel, sondern gleichzeitig auch Lagerraum. Ein möglicher Vorteil der Bahn bei einer Zwischenlagerung im Güterwagen nach dessen Ankunft auf dem Bestimmungsbahnhof wurde durch die sich mehrmals verteuernenden Wagenstandgelder wieder zunichte gemacht. Die beim Bahntransport den Kunden entstehenden Mehrkosten gegenüber der Beförderung mit dem Lkw, die über das eigentliche Beförderungsentgelt hinaus anfielen, (z B Staplerkosten) durften etwa ab 1970 von der Deutschen Bundesbahn als sogenannte nichttarifgebundene Preismaßnahme (nt Pm) nach dem Transport auf Antrag an den Kunden erstattet werden. Diese Preismaßnahmen waren an strenge Regeln gebunden, bedurften vor dem Transportbeginn einer besonderen Vereinbarung zwischen der Bahn und dem Kunden und waren an bestimmte Mindestmengen und Verkehrsverbindungen, die Auslastung der Güterwagen usw. geknüpft. Wichtigstes Kriterium für die Deutsche Bundesbahn war jedoch die Wirtschaftlichkeit der Transporte. Eine Unterschreitung der Marginalkosten (alle Kosten, die dieser Transport unmittelbar verursacht) war nicht erlaubt. Bei Bahntransporten, die nicht über Gleisanschlüsse oder Lagerplätze abgewickelt werden konnten und die deshalb im Versand und Empfang über die Ladestraße mit jeweiliger Umladung befördert werden mussten, war die Bahn noch mehr im Wettbewerbsnachteil.

Ein weiterer Vorteil für die Kunden beim Lkw-Transport war die ab 1961 mögliche und ab 1970 zum Regelfall werdende Gewährung von Preisnachlässen in Form von Margen (Einführung des Margentarifsystems im gewerblichen Güterfernverkehr). Diese wurden sowohl auf die Frachten des Reichskraftwagentarifs, der beim Lkw-Fernverkehr innerhalb der Bundesrepublik Deutschland zwingend angewandt werden musste, als auch auf die des Güternahverkehrstarifs gewährt. Waren sie anfangs noch niedrig, so betrug ab 1972 bei den Regelklassen des Reichskraftwagentarifs bereits +/- 8,5 %, bei den Ausnahmetarifen des Reichskraftwagentarifs +/- 5,5 bzw. 8,5 %. Die Richtsätze des Güternahverkehrstarifs durften um bis zu 10 % überschritten und um bis zu 30%, bei Dauervertragsverhältnissen sogar bis zu 40 % unterschritten werden. Daneben gab es noch zahlreiche Sonderregelungen. So hatte - wie oben schon erwähnt - fast jedes Bundesland eigene Landessondertarife für bestimmte Güter herausgegeben. Deren Frachtsätze lagen noch unter den Sätzen des Güternahverkehrstarifs. Das Frachtniveau des Reichskraftwagentarifs entwickelte sich nach Aufhebung von dessen Bindung an den Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarif im Jahre 1961 mit der gleichzeitigen Einführung von Margen gegenüber dem des Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarifs unterschiedlich. Durch preisliche Anpassungen der Bahn entsprach es zeitweise in etwa dem des Deutschen Eisenbahn-Güter und Tiertarifs, lag aber immer darunter, oft war es sogar mit über 20 % Differenz deutlich niedriger. Im Güternahverkehr bis 120 km waren die Frachten des Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarifs denen des Güternahverkehrstarifs der Straße haushoch unterlegen, da die Eisenbahn für die nach den Regelklassen zu befördernden Güter keine speziellen Nahverkehrstarife hatte und Margen nicht vorgesehen waren. So waren Nahtransporte auf der Schiene normalerweise nur dort konkurrenzfähig, wo im Rahmen eines Ausnahmetarifs große Mengen eines Gutes in Ganzzügen abgewickelt werden konnten oder für einige Massengüter Ausnahmetarife für den Nahverkehr auf der Schiene im Wettbewerb gegen den Lkw vorhanden waren (z B Kalk nach dem Ausnahmetarif 146). Margen auf die Frachtsätze des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs waren im Bahnverkehr erst ab 1969 erlaubt. Allerdings machte die Eisenbahn beim Regeltarif von dieser Möglichkeit keinen Gebrauch. Lediglich bei einer Reihe von Ausnahmetarifen mit besonderen Anwendungsbedingungen wurde bei Erreichung einer bestimmten Transportmenge (oft 100 000 t und mehr) und nach Erfüllung der Bedingungen auf Antrag eine Marge gewährt. Die Höhe der Marge war in den Ausnahmetarifen festgesetzt und wurde nur auf dem Erstattungsweg

gewährt. Dem Preisvorteil des Lkw-Gewerbes versuchte die Eisenbahn, wie schon erwähnt, teilweise durch allgemeine Preissenkungen entgegenzuwirken. So wurden schon 1964 die Regeltarifklassen für Fertig- und Halbfertigwaren um 20 % gesenkt, wogegen die Frachten für Rohstoffe unverändert blieben.

Ein anderer positiver Aspekt des Lkw-Verkehrs gegenüber der Schiene war seine Schnelligkeit. Über immer mehr gut ausgebaute Bundes- und Landstraßen und vor allen Dingen Bundesautobahnen (BAB), die das Lkw-Gewerbe im Gegensatz zur Eisenbahn nicht aus den eigenen Einnahmen finanzieren musste, konnten die Lkw die Ware rasch ans Ziel bringen. So war schon im Jahr 1964 das Autobahnnetz auf 3200 km gewachsen, weitere 1000 km waren im Bau. Im Sommer 1971 wird dann ein Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen für die Jahre von 1971 bis 1985 verkündet. Es sieht vor, im 1. Fünfjahresplan mit dem Bau von weiteren 1900 km Bundesautobahnen und 1500 km Bundesstraßen zu beginnen.

Die Eisenbahn, die die ihr anvertrauten Güter im Einzelwagenverkehr meist über mehrere Rangierbahnhöfe mit entsprechenden Aufenthalten bewegen musste, war diesem Wettbewerb immer weniger gewachsen. Erst durch die immer häufiger eingerichteten durchgehenden Güterzüge, die über Hunderte Kilometer keinen Rangieraufenthalt hatten, und die die Bereitstellung der Waren am nächsten Morgen in aller Frühe beim Empfänger möglich machten (Nachtsprung), sowie die deutliche Verringerung der Zahl der Rangierbahnhöfe und der notwendigen Umstellungen, war eine spürbare Verbesserung möglich. Hinzu kamen Verbesserungen an der Infrastruktur insbesondere der Hauptabfuhrstrecken (z B Elektrifizierung, Ausbau der Strecken für höhere Geschwindigkeiten, Erhöhung der Achs- und Meterlasten), Auf- und Ausbau des Kombinierten Verkehrs und von Straßenrollerverkehren, Entwicklung und Neubau von Güterwagen mit größerer Tragfähigkeit und speziellen Einrichtungen, Umstellung von Dampflokomotiv- auf Diesel- oder elektrischen Betrieb (1977 Einstellung des offiziellen Dampflokomotivbetriebes), Umstellung der Stellwerkstechnik auf Gleisbild- und Spurplanstellwerke, Verbesserung des Ablaufbetriebes durch elektronisch gesteuerte Gleisbremsen, Stilllegung der Schmalspurstrecken und anderer unwirtschaftlicher Strecken sowie Ausbuchtung oder Rückbau nicht mehr benötigter oder zur Reparatur anstehender Infrastruktur (Rampen, Gleiswaagen, Ladestraßen usw.). Wie aus der Antwort der Regierung auf eine kleine Anfrage von Abgeordneten der PDS (Drucksache 13/ 5235 vom 29.07.96) hervorgeht, waren von der Deutschen Bundesbahn bis Ende 1985 stillgelegt, zurückgebaut oder ausgebuchtet

10 385 km Betriebsgleise,
34 937 Weicheneinheiten,
1 627 km Oberleitung,
21 150 Signale und
5 021 Gleissperren.

Aus diesen Daten ist natürlich nicht zu ersehen, inwieweit Anlagen für den Güterverkehr, den Personenverkehr oder für beide betroffen waren und welche Auswirkungen sie auf die Abfertigungsbefugnisse der Güterverkehrsstellen hatten. Wie viele Bahnhöfe wurden geschlossen, wie viele Gleiswaagen wurden ausgebaut, wie viele Güterverkehrsstellen besitzen keine Rampen mehr usw.? Die Elektrifizierung der Hauptabfuhrstrecken wurde forciert weiter betrieben. Bereits im Jahr 1970 waren 30 % des Streckennetzes, über das 75 % aller Transportleistungen der Deutschen Bundesbahn abgewickelt wurden, mit E-Loks befahrbar.

All diese Rationalisierungs- und Verbesserungsmaßnahmen konnten leider die Entwicklung hin zum Lkw-Transport nicht verhindern, zumal bei der Bahn der Neubau von schnellen Strecken erst spät mit dem Bau der neuen ICE-Trassen einsetzte. Diese waren jedoch in erster Linie für den schnellen Personenverkehr gedacht.

Dazu kamen im Laufe der Zeit weitere, die Lkw-Spediteure entlastende Maßnahmen wie zum Beispiel die Zulassung von größeren Längen, Breiten und Ladegewichten der Lkw durch die Europäische Union (EU). Zuvor waren allerdings im Jahre 1956 gegen den Willen der Autoindustrie und des Lkw-Gewerbes auf dem Verordnungsweg durch das Bundesverkehrsministerium neue Maße und Gewichte für Lkw eingeführt worden, die den Wettbewerbsdruck für die Deutsche Bundesbahn mindern sollten. Dabei wurde der Einzelachsdruck von 10 auf 8 t, die Gesamtlänge eines Lastzuges von 20 auf 14 m und das zulässige Gesamtgewicht von 40 auf 24 t gesenkt. Allerdings wurde bereits im April 1965 die Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) dahingehend geändert, dass Lkw wieder ein zulässiges

Gesamtgewicht von 38 t haben durften, was wieder zu einer starken Erhöhung der Ladekapazitäten sowohl des gewerblichen Güterfernverkehrs als auch des Werkfernverkehrs führte. Schon 1972 stand eine weitere Änderung zugunsten der Lkw an, indem die Verkehrsminister der Europäischen Gemeinschaft (EG) neue Höchstmaße für die Achslast mit 11 t und das Gesamtgewicht mit 40 t festlegten. Auch bei den Lenk- und Ruhezeiten wurden Änderungen eingeführt. Ein Beifahrer konnte weitgehend entfallen. Zudem spielte die Entwicklung in der Industrie, die weg von den großen Transportmengen, den typischen Ladungstransporten, hin zu kleineren Partien von 1 bis 5 t führte, eine nicht unbedeutende Rolle.

Auch in diesem Bereich (Sendungen von 1 - 5 t) war die Bahn kaum konkurrenzfähig. So wurde seitens der Bahn vorübergehend eine besondere Gewichtsklasse, die "kleine Wagenladung" (2,5 t-Klasse) eingeführt, die jedoch ohne Wirkung blieb. Später konnten auch im Bereich dieser sogenannten Partiesendungen von der Bahn im Rahmen der Wirtschaftlichkeit für jeden einzelnen Transport Preismaßnahmen mit den Kunden vereinbart werden, die aber ebenfalls weitgehend wirkungslos blieben und weder messbare Verkehrsgewinne noch eine spürbare Änderung der Wettbewerbssituation mit sich brachten. Weitere wesentliche Vorteile des Lkw gegenüber der Eisenbahn war seine Zuverlässigkeit, die bessere Möglichkeit des Eingehens auf Kundenwünsche, verbunden mit einer größeren Flexibilität, die vor allem dem relativ trägen Verwaltungsapparat mit all seinen Instanzen bei der Bahn weit überlegen war. Dazu zählte auch das Verhalten der Lkw-Speditionen und deren Versicherungen in Schadensfällen. Wie schon erwähnt, war auch im internationalen Verkehr der Lkw-Verkehr konzessioniert und kontingentiert. Zum 01.01.1969 trat das erste Gemeinschaftskontingent für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft mit 1200 Genehmigungen in Kraft. Weitere Kontingente sollten folgen. Eine Beförderungspflicht bestand nicht. Es gab für Lkw-Transporte zunächst keine besonderen Tarife, d h die Beförderungspreise wurden mit dem Kunden frei vereinbart. Erst 1971 wurden innerhalb der Europäischen Gemeinschaft Lkw-Tarife für bilaterale Länderverkehre (z B Deutsch - Französischer - Straßengütertarif) herausgegeben, die auch eine Marge von bis zu +/- 23 % zuließen. Diese Tarife waren, wo vorhanden, zwingend anzuwenden. Die Überwachung der Einhaltung dieser Tarife fand jedoch nur in Deutschland (durch die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr) statt, da es in den übrigen Ländern eine ähnliche Überwachungsinstanz nicht gab. Durch die besonders in den Benelux-Ländern und Frankreich rasch zunehmende Zahl von Lkw-Speditionen wurde der Wettbewerb immer härter. Hierunter litt nicht nur die Eisenbahn, sondern auch das deutsche Lkw-Gewerbe. Zur Vermeidung von weiten Leerfahrten waren im internationalen Lkw-Verkehr Rückladungen oder Ladungen in Richtung Standort begehrt und wurden zu besonders günstigen Preisen befördert. Im Verkehr mit den Staaten, die nicht zur Europäischen Gemeinschaft gehörten, wurden die Beförderungspreise zwischen Lkw-Unternehmer und Verfrachter weiter frei ausgehandelt. Im Verkehr mit den Ländern des Ostblocks gab es für die Eisenbahn dagegen keine Wettbewerber, da in diesen Ländern staatliche Plankommissionen die jeweiligen Transportmittel zwingend vorschrieben. Dies war in der Regel die Eisenbahn.

Im Zuge der weiteren Liberalisierung des Verkehrsmarktes durch die Europäische Union wurde dann im Jahre 1990 die Kabotage eingeführt, d h Lkw-Spediteure aus anderen Ländern der Europäischen Union durften auch Transporte innerhalb Deutschlands durchführen. Die Kabotage war an eine Genehmigung gebunden und kontingentiert. Dies bedeutete nicht nur für die Bahn eine weitere Konkurrenz, sondern auch für das einheimische Straßenverkehrsgewerbe, obwohl auch dieses von der neuen Regelung Gebrauch machen konnte. Ab Oktober 1993 wurde die zeitweilige Kabotage für einzelne Lkw-Unternehmen eingeführt. Bezüglich der Erweiterung der Kabotageregelung siehe unter Abschnitt D und E.

Noch gravierender wie im Wagenladungsverkehr war der Wettbewerb des Lkw im Kleingutbereich. Schon in den 50er Jahren nahm der Trend der Wirtschaft, nur das Stückgut der Bahn zur Beförderung zu übergeben, das der Lkw nicht fahren wollte, zu. Dies war vor allem bei sperrigem oder bruchgefährdetem Gut der Fall. Die schlechte Situation für die Eisenbahn wurde verstärkt durch den Trend in der Wirtschaft hin zu kleineren Partien, wodurch sowohl der Anteil des Sammelgutverkehrs als auch der des Transports von kleinen Sendungen auf der Straße durch spezialisierte Unternehmen immer mehr zunahm. Große Firmen wie UPS, DPD usw. bei kleinen Sendungen sowie große Sammelgutspeditionen drangen immer weiter in das Stückgutgeschäft der Bahn ein. So lag der Anteil der Deutschen Bundesbahn am Stückgutgeschäft schon Ende der 50er Jahre bei nur noch 15 %. Bereits in den 60er und 70er Jahren war des öfteren zu beobachten, dass bahnamtliche Rollfuhrunternehmer der Deutschen Bundesbahn, die neben dem Rollfuhrgeschäft für die Deutsche Bundesbahn auch noch andere Speditionsgeschäfte auf der Straße in eigener Regie

und auf eigene Rechnung betrieben, der Eisenbahn Kleingutverkehre abjagten, wobei sie ihre durch die Rollfuhrfähigkeit gewonnenen Kenntnisse über die örtliche Kundschaft und deren Gutaufkommen schamlos ausnutzten.

Im Kleingutbereich wurden die Frachten für den Lkw-Verkehr zunächst nach den Stückgutsätzen im Reichskraftwagentarif, ähnlich denen des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, berechnet. Die Stückgutsätze des Reichskraftwagentarifs ermöglichten eine Marge von +10 % bis -8,5 %. Während die Deutsche Bundesbahn im Jahre 1971 ihre Stückgutfrachten um satte 20 % weiter erhöhte, waren es beim Lkw nur 8 %. 1975 wurden die Stückgutsätze des Reichskraftwagentarifs durch sogenannte Kundensätze abgelöst, die für den Lkw-Unternehmer nur noch Empfehlungscharakter hatten. Damit war die Konkurrenzfähigkeit der Deutschen Bundesbahn auf dem Preissektor des Stückguts endgültig nicht mehr gegeben. Neben diesem Nachteil kamen noch die bereits erwähnten sonstigen Wettbewerbsvorteile des Lkw.

4. Die Binnenschifffahrt - Der zweite wichtige Wettbewerber der Bahn

Im Bereich der Binnenschifffahrt erstreckte sich der Wettbewerb fast nur auf Partien von mehreren hundert Tonnen und mehr, die gleichzeitig von einem Ort zum andern transportiert werden mussten. Eine Sammlung und Zwischenlagerung im Hafen bis zum Abtransport war dabei möglich. Für die Binnenschifffahrt gab es keine festen Frachttabellen wie im Reichskraftwagentarif oder Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarif. Die Tarife für bestimmte Verkehrsverbindungen und Gutarten (Relationentarif) wurden in den Frachttabellen des Frachten- und Tarifanzeiger Binnenschifffahrt (FTB) veröffentlicht und waren nummeriert. Für grenzüberschreitende Beförderungen auf dem Rhein gab es auf Grund eines internationalen Abkommens keine veröffentlichten Frachten. Neben den Frachten für die Beförderung wurden ggf. noch weitere Beträge fällig wie der sogenannte Kleinwasserzuschlag (KWZ), der bei Niedrigwasser hoch ausfallen konnte, Zuschläge für die Benutzung bestimmter Wasserstraßen zur Abgeltung der dort anfallenden zusätzlichen Kosten wie z B die Nutzung und Unterhaltung der Schleusen (Kanalabgaben) sowie Hafengebühren für die Nutzung der Häfen. Die Frachten und übrigen Gebühren im Binnenschiffsverkehr wurden in Frachtausschüssen (FA) festgesetzt und weiterentwickelt. Neben den Vertretern der Binnenschifffahrt saßen lediglich noch Vertreter der Verloader in diesem Gremium. Vertreter der Wettbewerber saßen, anders als in der Ständigen Tarifkommission, nicht in ihnen. Die Frachtausschüsse waren jeweils nur für bestimmte Gebiete (z B. westdeutsche Kanäle) zuständig. Die Zustimmung des Bundesverkehrsministers zu allen Maßnahmen erfolgte wie beim Güternahverkehrstarif durch Erlass. Die Einhaltung der Tarife wurde durch die Wasser- und Schifffahrsdirektionen überwacht. Im internationalen Binnenschiffsverkehr gab es weder Tarife noch feste Frachten. Die Frachten wurden daher frei ausgehandelt.

Nach dem 2. Weltkrieg wurde auch das Binnenschiffsnetz ausgebaut. So wurden u a Saar und Mosel kanalisiert, der Main-Donau-Kanal und der Zweigkanal vom Mittelland-Kanal nach Salzgitter komplett neu gebaut. Bei anderen Schifffahrtsstraßen wurde die Wassertiefe vergrößert. Dies führte zwar für die dort ansässigen Industrien zu stark ermäßigten Frachten für die benötigten Rohstoffe gegenüber dem bisherigen Bahntransport mit Ganzzügen (Gag), für die Eisenbahn hatten diese Baumaßnahmen jedoch Millionen DM an Frachtausfällen zur Folge, selbst wenn sie einen Teil der möglichen Transportmenge mit stark ermäßigten Ausnahmetarifen gegen den nun bestehenden schärferen Wettbewerb weiterhin transportieren durfte. Zudem wurde die Binnenschifffahrt zur Besitzstandswahrung bereits Anfang der 60er Jahre in Einzelfällen vor geplanten Wettbewerbstarifen der Eisenbahn geschützt, indem deren Einführung durch den Bundesverkehrsminister nicht genehmigt wurde.

Wegen bestehender Überkapazitäten versuchte die Politik zeitweise, dem ruinösen Wettbewerb in der Binnenschifffahrt mit Abwrackaktionen und -Prämien für die Verschrottung von alten und kleineren Binnenschiffen Einhalt zu gebieten. Die erste Aktion dieser Art startete im Jahr 1969. Sie brachten jedoch keine spürbare Änderung der Lage, da für die vielen, aus dem Verkehr gezogenen kleineren Schiffe zwar weniger aber dafür erheblich größere und modernere Schiffe neu zum Einsatz kamen.

5. Der Wettbewerb zwischen den Bahnen

Ein direkter Wettbewerb zwischen den verschiedenen Eisenbahnen fand im Betrachtungszeitraum zwischen den

verschiedenen Eisenbahn-Verwaltungen weder im Binnen- noch im internationalen Verkehr statt. Da jede Bahn, von wenigen örtlichen Ausnahmeregelungen abgesehen, auf ihr eigenes Schienennetz beschränkt war, konnte auch kein Wettbewerb praktiziert werden. Die einzige Möglichkeit, im internationalen Verkehr Einfluss auf den Beförderungsweg im Verkehr über mehrere Bahnen hinweg zu nehmen, bestand darin, spezielle Transittarife mit niedrigen Frachten anzubieten, um somit die Beförderung einer Sendung über das eigene Streckennetz günstiger zu machen wie über das möglicher anderer Beförderungsweg. Da außerdem das Tarifniveau in den einzelnen Ländern sehr unterschiedlich war, konnte die Beförderung über einen wesentlich längeren Weg, sofern er für diese Länderverbindung zugelassen war, erhebliche Frachtvorteile bringen. So war z B die Beförderung vom Saarland nach Griechenland dank des extrem billigen Einheitlichen Transittarifs (ETT) der Ostblockbahnen über die Tschechoslowakei, Ungarn, Rumänien und Bulgarien fast immer billiger als die Variante über Österreich, Jugoslawien nach dem Deutsch-Jugoslawischen Gütertarif oder dem Deutsch-Griechischen Verbandstarif, der ohnehin nur in beschränktem Umfang angewandt werden konnte. Im Verkehr innerhalb der Bundesrepublik Deutschland war eine Konkurrenzsituation unter den Eisenbahnen nicht möglich, da der Beförderungsweg im Verkehr zwischen der Deutschen Bundesbahn und den nichtbundeseigenen Eisenbahnen oder von einer Privatbahn über die Deutsche Bundesbahn zu einer anderen nichtbundeseigenen Eisenbahn nach den Leitungsvorschriften genau geregelt war. Lediglich eine nach der Eisenbahnverkehrsordnung mögliche Vorschrift des Absenders im Frachtbrief für die Leitung der Sendung über bestimmte Übergangsbahnhöfe konnte eine Änderung des normalen Beförderungsweges bewirken, führte aber auch nicht zu einem Wettbewerb (siehe aber auch Abschnitt II. Ziffer 13. letzter Absatz).

6. Die Verkehrspolitik

Die Verkehrspolitik hatte dafür Sorge zu tragen, dass sich Industrie und Wirtschaft weiterentwickeln und die dabei anfallenden Transportmengen problemlos transportiert werden konnten. Dazu bedurfte es leistungsfähiger Verkehrsträger mit entsprechender Infrastruktur. Der Druck der Politik als Eigentümer auf die Deutsche Bundesbahn zur Rationalisierung und Kostensenkung zog sich wie ein roter Faden durch alle Verkehrsdebatten von Bundestag und Bundesrat. Gleichzeitig sollte die Deutsche Bundesbahn aber weiterhin alle an sie gestellten Erwartungen hinsichtlich der Beförderung von Gütern und der damit in Zusammenhang stehenden Leistungen erfüllen. Zeitweise, insbesondere in den 60er Jahren, kam es zu heftigen Auseinandersetzungen zwischen den Verkehrsträgern über die jeweiligen Wettbewerbsbedingungen und die durch den Staat zu erbringenden Regulierungen. Dies gipfelte sogar in Protestaktionen der Eisenbahner und ihrer Gewerkschaften. Auch wenn sich Ende 1964 die Bundesregierung gegen die von der Deutschen Bundesbahn eingeleiteten Maßnahmen zur Prüfung der Stilllegung von weiteren Strecken und der Punktrationalisierung gewandt hatte, wurden beim Verkehrsträger Schiene aus Kostengründen auch weiterhin Strecken stillgelegt und Güterverkehrsstellen geschlossen. Eine Rationalisierungsmaßnahme folgte, teils unter Abnückung durch die örtlichen Politiker, teils nach deren heftigem Widerstand, der nächsten. Mangels einer entsprechenden Lobby wurde dieses Rad nie ernsthaft in eine andere Richtung gedreht. Obwohl die Politik es sich zur Aufgabe gemacht hatte, die Eisenbahn in einem bestimmten Rahmen vor dem Wettbewerb zu schützen, waren die Bemühungen letztendlich nur von einem sehr bescheidenen Erfolg gekrönt. Da half auch die von den Politikern in Interviews und Talk-Shows immer wieder vorgebrachte Forderung zur Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene nichts. Schon im Jahr 1964 war der Anteil der Deutschen Bundesbahn an den von den Verkehrsträgern erbrachten Gesamttonnenkilometern auf 45,6 % zurückgegangen. Im Jahr 1967 gab der damalige Verkehrsminister Georg Leber seinen nach ihm benannten Plan für die Jahre 1968 bis 1972 bekannt, der noch im gleichen Jahr von Bundesregierung und Bundesrat unter erheblichen Abstrichen gebilligt wurde. Nachdem dann im Januar 1968 die Kommission der Europäischen Gemeinschaft den Leber-Plan als mit dem Recht der Europäischen Gemeinschaft und den Zielen der gemeinsamen Verkehrspolitik unvereinbar bezeichnete, war der Leber-Plan in seiner ursprünglichen Form endgültig gescheitert. Es verblieben lediglich einige kleinere Maßnahmen mit geringen Auswirkungen (siehe auch Ziffer 2). Wie aus der Dokumentation zu ersehen ist, sind heute schon viele mittlere und größere Städte nicht mehr mit einer Güterverkehrsstelle des Ladungsverkehrs ausgestattet oder nur noch für Gleisanschluss- und Lagerplatzinhaber sowie Kunden, mit denen eine besondere Vereinbarung geschlossen wurde, erreichbar. Neben den schon genannten Maßnahmen zur Verbesserung der alten und zum Bau neuer Verkehrswege für die übrigen Verkehrsträger, insbesondere den Güterverkehr auf der Straße, waren es noch viele weitere Details, die sich für die Schiene nachteilig auswirkten. Die Automobil-Lobby und auch die Wirtschaft sorgten dafür, dass die Entwicklung in die für sie „richtige“ Richtung ging. Die bei der Deutschen Bundesbahn in all den Jahren neu erstellten Streckenabschnitte waren meist als S-Bahn-Strecken nur für den Personenverkehr von Bedeutung und erreichten auch bei weitem nie die

Länge der im gleichen Zeitraum stillgelegten Strecken.

Darüber hinaus gab es noch andere Lasten, die die Deutsche Bundesbahn zu tragen hatte. So musste die Eisenbahn aus militärischen Gründen Strecken weiter betreiben oder zumindest für den Betrieb mit einer bestimmten, geringen Geschwindigkeit befahrbar halten. Dafür gab es Ausgleichszahlungen durch den Staat. Auch die finanziellen Altlasten für den Autobahnbau in Deutschland während der Hitlerzeit, den die damalige Deutsche Reichsbahn finanzieren musste, belasteten den Etat der Deutschen Bundesbahn, die als Rechtsnachfolgerin der Deutschen Reichsbahn für deren Verpflichtungen einstehen musste.

Dass die Deutsche Bundesbahn immer größere Verluste machte, die der Staat als ihr Eigentümer über den Bundeshaushalt letztendlich übernehmen musste, war natürlich nicht nur dem Wettbewerb mit den übrigen Verkehrsträgern geschuldet. Die aus der Vorkriegszeit stammende Struktur und Infrastruktur des Unternehmens, das ursprünglich die Grundversorgung der Bevölkerung und der Industrie mit all seinen Verkehrsleistungen in allen deutschen Regionen sicher stellen sollte, war trotz aller Rationalisierungs- und Modernisierungsmaßnahmen dem Wettbewerb nicht gewachsen. Dazu hatten die aus eigenen Mitteln zu bestreitenden Kosten zur Beseitigung der Kriegsschäden viel Geld verschlungen. Die immer rascher fortschreitende Motorisierung der Gesellschaft, erhebliche Änderungen des Umfelds in der Wirtschaft und zahlreiche andere Aspekte führten dazu, dass die Deutsche Bundesbahn trotz zahlreicher Bemühungen und Rationalisierungsmaßnahmen immer größer werdende Verluste einfuhr, was die Politik in Handlungszwang brachte und letztendlich zur Gründung der Deutschen Bahn AG führte.

7. Die Gleisanschlusspolitik der Deutschen Bundesbahn

Wurden in der unmittelbaren Nachkriegszeit noch zahlreiche Schienentransporte über die Ladestraße oder Gleise mit Seiten- und Kopframpen abgewickelt, nahm dieser gebrochene Verkehr mit An- oder Abfuhr über die Straße im Laufe der Jahre aus Zeit-, aber insbesondere aus Kostengründen immer mehr ab. Vor allem bei den kleineren Tarifpunkten waren nicht nur die ortsansässigen, sondern auch die in den Nachbarorten wohnenden Brennstoffhändler, Bauern oder landwirtschaftlichen Genossenschaften die wichtigsten Kunden. Hinzu kamen Ziegeleien, Steinbrüche und andere örtliche Unternehmen. Kohle, Düngemittel, Holz und Produkte aus der Landwirtschaft z.B. Zuckerrüben waren die am häufigsten transportierten Güter. Gleisanschlüsse (Gla) waren bei diesen Tarifpunkten nur dann vorhanden, wenn eine Firma oder Genossenschaft ein entsprechend großes Transportaufkommen hatte.

Anders dagegen war die Situation bei den großen Werken und Firmen. Da die Eisenbahn bis zum Kriegsende der wichtigste Transportträger war, waren diese Firmen mit Gleisanschluss an das Schienennetz angebunden. Viele Firmen verfügten in ihrem Anschluss sogar über mehrere Gleise bis hin zu regelrechten Anschlussbahnhöfen mit eigenem Lok-Bestand und Stellwerken. Etliche dieser Großanschlüsse waren eigene Tarifpunkte des Güterverkehrs.

Über die Erhaltung der letztgenannten Anschlüsse gab es seitens der Deutschen Bundesbahn natürlich nie eine Diskussion. Aber vor allem die Gleisanschlüsse kleinerer Firmen, die nur ein geringes Wagenaufkommen in ihrem Anschluss hatten, standen immer wieder dann zur Disposition, wenn die Anschlussweiche zur Deutschen Bundesbahn erneuert werden musste. Da die Kosten für die Erneuerung oft in keinem Verhältnis zu den über den Gleisanschluss abgewickelten Transporten standen, scheuten sich viele Anschlussbesitzer vor der Kostenübernahme. Wenn dann auch die Deutsche Bundesbahn sich weigerte, aus eigenwirtschaftlichen Gründen diese Kosten zu tragen, war das Ende des Gleisanschlusses gekommen. Dies bedeutete zugleich, dass die Transporte dieser Firma für die Deutsche Bundesbahn für immer verloren waren, es sei denn, der Kunde am anderen Ende der Transportkette bestand auf Schienentransport. In manchen Fällen gelang es auch, über den kombinierten Verkehr die Transporte der Firma zu halten. Auch von sich aus kündigte die Deutsche Bundesbahn zeitweise zahlreiche Gleisanschlussverträge mit Firmen, die ihren Anschluss gar nicht oder nur selten nutzten. Auch dieses (mögliche) Transportvolumen war endgültig für die Eisenbahn verloren. Bisweilen unternahm die Deutsche Bundesbahn auch wieder Anstrengungen, neue Kunden für den Bau eines Gleisanschlusses mit bahnseitigen Zuschüssen zu gewinnen - mit bescheidenem Erfolg. Schienenverkehr ist heute praktisch nur noch dort möglich, wo Absender und Empfänger über einen Gleisanschluss oder Lagerplatz am Gleis verfügen oder wo im Rahmen des kombinierten Verkehrs eine andere Perspektive gefunden werden kann. Das Schlimme war, dass ein klares, langfristiges Konzept in der Gleisanschlusspolitik der Deutschen Bundesbahn leider nicht zu erkennen war.

Ein Ärgernis für die Kunden war häufig die in den Gleisanschlussverträgen festgelegte Gleisanschlussgebühr. Die Höhe der Anschlussgebühr richtete sich in erster Linie nach der Entfernung der Anschlussweiche vom Bahnhof sowie nach der Zahl der über den Gleisanschluss beförderten Wagen. Bei den Großkunden kamen da schnell große Beträge zusammen. Wenn auch seitens der Bahn die Möglichkeit bestand, einen Teil der Gleisanschlussgebühren auf Antrag zu erstatten, so blieb der Kunde doch auf nicht unbedeutenden Beträgen sitzen. Ganz anders machten dies andere Bahnen. So hatte z B die französische Staatsbahn einen besonderen Gleisanschlusstarif. In ihm war geregelt, welche Frachtnachlässe der Kunde erzielen konnte, wenn er möglichst viele Wagenladungen über seinen Anschluss befördern ließ. Auch die Eisenbahnen des Saarlandes, die von 1947 bis 1959 den Eisenbahnverkehr des Saarlandes betrieben, hatten einen fast identischen Binnentarif und damit auch diese Regelung für die Anschlussinhaber übernommen (siehe Abschnitt II. Ziffer 13).

Inzwischen spielt eine weitere Entwicklung eine Rolle. Wurden früher Industriegebiete nur dort ausgewiesen, wo die Möglichkeit der Schienenanbindung gegeben war, entstehen heute in fast jeder Gemeinde neue Industriegebiete, bei denen eine Anbindung an die Schiene nicht oder wegen Streckenschließungen nicht mehr möglich ist. Das wichtigste Kriterium für die Anlegung dieser Industriegebiete ist jetzt die möglichst große Nähe zu einer Autobahn oder zumindest einer Bundesstraße. Auch die sich dort ansiedelnden Firmen sind im Empfang und Versand auf den Lkw angewiesen. Ihr Transportvolumen ist für die Eisenbahn unerreichbar, soweit nicht ein Kombi-Verkehr eingerichtet werden kann.

8. Die Kunden der Bahn

Die großen Firmen als die wichtigsten Kunden für alle Verkehrsträger verfügten in aller Regel über einen Gleisanschluss oder waren Mitanschlussinhaber. Sie besaßen eigene Versandleiter oder zumindest Disponenten. Diese hatten in erster Linie die Aufgabe, für die bei ihrer Firma anfallenden Transporte die kostengünstigste Transportmöglichkeit zu ermitteln. Die bis in 70er Jahre tätigen Versandleiter waren in ihrer Mehrheit noch sehr schienenfreundlich eingestellt und unterhielten enge Kontakte zu „ihrem“ Bahnhof und „ihrer“ Güterabfertigung. Da wurde auch schon einmal an der Eisenbahn als Transporteur festgehalten, selbst wenn der Straßentransport etwas günstiger war. Nachdem diese „alten“ Versandleiter im Laufe der Zeit durch neue Kräfte ersetzt wurden, änderte sich dies.

Daneben legten sich viele Firmen einen eigenen Lkw-Fuhrpark zu und betrieben Werkverkehr oder sie gründeten eine Hausspedition für den Transport ihrer Waren. Bei diesen beiden Konstellationen musste natürlich der eigene Lkw-Bestand ständig ausgelastet sein, sodass die Eisenbahn höchstens noch bei einem kleineren Teil der übrig bleibenden Transportmengen zum Zuge kam.

Außerdem versuchten große Firmen, sich nicht von einem einzigen Verkehrsträger abhängig zu machen. Sie teilten, wo immer möglich und angebracht, Transporte unter den Verkehrsträgern in einem bestimmten Verhältnis auf und konnten so bei Engpässen, z B Niedrigwasser bei der Binnenschifffahrt, auf die Eisenbahn ausweichen. Durch all diese Entwicklungen gingen der Bahn Transportanteile verloren.

Ein weiterer Aspekt waren die speziellen Wünsche der Kunden an den Verfrachter. Hier hatte der Lkw gegenüber der Bahn deutliche Vorteile (z B speziell für den Transport bestimmter Güter gebaute Lkw, Sonderwünsche für die Anlieferung usw.). Die Transportlogistik wurde immer bestimmender, sodass heute eine Firma für alle Transportabläufe vom Fließband des Versenders bis zur Verwendungsstelle beim Empfänger zuständig ist. Ihr obliegen alle diesbezüglichen Planungen und Risiken. Dies führt letztendlich auch zu einer engen Kooperation aller Beteiligten und zu einer Form der Zusammenarbeit, wie sie bisher für undenkbar gehalten wurde.

Auch der Umweltschutz spielt bei der Entscheidungsfindung, welcher Verkehrsträger eingesetzt wird, immer mehr eine Rolle. Mit diesem Pfund sollte die Bahn wuchern!

9. Die Werbung bei der Bahn - Einführung neuer Verkaufsstrategien - Kundenbetreuung - Verhalten bei Kulanzregelungen

Die Möglichkeit, durch Werbung gezielt auf die eigenen Angebote und Möglichkeiten hinzuweisen und neue Kundschaft zu gewinnen, wurde seitens der Eisenbahn zunächst nur sehr zurückhaltend betrieben, da man ja der Verkehrsträger Nummer 1 war. Es gab zwar bei den Bundesbahndirektionen anfangs der 50er Jahre einen Werbedienst, der aber personell nur ganz schwach besetzt war. Erst mit der Einrichtung der Generalvertretungen und eines besonderen Verkaufs- und Werbedienstes bei den Bundesbahndirektionen im Jahre 1968 sowie der Möglichkeit, durch gezielte Maßnahmen Verkehre für die Schiene zu erhalten oder neu zu gewinnen, kam richtiger Schwung in diesen wichtigen Bereich. Bisher hatte die Eisenbahn allenfalls durch allgemein gültige Slogans wie „Güter gehören auf die Bahn“ auf sich aufmerksam gemacht. Der DB-Kundenbrief, der bereits im Jahr 1956 erstmals erschien, war in erster Linie als besondere Kundeninformation gedacht und brachte keine öffentlichkeitswirksame Werbung mit sich. Durch den Einsatz von spezialisierten Kundenberatern (KB) sowie durch die Schulung und Sensibilisierung aller im Verkehrsdienst tätigen Mitarbeiter für den Verkauf und den Umgang mit den Kunden wurde eine gegenüber den Wettbewerbern lange vorhandene Lücke geschlossen oder zumindest verkleinert. Auch die Herausgabe von speziellem Werbematerial und verschiedenen, regelmäßig erscheinenden Kunden-Mitteilungen und Informationsschriften (Pressemitteilungen der Deutschen Bundesbahn usw.), führte zu einer spürbaren Verbesserung auf dem Sektor der Akquisition und trug dazu bei, das Image der Bahn von einer reinen Behörde hin zu einem Partner im Bereich des Gütertransports und der Logistik zu verändern. Zudem wurden in Presse, Rundfunk und Fernsehen Werbespots geschaltet, die Patenschaft von Veranstaltungen übernommen, eine Beteiligung an Messen und Ausstellungen oder Sponsoring betrieben. Alle diese Maßnahmen konnten letztendlich aber nicht verhindern, dass die Eisenbahn gegenüber ihren Wettbewerbern weiter ins Hintertreffen geriet. Sie konnten allenfalls dazu beitragen, dass diese Entwicklung nicht noch schneller und extensiver verlief.

Durch die v g Maßnahmen wurde seitens der Deutschen Bundesbahn auch eine Entwicklung hin zu einem modernen Dienstleister gestartet und so gegenüber der Konkurrenz der Straße verlorener Boden zumindest teilweise wieder aufgeholt. Neue Angebote an die Kunden wurden lanciert, bestehende Angebote erweitert oder in neuer Form vorgestellt. Die Betreuung der Kunden vor Ort durch die Güterabfertigung oder den Dienststellenvorsteher (Dvst) war vielerorts nicht mehr möglich, weil kein geschultes Verkehrspersonal mehr vorhanden war. Diese Aufgaben wurden jetzt durch die neuen Kundenberater der Deutschen Bundesbahn bei den Generalvertretungen und ihren Vorgesetzten, den Generalvertretern, wahrgenommen und intensiviert. Die Kundenberater betreuten entweder einen bestimmten Bezirk und/oder einzelne Industriezweige z B Eisen- und Stahlindustrie im Bereich ihrer Generalvertretung. Ihnen oblag auch im Benehmen mit dem Tarifdienst bei den BD der Abschluss von nichttarifgebundenen Preismaßnahmen (nt Pm). Dabei kontrollierte der Tarifdienst die Einhaltung der vom Gesetzgeber und der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn vorgegebenen Bestimmungen, insbesondere die Notwendigkeit des Zuschusses und die Wirtschaftlichkeit der zu begünstigenden Transporte. Er konnte nichttarifgebundene Preismaßnahmen ablehnen oder die Höhe des Zuschusses ändern. Die ebenfalls neu eingerichteten Verkaufsdezernate bei den BD steuerten und koordinierten die Arbeit der Generalvertretungen und überwachten die einzelnen Maßnahmen und deren Erfolg. Die Serviceleistungen der Deutschen Bundesbahn gegenüber dem Kunden wurden um wesentliche Varianten erweitert z B die Übernahme von Zollformalitäten, die Beratung in Fragen der Verpackung und Verladung von Gütern, die Planungsübernahme beim Bau von Gleisanschlüssen sowie die Bereitstellung von dazugehörigem Material, die Zusage der Gleisanschlussbedienung über einen festen Zeitraum, die Bereitstellung von Lagerplätzen und auch Lagerhallen, die Zusicherung von festen Bedienzeiten im 12- oder 36-Stunden-Rhythmus. Zudem konnten Erleichterungen bei der Frachtabrechnung vereinbart werden. Ganz wichtig war jetzt aber die Möglichkeit der Durchführung von komplexen Transportanalysen, wie es sie bei den Wettbewerbern der Straße schon länger gab. Für spezielle Transporte wurden bei den Güterwagen ständig neue Sonderbauarten entwickelt, die den Wünschen und Forderungen der verladenden Wirtschaft entgegenkamen.

Ein weiterer wichtiger Schritt hin zu mehr Kundennähe war die verpflichtende Einbeziehung all des Personals, das irgendwie mit den Kunden in direkten oder indirekten Kontakt kam, in die Schulungen für Verkauf und Akquisition, die jetzt regelmäßig durchgeführt wurden. Je intensiver die Kundenkontakte eines Mitarbeiters waren, desto häufiger waren auch seine Schulungen.

In allen Fällen, in denen nach der Eisenbahnverkehrsordnung oder der CIM für den Kunden gegenüber der Bahn kein

Rechtsanspruch für die Zahlung von Ansprüchen aus dem Frachtvertrag bestand, konnten seitens der Bahn allenfalls Zahlungen aus Kulanz geleistet werden. Diese Kulanzzahlungen durch die dazu berechtigten Stellen der Deutschen Bundesbahn wurden lange äußerst restriktiv geleistet, zumal die Kontrollbehörden (Prüfungsämter) eine großzügige Kulanzregelung kritisch betrachteten und diese beanstanden konnten. War dies der Fall, musste die Stelle, die den Antrag bearbeitet hatte, gegenüber dem Prüfungsamt (PA) ihre Entscheidung zur Kulanzzahlung eingehend begründen und rechtfertigen. So blieben Kulanzzahlungen lange Zeit nur auf die „guten“ Kunden beschränkt, die über ein entsprechend großes Transportaufkommen verfügten und die man nicht verprellen wollte und konnte. Zufalls- und Kleinkunden hatten kaum eine Chance auf Kulanzregelungen. Erst zu einem späteren Zeitpunkt erkannte man, dass dieses Verhalten im Endeffekt für die Eisenbahn schädlich war. Man zahlte schließlich bei Kleinschäden bis zu einem bestimmten Betrag generell, auch aus Kulanz. Auch bei größeren Schäden waren Kulanzregelungen wesentlich häufiger, zumal wenn es sich um größere Kunden handelte. Sogar die Gerichte verdonnerten immer öfter die Bahn zur Zahlung von Entschädigungen auch in Fällen, in denen man früher fast immer zugunsten der Eisenbahn entschieden hätte.

Beim Straßenverkehr war dies jedoch anders. Da für den Lkw-Spediteur keine Beförderungspflicht für z B durch Bruch oder Diebstahl gefährdetes Gut bestand, wurden aber dann, wenn er sich einmal zum Transport solcher Güter entschlossen hatte, Entschädigungszahlungen aus Kulanz fast zum Normalfall. Um „ihren“ Kunden nicht zu verlieren, taten die Lkw-Unternehmen und auch ihre Schadensversicherer alles, um die Transporte zu halten, und dies, obwohl für die Straßentransporte im Prinzip die gleichen rechtlichen Bestimmungen hinsichtlich der Haftpflicht galten wie für die Eisenbahn.

10. Die Rationalisierungsbemühungen der Eisenbahn

a) Die Weiterentwicklung der Tarife und Beförderungspreise

Unmittelbar nach dem 2. Weltkrieg wurden im Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarif unterschiedliche Güterklassen eingeführt, die das alte System in der Gütereinteilung ablösten. Um die Diskrepanz zwischen den hohen Frachtsätzen der Güterklassen A bis C und den wesentlich niedrigeren Frachtsätzen der Klassen D bis G zu verringern, wurden im Jahr 1950 Anpassungen vorgenommen. Dabei wurden die Tarifklassen A bis C mit Abschlägen, die der Klassen D bis G mit Zuschlägen bedacht. Wegen des immer größer werdenden Defizits der Deutschen Bundesbahn, der hohen Ausgaben für Infrastruktur (auch noch Kriegsschäden) und Material und der gestiegenen Personalkosten wurden im Jahre 1952 die Wagenladungstarife um linear 7 % erhöht. Bereits 1958 wurden dann im Rahmen der „kleinen Tarifreform“ die Güterklassen A mit B sowie C mit D gleichgestellt. Gleichzeitig wurden die Montanklassen I bis V und die 20 t-Klasse eingeführt sowie die Frachtsätze für Wagenladungen und Stückgut um jeweils 11,4 % erhöht. Die Beförderungsart beschleunigtes Eilstückgut wurde im gleichen Jahr eingestellt. Wegen des immer schärfer werdenden Wettbewerbsdrucks der Binnenschifffahrt sah sich die Deutsche Bundesbahn im Jahr 1960 gezwungen, für mineralische Brennstoffe und Erze besondere Ausnahmetarife (z B Ausnahmetarif 6 B 90, später Ausnahmetarif 206 für Kohle und Koks) einzuführen. Im gleichen Jahr wurden die Stückgutsätze um 11,4 %, der Ausnahmetarif für Spediteursammelgut um 8,4 % sowie die Ausnahmetarife für landwirtschaftliche Produkte in unterschiedlicher Größenordnung erhöht. Im Jahre 1964 reagierte die Deutsche Bundesbahn auf die Tarifenwicklung im Bereich des Reichskraftwagentarifs des Lkw (Wegfall der Tarifbindung an den Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarif) und das stark gewachsene Angebot von Transportraum auf der Straße. Sie gestaltete ihren Regeltarif um, indem sie die Preise der Regeltarifklassen A/B bis E für Fertig- und Halbfertigwaren um 20 % und die der Klasse F um 10 % absenkte. Die ohnehin schon niedrigen Frachten in den Regelklassen für Rohstoffe blieben dagegen unverändert. Zudem wurde die Entfernungsstaffel in den wettbewerbsgefährdeten mittleren und weiteren Entfernungen stärker abgestuft. In den Ausnahmetarifen wurden die Frachten in der Folge teilweise gar leicht erhöht.

Ebenfalls im Jahr 1964 traten die sogenannten „Als ob -Tarife“ gegen einen möglichen Saar-Pfalz-Kanal in Kraft (näheres unter Abschnitt I. Ziffer 2.). Nur einen Monat später wurden die neuen Wettbewerbstarife (Ausnahmetarife) der Deutschen Bundesbahn gegen die Schifffahrt auf der kanalisiertem Mosel herausgegeben. Im März 1966 wurden die Klassen A und B zu A vereinigt, desgleichen die Klassen E und F zur Klasse B. Die bisherige Klasse G wurde zur Klasse C und die Montanklassen II und III wurden gleichgestellt. Zeitgleich wurde die 25 t-Klasse eingeführt und die

Regeltarife für Wagenladungen um durchschnittlich 5,3 %, die für Stückgut um 14 % und die für Tiere um 21 % angehoben. Ebenfalls ab März 1966 wurde für Sendungen, die von oder nach sogenannten K-Bahnhöfen (kleine Stückgutbahnhöfe) abgefertigt wurden, ein Zuschlag von 1,- DM/Sendung (K-Zuschlag) erhoben. Die betroffenen Stückgutbahnhöfe waren in der Spalte 2 des Bahnhofstarifs mit einem zusätzlichen „K“ zu kennzeichnen. Ab dem gleichen Zeitpunkt wurde damit begonnen, etliche Ausnahmetarife unter Berücksichtigung der Wettbewerbssituation und der Marktlage vorsichtig anzuheben und zusammenzufassen. Allerdings blieben die Ausnahmetarife für Kohle und Erz, die Ausnahmetarife im Wettbewerb zur Binnenschifffahrt und einige andere von der Maßnahme ausgenommen. Wegen mangelnder Inanspruchnahme wurde 1968 als nächste Maßnahme die Beförderungsart Eilstückgut aufgegeben. Als im Jahr 1969 feststand, dass für das Saarland ein Wasserstraßenanschluss hergestellt werden sollte, beantragte die Deutsche Bundesbahn beim Bundesverkehrsminister die Aufhebung der unter dem Namen „Als ob - Tarife“ bekannten Ausnahmetarife wegen fehlender Grundlage. Nur 2 Monate später entschied der Bundesverkehrsminister, diese Tarife für Montangüter als Unterstützungstarife zugunsten der saarländischen Wirtschaft beizubehalten. Alle „Als ob - Tarife“ für Nichtmontangüter durften dagegen aufgehoben werden. Im Juli 1971 billigte auch die Kommission der Europäischen Gemeinschaft die Unterstützungstarife für die saarländische Montanindustrie bis zum 31.12.1975, machte aber ihren Abbau in Stufen bis zum 31.12.1979 zur Auflage.

Was im Lkw-Verkehr schon längere Zeit möglich war, wurde jetzt auch der Eisenbahn zugestanden: Es war ihr ab Juli 1969 erlaubt, im Ein- und Ausfuhrverkehr über deutsche Seehäfen mit den Kunden Sonderabmachungen abzuschließen. Nachdem im Jahre 1970 der Regeltarif noch um 9,8 % erhöht worden war, wurde der Deutschen Bundesbahn 1971 seitens des Bundesverkehrsministers die Genehmigung erteilt, ihre Tarife im Rahmen einer Bandbreite von bis zu 20 % ohne das übliche Zustimmungsverfahren ändern zu können. Von diesem Recht machte die Deutsche Bundesbahn noch im gleichen Jahr Gebrauch und erhöhte zur Abdeckung ihrer Kostensteigerungen die Regelklassen für Wagenladungen und den Stückguttarif um 20 %. Die Ausnahmetarife wurden in den meisten Fällen um 15 % angehoben. In den Folgejahren machte die Deutsche Bundesbahn bei verschiedenen Tarifen von dieser eigenverantwortlichen Möglichkeit mehrfach Gebrauch, ohne jedoch den Spielraum nach oben voll auszunutzen, weil die Wettbewerbssituation dies nicht her gab. So wurden zum 01.04.1974 die Gütertarife erneut um bis zu 14 % angehoben. Die Preisanpassungen erfolgten, ähnlich wie im Personenverkehr, fast jährlich. Insgesamt lag das Tarifniveau des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs stets über dem von Reichskraftwagentarif und Güternahverkehrstarif, deren Preise natürlich im Laufe der Jahre auch mehrmals angehoben worden waren.

Im September 1977 war es soweit: Erstmals wurde im Bereich der Bahn ein sogenannter „kleiner Margentarif“ für Stückgut bis 4 t eingeführt. Er bot der Eisenbahn die Möglichkeit, eine von den Stückguttarifen abweichende Marge von +/- 7 % zu vereinbaren.

Ende der 70er/Anfang der 80er Jahre wurde bei der Deutschen Bundesbahn nach und nach erstmals eine Mindestfracht pro Wagenladung eingeführt. Sie wurde so in die Frachtsätze eingearbeitet, dass bei den kurzen Entfernungen bei der Frachtberechnung auf jeden Fall der Mindestfrachtbetrag herauskam. Die Maßnahme sollte die miserable Kostendeckung im Nahbereich verbessern. Die Mindestfracht galt im Bereich der Regelklassen, wurde aber auch in die Ausnahmetarife mit normalen Frachtsatzzeigern eingearbeitet.

Nachdem bereits zu Beginn des Jahres 1981 die Tarife leicht erhöht worden waren, folgte wegen der schlechten Haushaltslage der Bundesrepublik Deutschland eine weitere Tariferhöhung um durchschnittlich 14,2 %. Sie sollte mit dazu beitragen, das Defizit der Deutschen Bundesbahn und damit die vom Bund zu übernehmenden Lasten zu verringern. Bezeichnend für die damalige Situation war die Aussage des damaligen Bundesverkehrsministers Dollinger, die Deutsche Bundesbahn sei eine „Zeitbombe für den Haushalt“ der Bundesrepublik Deutschland.

Im August 1983 führte die Deutsche Bundesbahn als Verbesserung für den Wagenladungsverkehr eine Garantieleistung für Einzelwagen und Wagengruppen bei Beförderung von Gütern bestimmter Güterklassen und Mindestentfernungen ein. Bei Nichteinhaltung der garantierten Beförderungszeit wurde den Kunden eine Entschädigung zugesichert.

Zum 01.09.1984 führte die Deutsche Bundesbahn für Stückgut das neue Angebot „Partiefracht“ ein. Es galt für Sendungen von 1 000 kg bis hin zur Wagenladung. Ihnen konnten andere Sendungen zugeladen werden, sodass der

Güterwagen zusammen mit den zugeladenen Sendungen über Nacht beim Empfänger ankommen konnte.

Weitere Maßnahmen auf dem Tarifsektor waren die Einführung neuer und die Fortentwicklung bestehender Ausnahmetarife, die Einführung einer Margenregelung sowie der 50- und 55-t-Klasse bei einigen Ausnahmetarifen im Ladungsverkehr, die vorübergehende Einführung der 2,5-t-Klasse (kleine Wagenladung), die Einführung des Gemeinsamen Güterverzeichnisses (NCM), des Allgemeinen Europäischen Stückguttarifs, des Internationalen Transcontainertarifs im internationalen Verkehr usw., auf die bereits in den vorangegangenen Abschnitten hingewiesen wurde.

b) Änderungen in der Struktur und der Organisation

Auf die Rangeleien in den Jahren von 1945 bis 1947 zwischen den einzelnen Besatzungsmächten, insbesondere der französischen, um die künftige Struktur und die Aufgaben der Eisenbahn in ihrem Besatzungsgebiet wird hier nicht näher eingegangen. Sie bleiben der Fachliteratur vorbehalten

Erstmals am 07.09.1949 erhielt die Eisenbahn im „Vereinigten Wirtschaftsgebiet“, also in der amerikanischen und der britischen Zone die Bezeichnung „Deutsche Bundesbahn“. Mit Erlass des Bundesverkehrsministers noch im gleichen Jahr wurden die „Südwestdeutschen Eisenbahnen“ (SWDE) in der französischen Zone mit denen der amerikanischen und britischen Zone zusammengefasst. Gleichzeitig wurde zwischen der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn (HVB) mit damaligen Sitz in Offenbach (Main) und der Generaldirektion Eisenbahn der französischen Zone in Speyer ein Gemeinschaftsabkommen in Kraft gesetzt. Die Deutsche Bundesbahn in den Grenzen der späteren Bundesrepublik Deutschland war somit geboren. Der Güterverkehr zwischen den Westzonen und der sowjetischen Zone wurde nach dem Kriege zunächst noch nach dem Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarif abgerechnet, später wurde dieser durch den „Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarif für den Verkehr Deutsche Bundesbahn - Deutsche Reichsbahn (DB-DR-Tarif, Tfv 90) ersetzt (siehe auch Abschnitt C).

Unmittelbar nach dem Kriege bis in die Jahre nach der Gründung der Deutschen Bundesbahn im Jahre 1949 war die Eisenbahn, was die Infrastruktur betraf, im wesentlichen mit der Beseitigung der enormen Kriegsschäden und den Folgen der Reparationsleistungen beschäftigt. Im Jahre 1958 wurde dann ein Programm zur Stilllegung von 44 Strecken mit 533 km Länge in den nächsten 4 Jahren beschlossen. Ab dem 15.02.1960 wurde dieses Arbeitsverfahren des sogenannten Preiser-Ausschusses zur Untersuchung von Bahnhöfen und Abfertigungsstellen auf Schließung und Rationalisierung im gesamten Bereich der Deutschen Bundesbahn angewendet. Als Ergebnis dieser Untersuchungen ist im Bereich der Deutschen Bundesbahn folgendes festzuhalten:

Schließung von Tarifpunkten 1959 = 460 Güterverkehrsstellen
1960 = 85 Gvst
1961 = 249 Gvst
1962 = 111 Gvst
gesamt = 905 Gvst

Von den im Jahre 1959 geschlossenen 460 Güterverkehrsstellen waren 114 ausschließlich für Stückgut zugelassen gewesen, der Rest war entweder ausschließlich für den Wagenladungsverkehr oder aber sowohl für Stückgut als auch für den Wagenladungsverkehr zugelassen. Von den am 01.01.1959 im Bereich der Deutschen Bundesbahn noch bestehenden 6350 Güterverkehrsstellen wurden demnach in den Jahren 1959 - 1962 insgesamt 905 geschlossen. Dies entspricht einem Anteil von 14,3 %. Besonders extrem war die Situation im Saarland. Dort wurden im Jahre 1959 von den am 01.01.1959 noch bestehenden 153 Güterverkehrsstellen ganze 69 geschlossen, das waren sage und schreibe 45,1 %!! Neben der Schließung von Güterverkehrsstellen wurden weitere Veränderungen vorgenommen, so z B die Streichung der Abfertigungsbefugnisse für Stückgut und/oder den Tierverkehr unter Beibehaltung des Wagenladungsverkehrs. Auch bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen, die in die Untersuchungen der Deutschen Bundesbahn nicht einbezogen waren, wurden im fraglichen Zeitraum viele Güterverkehrsstellen geschlossen. Dies lag in erster Linie an der Einstellung des Betriebes oder des Güterverkehrs bei zahlreichen Privatbahnen. Nähere Details können unter 2. Abschnitt A. b) bzw. den Anlagen zur Dokumentation entnommen werden. Auch in den Folgejahren wurden immer wieder einzelne Güterverkehrsstellen oder Strecken wegen Unrentabilität für den Güterverkehr

geschlossen. 1965 wurde durch die Deutsche Bundesbahn eine „Rationalisierungskommission“ eingesetzt, die die Aufgabe hatte, den wirtschaftlichen und technischen Strukturwandel zu intensivieren, wobei insbesondere der gesamte äußere Dienst unter die Lupe genommen werden sollte. Nachdem bereits im Jahre 1968 die Verkehrsämter in Generalvertretungen umgewandelt (siehe auch Ziffer 9.) und bei den Bundesbahndirektionen besondere Verkaufsdezernate eingerichtet worden waren, beschloss der Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn noch im gleichen Jahr die Neuordnung der Mittelinstanz (Wegfall von 6 Bundesbahndirektionen, einheitliches neues Bundesbahnzentralamt (BZA) in München, Einrichtung der Zentralen Transportleitung (ZTL) in Mainz, neues Tarifamt in Frankfurt (Main)). Als erste Maßnahme zur Änderung der Mittelinstanz wurde am 01.02.1970 die Zentrale Verkaufsleitung in Frankfurt (Main) eingerichtet, die zum 01.01.1978 nach Mainz verlegt wurde. Ihr oblag die Steuerung des 1968 bei allen Bundesbahndirektionen neu geordneten kommerziellen Dienstes der Deutschen Bundesbahn. Nach und nach wurden auch alle Geschäftsführungen sowohl der Binnentarife als auch die der internationalen Tarife zur Zentralen Verkaufsleitung verlagert. Zudem wurden alle überbezirklichen Aufgaben der Preisgestaltung, Marktbeobachtung, Marktforschung, Absatzplanung und Verkaufsförderung ebenfalls von den Bundesbahndirektionen und dem Tarifamt übernommen. Der Gütertarifdienst bei den Bundesbahndirektionen beschränkte sich danach im wesentlichen auf die Gütertarifauskunft und örtliche Angelegenheiten (Bahnhofstarif, Mitwirkung bei Preismaßnahmen der Generalvertretungen, Zusammenarbeit mit den nichtbundeseigenen Eisenbahnen usw.). Zeitgleich mit der Einrichtung der Zentralen Verkaufsleitung wurde auch die bisher bei der Bundesbahndirektion Frankfurt (Main) angesiedelte Zentralstelle für Betriebswirtschaft und Datenverarbeitung (ZfB) zu einer selbstständigen Dienststelle mit Sitz in Frankfurt (Main) aufgewertet.

Die nächste große Rationalisierungswelle erfolgte im Rahmen des Stückgutmodells 1000, auf die in den Abschnitten II. Ziffer (Ziff) 2. und III. Ziff 3. schon hingewiesen wurde. Dabei wurde zum 01.06.1970 bei nicht weniger als 2354 Güterverkehrsstellen, die für Stückgut oder den Stückgutverkehr der Anschliesser geöffnet waren, die Abfertigungsbefugnisse für Stückgut gestrichen oder die Güterverkehrsstelle sogar ganz für den Güterverkehr geschlossen. Das ergab für den Bereich der Bundesrepublik Deutschland folgendes Bild:

Termin	Gesamtzahl der Güterverkehrsstellen	davon ohne Einschränkung für St geöffnet	mit Einschränkung für Stückgut geöffnet	nur für Stückgut der Anschließer geöffnet	mit Stückgutverkehr gesamt	%
01.03.1946	8336	7184	548	76	7808	93,7
01.06.1970	6243	1489	73	104	1666	26,7

In den 1666 Güterverkehrsstellen für den Stückgutverkehr sind 652 Stückgutstellen der Privatbahnen mitenthalten. Bei der Deutschen Bundesbahn blieben somit insgesamt 1014 Stellen für Stückgut geöffnet. Auf die sonstigen Veränderungen im Rahmen dieser Rationalisierungsmaßnahme (Reduzierung der Umladestellen, Wegfall der Stückgutkurswagen und Feuergutkurswagen, Ausdehnung des Haus-Haus-Verkehrs usw.) wurde schon im Abschnitt II. Ziffer 2. hingewiesen. Auch im Jahr 1971 folgten noch zahlreiche Aufhebungen der Abfertigungsbefugnisse für Stückgut, allerdings fast ausschließlich bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen.

Im August 1970 genehmigt der Bundesverkehrsminister die Auflösung von 6 Bundesbahndirektionen in fünf Stufen. Als nächste Maßnahme zur Neuordnung der Mittelinstanz wurde mit Beginn des Jahres 1971 die Zentrale Transportleitung in Mainz eingerichtet. Ihr oblagen ab sofort alle Aufgaben der überregionalen Planung, Gestaltung und Überwachung der Produktionsleistungen im Bereich der Deutschen Bundesbahn. Die bisherigen Oberbetriebsleitungen (OBL) Süd und West wurden zum gleichen Zeitpunkt aufgelöst. Als erste Bundesbahndirektion wird im Rahmen dieser Neuordnung zum 01.06.1971 die Bundesbahndirektion Augsburg (Au) aufgelöst und voll der Bundesbahndirektion München (Mü) angegliedert, die Auflösung der Bundesbahndirektion Mainz folgt zum 01.05.1972. Ihre Güterverkehrsstellen gehen an die Bundesbahndirektionen Essen (Esn), Frankfurt (Main) (Ffm), Karlsruhe (Kar), Köln und Saarbrücken (Sbr). Auch die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn wird umorganisiert. Der Güterverkehr wird seit Februar 1972 von der neuen Abteilung III - Absatz und Produktion - wahrgenommen. Zum 31.12.1975 erfolgt die Auflösung der Bundesbahndirektionen Kassel (Ksl), Münster (Mst) und Wuppertal (Wt), zum 31.05.1976 die der Bundesbahndirektion Regensburg (Reg). Auch einige der bestehen

bleibenden Bundesbahndirektionen mussten einen Teil ihrer Güterverkehrsstellen an benachbarte Direktionen abgeben, z B die Bundesbahndirektion Saarbrücken 31 in der Eifel gelegene Güterverkehrsstellen an die Bundesbahndirektion Köln.

Das Stückgutmodell 400 wurde in den Jahren 1974 -1976 durchgeführt und am 01.06.1976 abgeschlossen. Es brachte die Schließung von erneut 775 Güterverkehrsstellen des Stückgutverkehrs mit sich, davon 227 der nichtbundeseigenen Eisenbahnen. Die Bedienung dieser Orte, wie auch der aller übrigen im Stückgutortsverzeichnis genannten Orte, erfolgte künftig über die verbliebenen rd. 400 Güterverkehrsstellen für Stückgut im Haus-Haus-Verkehr über die Straße. Die Zahl der Umladestellen wurde von 29 auf 18 verringert. Schon ein Jahr später konnte in einem ersten Schritt im Rahmen der Integrierten Transportsteuerung die Abfertigung auf den verbliebenen 400 Stückgutbahnhöfen mit Hilfe der selbständig arbeitenden Datenstationen nach und nach teilautomatisiert werden.

Das im Abschnitt I. Ziffer 10. bereits beschriebene und mit dem Jahresfahrplan 1976 eingeführte Knotenpunktsystem mit 7482 Verbindungen zwischen den einzelnen Knoten führte bis zum Jahre 1980 zu einer starken Konzentration und Verbesserung des Güterverkehrs. Von den bestehenden 393 Knotenbahnhöfen (Kbf), von denen 59 auch die Aufgabe eines Rangierbahnhofs wahrnehmen, werden insgesamt 4642 Satellitenbahnhöfe bedient. Somit sind jedem Knotenbahnhof im Schnitt 12 Satelliten zugeordnet.

Im Jahr 1982 erhielt die Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn eine neue Führungsstruktur. Sie wurde in 12 Fachbereiche unterteilt, wovon einer für den Güterverkehr (Fachbereich 1) zuständig war. Im folgenden Jahr waren auch Zentrale Verkaufsleitung und Zentrale Transportleitung von Veränderungen betroffen. Die Abteilungen Verkehr, Güterverkehr und Güterkraftverkehr gingen von der Zentralen Transportleitung auf die Zentrale Verkaufsleitung über.

Das Bundeskabinett beschloss im November 1983 ein neues Sanierungskonzept für die Deutsche Bundesbahn, die neue Unternehmensstrategie „DB 90“. Dies hatte zur Folge, dass in den folgenden Jahren alle Knotenbereiche der Deutschen Bundesbahn mit ihren Satelliten genau unter die Lupe genommen und nach Einsparpotential untersucht wurden. Dabei wurden unnötige Bahnhofsgleise, Rampen, Gleiswaagen, Ladestraßen und andere Bahneinrichtungen abgebaut oder ausgebucht, die Zahl der noch mit Verkehrspersonal besetzten Stellen sank rapide. Auch die Anzahl der noch verbliebenen Güterverkehrsstellen ging stark zurück. Gab es zum 01.01.1987 noch 5145 Güterverkehrsstellen (einschließlich Privatbahnen), so wurde deren Zahl von 1987 bis 1992 um insgesamt 1765 (34,3 %) verringert. Am 01.01.1993 bestanden somit noch 3383 Güterverkehrsstellen in Westdeutschland.

Im Januar 1988 beschloss die Deutsche Bundesbahn eine Neuordnung im Stückgutfrachtverkehr, weil der Strukturwandel und der Verkehrsmarkt immer schneller gravierende Veränderungen und Anpassungen im Bahnbereich erforderten. Im gleichen Jahr wurde von der Deutschen Bundesbahn die „Deutsche Bundesbahn Holding GmbH“ gegründet, unter der alle rund 300 Tochter- und Beteiligungsgesellschaften der Deutschen Bundesbahn zusammengefasst wurden.

Im Juli 1989 verkaufte die Deutsche Bundesbahn erstmals in ihrer Geschichte eine betriebsfähige Strecke, nämlich die von Friedrichsdorf (Taunus) nach Grävenwiesbach. Sie wurde fortan als Privatbahn „Verkehrsverband Hochtaunus“ (VHT) weiterbetrieben, aber bereits im Jahr 2000 für den Güterverkehr wieder geschlossen.

Noch im gleichen Jahr, am 09.11.1989, trug sich ein weiteres historisches Ereignis zu, das auch auf den Bahnverkehr gravierende Auswirkungen hatte, der Fall der Berliner Mauer und die Öffnung der Grenzen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik. Mit der Wiedervereinigung beider deutscher Staaten am 03.10.1990 existierten vorerst zwei eigenständige Eisenbahn-Staatsbetriebe Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn nebeneinander. Die bisherigen Grenzbahnhöfe wurden mit Nachtrag (N) 33 vom 30.09.1990 zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif - Abteilung D - Teil III Bahnhofstarif (so hieß der Bahnhofstarif seit dem 01.01.1990 mit vollem Namen) zu Übergängen, weil die durchgehende Frachtberechnung nach dem Deutschen Eisenbahn-Gütertarif noch nicht möglich war. Die Sendungen zwischen beiden Bahnen wurden zwischenzeitlich nach dem Eisenbahn-Gütertarif für die Beförderung von Wagenladungen zwischen Bahnhöfen der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn (Tarif 5700.00)/Stückguttarif DB-DR (Tarif 5710.00) befördert, der aus dem ehemaligen DB-DR-Tarif (5700) hervorgegangen war. Zum 01.01.1992 wurde der Deutsche Eisenbahn-

Gütertarif für beide Bahnen gültig, der Bahnhofstarif erhielt nun den Namen Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Abteilung D Entfernungswerk Teil I. In dieser Ausgabe waren erstmals seit 1956 die Güterverkehrsstellen von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn wieder gemeinsam in alphabetischer Reihenfolge aufgeführt. Die Anpassung der Deutschen Reichsbahn auf dem Güterverkehrssektor an die Organisationsstruktur der Deutschen Bundesbahn war bereits erfolgt, es existierten neben den Direktionen inzwischen wie bei der Deutschen Bundesbahn auch eigene Generalvertretungen Güterverkehr (GV G). Im Zuge der Bahnreform wurden 1992 zunächst selbständige Geschäftsbereiche geschaffen. Diese waren in Regionalbereiche (RB) und Niederlassungen (NL) untergliedert. Mit dem Einigungsvertrag wurden Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn zu zwei getrennten Sondervermögen der Bundesrepublik Deutschland mit eigenen Vorständen, die u a die Aufgabe hatten, beide Bahnen zusammenzufassen.

Mit Hochdruck wurde jetzt schon daran gearbeitet, die Deutsche Reichsbahn auch bei der Infrastruktur in etwa an das Niveau der Deutschen Bundesbahn heranzuführen. Die Deutsche Reichsbahn musste daher, nachdem sie in Ostdeutschland bisher rund 80 % der Verkehrsleistungen im Güterverkehr erbracht hatte und dieser Anteil bereits in den Jahren 1990-1992 um 75 % gefallen war, an die bei der Deutschen Bundesbahn üblichen Maßstäbe angepasst werden. Ursächlich für diese extrem negative Entwicklung war neben der Abwicklung vieler Firmen in Ostdeutschland durch die Treuhand auch das Vordringen der Lkw-Speditionen auf den für sie neuen Markt, was zu den genannten erheblichen Verkehrseinbrüchen bei der Bahn führte. Dies hatte zur Folge, dass allein in den Jahren 1993 und 1994 von den damals noch existierenden 1509 Güterverkehrsstellen der Deutschen Reichsbahn 530 geschlossen wurden, das waren 35,1 %. In den Zahlen wurden die in den Jahren 1993/94 neu hinzugekommenen Güterverkehrsstellen bereits mitberücksichtigt. Die genauen Zahlen sind unter Abschnitt C. dargestellt. Auch in den Folgejahren setzte sich diese Entwicklung, wenn auch in stark abgeschwächter Form, fort.

Die in den Jahren 1992 und 1993 eingeleitete Bahnreform wurde mit dem Zusammenschluss von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn zur „Deutschen Bahn AG“ am 01.01.1994 voll umgesetzt. Da gleichzeitig auch bei den Wettbewerbern zahlreiche Neuerungen mit erheblichen Auswirkungen auf den Wettbewerb im Güterverkehr in Kraft traten, begann eine neue Ära für den Güterverkehr der Eisenbahn.

C. Der Güterverkehr auf der Schiene in der sowjetischen Besatzungszone (später Deutsche Demokratische Republik) und in Westberlin von 1946 bis 1994

a) Auswirkungen des 2. Weltkriegs und der Reparationen auf das Streckennetz

Der Güterverkehr der Deutschen Reichsbahn litt lange Zeit erheblich unter den Zerstörungen des Krieges sowie insbesondere den gravierenden Reparationsleistungen an die Sowjetunion. Dabei beschränkte sich die sowjetische Besatzungsmacht nicht nur auf den Abbau eines der beiden Gleise bei zweigleisigen Strecken, wie es bei den Westmächten gehandhabt wurde, sondern es wurden ganze Strecken, insbesondere die privaten Schmalspurbahnen in Mecklenburg-Vorpommern, total abgebaut und nach Russland verbracht. Lediglich die Hauptdurchgangsstrecke von Frankfurt (Oder) über Berlin - Halle/Leipzig bis nach Erfurt war nicht von dem Abbau eines ihrer beiden Gleise betroffen. Von den eingleisigen Privatbahnen waren die Demminer Bahnen (Dem), die Dessau-Radegast-Köthener Bahn (Dess), die Greifswald - Grimmener Eisenbahn (Greifs Gr), die Kleinbahn Gransee - Neuglobsow (Gr N), die Greifswalder Bahnen (Grw), die Randower Bahn (Ra), die Rathenow-Senzke-Paulinenaue-Nauener Kreisbahn (RSN), die Stralsund-Tribseer Eisenbahn (Strals Tr) und die Weimar-Buttelstedt-Großrudestedter Eisenbahn (Weim B Gr) vom Totalabbau betroffen, während bei der Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn (MPSB) noch ein kleiner Teil des Streckennetzes zunächst erhalten blieb. Andere Streckenabschnitte nahe der Zonengrenze wurden unterbrochen und die Verbindung in den Westteil Deutschlands an diesen Stellen gekappt. Bei zwei Privatbahnen wurde der Verkehr auch deshalb eingestellt, weil ein Teil ihrer Strecke auf jetzt polnischem Gebiet lag. Es handelte sich dabei um die schon genannte Randower Kleinbahn (Ra) und die Kleinbahn Casekow - Penkun - Oder (CPO). Bei weiteren Strecken wurde der Verkehr von der Deutschen Reichsbahn bis zur polnischen Grenze weiterbetrieben, wobei auf der ehemaligen Kleinbahn Wehrkirch (heute Horka) - Rothenburg - Priebus (WRP) von der Deutschen Reichsbahn sogar der Bahnhof Steinbach (Kr Niesky) als neuer Endbahnhof geschaffen wurde. Der Bahnhof Ostritz des gleichnamigen Ortes in Sachsen (Strecke Hagenwerder Zittau) lag jetzt auf polnischer Seite. Er wurde daher bereits 1949 aus dem Bahnhofstarif gestrichen.

Auch Privatbahnen an der innerdeutschen Grenze waren betroffen. Die Osthannoverschen Eisenbahnen (OHE) mit der Strecke Wittingen - Oebisfelde (Wit Oe) war mit den Bahnhöfen Grafhorst und Oebisfelde Nord beteiligt, die Kleinbahn Ellrich - Zorge mit den Güterverkehrsstellen Ellrich West, Ellrich Stadt und Königstuhl, die Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn (Ost Wass) sowie die Südharz-Eisenbahn. Während der Betrieb der Kleinbahn Ellrich - Zorge auf dem westdeutschen Abschnitt bereits 1945 eingestellt und 1949 stillgelegt wurde, betrieb die Deutsche Reichsbahn den Verkehr auf dem in der sowjetischen Besatzungszone gelegenen Teilstück bis zum Jahre 1951 weiter. Bei den Tarifpunkten Grafhorst und Oebisfelde Nord der OHE war dies anders. Beide verblieben zunächst im Besitz der OHE, die den Tarifpunkt Grafhorst 1951 aufgab. Der auf dem Gebiet der Deutschen Demokratischen Republik verbliebene Tarifpunkt Oebisfelde Nord wurde 1953 an die Deutsche Reichsbahn abgetreten, die ihn bis 1994 von Oebisfelde aus als Ladestelle weiterbediente. Der Ostteil der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn von Wasserleben bis Bühne-Rimbeck wurde 1949 verstaatlicht und der Deutschen Reichsbahn angegliedert, während der Westteil von Hornburg (Kr Wolfenbüttel) bis Börßum zunächst unter dem alten Namen als Privatbahn weiterbetrieben wurde. Im Jahre 1951 wurde er dann in Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn, Betriebsteil Hornburg - Börßum umbenannt. Bei der Südharz-Eisenbahn wurde die Zweigbahn Brunnenbachsmühle - Tanne durch die neue Grenze geteilt. Der in der sowjetischen Besatzungszone liegende Teil mit den Güterverkehrsstellen Sorge und Tanne wurde 1946 der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (Nordh W) unterstellt. Eine weitere Besonderheit durch die neue Grenzziehung war der in Hessen gelegene Bahnhof Herleshausen als Teil der Reichsbahn- Strecke Gerstungen - Eisenach. Er wurde 1953 geschlossen. Der Bahnhof Lehesten der Stichbahn Ludwigsstadt - Lehesten lag in Thüringen, war aber nur von dem in Bayern gelegenen Bahnhof Ludwigsstadt aus zu erreichen. Lehesten kam 1947 von der Eisenbahndirektion Nürnberg zur Reichsbahndirektion Erfurt (Erf) und wurde ebenfalls 1953 geschlossen. Die in Thüringen gelegene Güterverkehrsstelle Heubisch-Mupperg der Bundesbahn-Strecke Ebersdorf (b Coburg) - Neustadt (b Coburg) kam 1947 von der Reichsbahndirektion Erfurt zur Eisenbahndirektion Nürnberg und wurde schließlich 1954 für den Güterverkehr geschlossen. Die Strecke Schwebda - Treffurt wurde ebenfalls von der Zonengrenze durchschnitten. An dem zur Eisenbahndirektion Kassel (Ks) gehörenden Westteil von Schwebda bis Heldra lag der Bahnhof Großburschla. Der Bahnhof lag in Hessen, der zum Bahnhof gehörende Ort Großburschla jedoch in Thüringen. Der Tarifpunkt Großburschla wechselte 1946 von der Eisenbahndirektion Kassel zur Reichsbahndirektion Erfurt und 1947 wieder zurück zur ED Kassel. Der Bahnhof Zwinge an der ehemals zur Reichsbahndirektion Kassel gehörigen Strecke Bleicherode Ost - Herzberg (Harz) wurde nach dem Kriege von der Zonengrenze durchschnitten. Als Folge wurden aus einem Bahnhof zwei Güterverkehrsstellen gemacht. Der westliche Teil des Bahnhofs wurde unter dem Namen Zwinge (die Bezeichnung Zwinge Ladestelle galt nur für den Personenverkehr!) mit der Bahnstationsnummer Han 70 von Herzberg (Harz) aus bedient. Er gehörte fortan zur ED Hannover (Han) und wurde schließlich 1952 in Zwinge West umbenannt. Der östliche Bahnhofsteil kam zur Reichsbahndirektion Erfurt und erhielt die Bahnstationsnummer Erf 383. Er bestand künftig ohne Namenszusatz als Bahnhof Zwinge weiter und wurde von Bleicherode Ost aus weiterbedient. Beide Güterverkehrsstellen wurden schließlich im Jahr 1971 für den Güterverkehr geschlossen. Ein direkter Verkehr zwischen beiden Bahnhöfen war nach dem Kriege nicht mehr möglich.

Obwohl mit dem Abbau von Strecken zu Reparationszwecken teilweise bereits im Jahr 1945 begonnen wurde und dieser sich in den Jahren 1946/47 fortsetzte, verloren die an diesen Strecken gelegenen Güterverkehrsstellen erst in den Jahren 1947 (300 Güterverkehrsstellen), 1948 (30) und 1949 (140 Güterverkehrsstellen) ihre Abfertigungsbefugnisse und wurden aus dem Bahnhofstarif gestrichen. Einzelne Güterverkehrsstellen wurden sogar erst 1951 aus dem Bahnhofstarif herausgenommen. Ob dies politische Gründe hatte oder an der unzureichenden Zusammenarbeit zwischen den Bahnstellen der einzelnen Besatzungszonen bei der Aktualisierung des noch gemeinsamen Bahnhofstarifs lag, kann heute nicht mehr nachvollzogen werden. Möglicherweise wollte man zunächst auch nur abwarten, bis eine endgültige Entscheidung über eine eventuelle Reaktivierung der von der Reparatur betroffenen Strecken entschieden war. Die von der Reparatur schon vor dem 01.03.1946 betroffenen Güterverkehrsstellen wurden in der Dokumentation und ihren Statistiken bis zu ihrer offiziellen Streichung im Bahnhofstarif als noch existent behandelt und flossen daher in sie ein. Nur einige wenige Strecken oder Streckenabschnitte wurden später wieder in Betrieb genommen wie z B der Abschnitt Wriezen - Neu Rüdnitz, Prenzlau - Templin, Neukieritzsch - Groitzsch oder Buflieben - Friedrichswerth (Thür). Bei den ehemaligen Privatbahnen wurde nur der Streckenteil von Gransee bis Groß Woltendorf (der ehemaligen Privatbahn Gransee - Neuglobsow) (Stechlinseebahn) sowie der Teilabschnitt von Jarmen Nord nach Schmarsow (der ehemaligen Demminer

Kleinbahnen) wieder reaktiviert. Der letztgenannte Streckenabschnitt blieb jedoch ohne Anbindung an das übrige Streckennetz, sodass auf dieser Strecke nur Wagenladungsverkehr zwischen den an ihr gelegenen Stationen möglich war. Der Stückgutverkehr erfolgte über die Straße. Bereits im Oktober 1958 wurde dieses "Inseldasein" wieder beendet und die Strecke erneut geschlossen und abgebaut.

b) Änderungen und Bereinigungen im Zuschnitt der Direktionen

Schon bald nach dem Kriege wurde die Deutsche Reichsbahn in der sowjetischen Besatzungszone per Befehl der sowjetischen Militärverwaltung zum Weiterbetrieb des Eisenbahnverkehrs aufgefordert. Anders als in Westdeutschland fungierte die Staatseisenbahn im Osten unter ihrem alten Namen Deutsche Reichsbahn, wobei die sowjetische Besatzungsmacht noch längere Zeit ihre Weisungsbefugnis gegenüber der Deutschen Reichsbahn behielt. Mit einer der ersten Maßnahmen der Alliierten nach dem Kriege war die Bereinigung und Neuordnung der Direktionsbezirke auf Grund der neuen Grenzziehung zwischen den einzelnen Besatzungszonen bzw. zwischen der sowjetischen Besatzungszone (SBZ) und dem heutigen Polen. Dabei wurden bereits im Herbst 1945 alle Güterverkehrsstellen der damaligen sowjetischen Besatzungszone, die bis zum Kriegsende noch zu den Reichsbahndirektionen Stettin (Stn), Osten (Ost) und Breslau (Bsl) gehörten, den zuvor neu gegründeten Reichsbahndirektionen Cottbus (Cs) und Greifswald sowie der Reichsbahndirektion Berlin (Bln) zugewiesen. Desgleichen wurden die jetzt in der sowjetischen Besatzungszone liegenden Güterverkehrsstellen der alten (Vorkriegs-)Reichsbahndirektion Hamburg auf die Reichsbahndirektionen Berlin und Schwerin (Sch) sowie auf die wiedereröffnete Reichsbahndirektion Magdeburg (Mg), die der alten Reichsbahndirektion Hannover auf die Reichsbahndirektionen Magdeburg und Halle (Hl) verteilt, wobei die an die Reichsbahndirektion Halle gegangenen Güterverkehrsstellen 1955 ebenfalls der Reichsbahndirektion Magdeburg (ab März 1952 erhielten die bisherigen RBD der Deutschen Reichsbahn das neue Kürzel Rbd) zugeschlagen wurden. Die 8 im Bereich der alten Reichsbahndirektion Nürnberg (Nür) gelegenen Güterverkehrsstellen der sowjetischen Besatzungszone wurden der Reichsbahndirektion Erfurt zugeschlagen. Die in Bayern gelegenen Bahnhöfe Burggrub und Sonnefeld der Vorkriegs-Reichsbahndirektion Erfurt gingen an die Eisenbahndirektion Nürnberg. Auf die Änderungen bei den Güterverkehrsstellen Heubisch-Mupperg und Großburschla wurde bereits hingewiesen. Daneben gab es sowohl innerhalb der sowjetischen Besatzungszone als auch in den Westzonen zahlreiche weitere Änderungen in der Direktionszugehörigkeit von Strecken und Bahnhöfen. Im Westen waren sie in der Regel dem Zuschnitt der jeweiligen Besatzungszone, in der sowjetischen Besatzungszone der Schaffung der neuen Direktionen Greifswald und Cottbus sowie Magdeburg geschuldet. Alle durch diese Maßnahmen erforderlichen Änderungen der Direktionsangaben und Bahnhofsnummern der betroffenen Güterverkehrsstellen sowie weitere umfangreiche Änderungen bei Gleiswagen usw. wurden jedoch erst mit Nachtrag 4 vom 01.03.1947 (52 große Seiten) in den Bahnhofstarif eingearbeitet.

c) Verstaatlichung der Privatbahnen

Auf Beschluss der Deutschen Wirtschaftskommission vom 09.03.1949 wurde folgende Anordnung erlassen: „Mit Wirkung vom 01.04.1949 übernimmt die Deutsche Wirtschaftskommission für die sowjetische Besatzungszone - Generaldirektion Reichsbahn - die Verwaltung und Nutznießung der im anliegenden Verzeichnis aufgeführten Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs. Mit der Verwaltung und der gesetzlichen Vertretung wird die Generaldirektion Reichsbahn beauftragt.“ Es folgte ein Verzeichnis von 112 in der sowjetischen Besatzungszone gelegenen Privatbahnen und einige Paragraphen für die Ausführung. Lediglich die Privatbahnen Forster Stadteisenbahn, Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn, Osthavelländische Eisenbahn Betriebsverwaltung Spandau und die Strausberger Eisenbahn wurden in den Bahnhofstarifen als Privat- und Kleinbahn weitergeführt. Dabei war die Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn als einzige Bahn reell nicht verstaatlicht, da sie ihren Sitz in Berlin-Dahlem (West-Berlin) hatte. Die Osthavelländische Eisenbahn Betriebsverwaltung Spandau war das in Westberlin gelegene Teilstück der ehemaligen Osthavelländischen Eisenbahn mit den beiden Bahnhöfen Berlin-Spandau Ost E und Berlin-Spandau Johannesstift, das jetzt unter dem neuen Namen firmierte und seinen Sitz in Berlin-Spandau hatte. Der in Brandenburg liegende Teil der alten Osthavelländischen Eisenbahn war dagegen ebenfalls verstaatlicht und der Deutschen Reichsbahn unterstellt worden. Da es sich bei der Forster Stadteisenbahn und der Strausberger Eisenbahn jedoch um volkseigene Betriebe (VEB) handelte, waren sie letztendlich auch Staatseigentum. Obwohl die Verstaatlichung der Privat- und Kleinbahnen im Bereich der sowjetischen Zone bereits am 01.04.1949 erfolgt war, wurden die entsprechenden Änderungen erst zum 01.01.1951 im (noch) mit der Deutschen Bundesbahn gemeinsamen

Bahnhofstarif veröffentlicht. Zum gleichen Zeitpunkt erfolgte die volle Einbeziehung dieser Bahnen in die Tarife der Deutschen Reichsbahn unter gleichzeitiger Aufhebung der bis dahin noch bestehenden Kleinbahn-Tarife und Zü-Blätter sowie der Bahnbezeichnung im Bahnhofstarif. Die o g Anordnung zur Verstaatlichung vom 09.03.1949 wurde formell erst mit Wirkung vom 01.07.1996 durch eine Verlautbarung des Bundesverkehrsministers wieder aufgehoben.

d) Änderungen in der Verwaltung und ihre Auswirkungen auf den Bahnhofstarif

Weitere umfangreiche Änderungen in den Bahnhofstarifen ergaben sich durch die Gebietsreform ab 1950 mit dem Neuzuschnitt bzw. der Aufhebung zahlreicher Landkreise. Diese zogen eine entsprechende Umbenennung derjenigen Bahnhöfe nach sich, die den Namen ihres Landkreises als Zusatz zu ihrem eigentlichen Ortsnamen mittrugen. Insgesamt waren von den Namensänderungen mehrere hundert Güterverkehrsstellen betroffen, die teilweise mehrmals umbenannt wurden.

In seinem ebenfalls von Vorschriften geprägten Ablauf verlief der Güterverkehr bei der Deutschen Reichsbahn fast genau wie bei der Deutschen Bundesbahn. Der gravierendste Unterschied ergab sich jedoch aus der in der Deutschen Demokratischen Republik praktizierten Planwirtschaft. Sie griff in weite Bereiche des gesamten Verkehrswesens ein. Zunächst wurden im Jahre 1954 bei den Reichsbahndirektionen und Ämtern der Deutschen Reichsbahn sogenannte Dispatcherleistungen eingeführt mit entsprechenden Oberdispatcherleitungen bei den Reichsbahndirektionen und der Hauptdispatcherleitung. Dazu wurde im Bahnhofsverzeichnis der Deutschen Reichsbahn eine neue Kennzeichnung bei den Güterverkehrsstellen vorgenommen. In einer mit dreieckigen Klammern versehenen dreistelligen Schlüsselzahl wurden die Nummer der Reichsbahndirektion (1. Ziffer), die Nummer des Reichsbahnamtes (2. Ziffer) und die Nummer des Dispatcherkreises (3. Ziffer) hinter dem Namen der Güterverkehrsstelle eingetragen. Diese dreistellige Schlüsselzahl war bei Wagenladungen in die Frachtbriefe und Hauptzettel als abgekürzte Bezeichnung der vorgenannten Empfangsstellen einzutragen. Mit Tarif- und Verkehrsanzeiger der Reichsbahn Nr. 36 vom 23.07.1966 wurde die "Ordnung über die Aufgaben des Büros des Zentralen Transportausschusses und der Transportbüros bei den Räten der Bezirke sowie der Transportbeauftragten bei den Räten der Kreise/Städte" (mit großem Organigramm) bekannt gegeben. Im Tarif- und Verkehrsanzeige Nr. 40. vom 20.08.1966 wurden hierzu die "Operative Transportplanung und Transportverträge" festgelegt, die u a auch ausdrücklich für "lebende Tiere: Schlachtvieh, Zucht- und Nutzvieh" gültig war. Die Transporte wurden von diesen Transportausschüssen im Benehmen mit den volkseigenen Betrieben, landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaften usw. genau geplant. Sie legten dabei auch genau fest, welche Güter mit welchem Transportmittel zu befördern waren. Insoweit bestand kein Wettbewerb unter den Verkehrsträgern, wie er in der Bundesrepublik Deutschland üblich war. Die Transportpreise orientierten sich daher auch nicht an einem Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern, sondern wurden von einer staatlichen Plankommission festgesetzt. Da die Straßeninfrastruktur in der Deutschen Demokratischen Republik ebenfalls äußerst schlecht und auch kein bedeutender Lkw-Bestand vorhanden war, wurden meist über 80 % der gesamten Verkehrsleistungen von der Deutschen Reichsbahn erbracht, obwohl deren Infrastruktur zumeist noch veraltet war und nicht dem Stand der Technik im Westen entsprach. Zudem musste der Verkehr auf Grund der extremen Reparationsleistungen nach dem Kriege weitgehend über eingleisige Strecken abgewickelt werden. Im Gegensatz zur Deutschen Bundesbahn hatte die Deutsche Reichsbahn aber auch einen sehr hohen Personalbestand. Unbesetzte Güterverkehrsstellen waren daher bei der Deutschen Reichsbahn eher die Ausnahme. Während in der Bundesrepublik Deutschland der Anteil der unbesetzten Güterverkehrsstellen am 01.06.87 - auf alle Güterverkehrsstellen bezogen - schon bei 79,1 % (Deutsche Bundesbahn = 82,3 %, Privatbahnen = 62,6 %) lag, waren bei der Deutschen Reichsbahn lediglich 17,2 % unbesetzt. Am 01.03.1946 hatte der Anteil in Westdeutschland noch bei 7,8 % (Staatsbahn = 5,0 %, Privatbahnen = 16,8 %) gelegen, in Ostdeutschland bezogen auf alle Güterverkehrsstellen bei 17,4 % (Deutsche Reichsbahn = 3,2 %, Privatbahnen = 41,3 %), d h, er war bei der Deutschen Reichsbahn von 1946 bis 1987 nahezu unverändert geblieben.

e) Rationalisierungsmaßnahmen der Deutschen Reichsbahn und ihre Auswirkungen auf den Bahnhofstarif, Gütertarife der Deutschen Reichsbahn

1) Stückgutverkehr

Wegen der hohen Auslastung des Schienennetzes war auch die Deutsche Reichsbahn schon früh bemüht, die Verkehrsabläufe zu straffen und weiter durchzurationalisieren. Bereits ab 1949 wurden bei der Deutschen Reichsbahn in den Großstädten zahlreiche Güterverkehrsstellen für den Stückgutverkehr geschlossen und der Verkehr bei wenigen größeren Bahnhöfen gebündelt. Dabei gab es gegenüber dem Stückgutverkehr der Deutschen Bundesbahn wieder eine abweichende Regelung. Der Stückgutverkehr in den Städten wurde nämlich häufig in Versand und Empfang aufgeteilt. Dadurch gab es Stückgutbahnhöfe, die nur für Empfangsgut und andere, die nur für das Versandgut zuständig waren. Welche Gründe für diese Arbeitsteilung ausschlaggebend waren, ist nicht mehr bekannt. Denkbar ist die Möglichkeit, dass die bei den betroffenen Güterverkehrsstellen zur Verfügung stehenden Güterhallen und sonstigen Kapazitäten für Versand und Empfang zusammen nicht ausreichten.

Im Stückgutverkehr wurde im Jahre 1959 der Haus-Haus-Verkehr mit Knotenbereichen und Teilknotenbereichen eingeführt. Im Bahnhofstarif wurde zwischen Knotengüterabfertigungen und Abfertigungsstellen unterschieden. Dazu erhielten alle Güterverkehrsstellen mit Abfertigungsbefugnis für Stückgut eine Ladenummer. Diese Ladenummern mussten in die Ausgabe des Bahnhofstarifs (Heft 4 des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs der Deutschen Reichsbahn) vom 03.06.1956 noch handschriftlich zur Bahnhofsnummer in die Spalte 2 eingetragen werden. In der folgenden Ausgabe des Bahnhofstarifs vom 01.11.1959 waren die Ladenummern bereits in der Spalte 5 eingedruckt. Die Ladenummer diente der Ermittlung des Ladeweges aus den Ladevorschriften. Die übrigen Güterverkehrsstellen und die Ortschaften der Deutschen Demokratischen Republik blieben zunächst noch ohne Ladenummer. Dies änderte sich, als bei der Deutschen Reichsbahn in den Jahren 1962 - 1967 der Stückgutverkehr stark konzentriert und nur noch über relativ wenige Stückgutbahnhöfe (Knoten-Güterabfertigungen für Stückgut) abgewickelt wurde. Hierzu hieß es in TVA-Nr. 303/32/62 der DR: „Durch die Einführung des Haus-Haus-Stückgutverkehrs (Knotenpunkt-Stückgutverkehr) verlieren die in den Knotenbereichen liegenden Güterabfertigungen, die nicht selbst Knoten-Güterabfertigung sind, die Abfertigungsbefugnis für Stückgut.“ Von den Knoten-Güterabfertigungen aus erfolgte die Weiterbeförderung des Gutes mit dem Lastkraftwagen. Alle durch das neue System bedienten Orte in der Deutschen Demokratischen Republik und Westberlin erhielten jetzt eine Ladenummer, die aus einem besonderen Verzeichnis, der Teil des neuen Stückguttarifs (TGSt Heft 2) der Deutschen Reichsbahn war, entnommen werden konnte. Mit dieser Ladenummer waren der Ladeweg sowie der Bahnhof (Knoten-Güterabfertigung) zu ermitteln, nach der die Stückgutsendung abzufertigen war. Schon vor dieser Neuregelung gab es bei der Deutschen Reichsbahn Ladenummern. Sie wurden an alle Güterverkehrsstellen mit Abfertigungsbefugnissen für Stückgut vergeben und waren seit dem 01.11.1959 aus der Spalte 5 des Bahnhofsverzeichnisses der Deutschen Reichsbahn zu ersehen. Dieses System der Knoten-Güterabfertigungen für Stückgut wurde bis zur Vereinigung von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn beibehalten. Ab dem 01.01.1967 wurde der Haus-Haus-Verkehr auf eine neue rechtliche Basis gestellt und eine neue Stückgut-Transport- Ordnung (StTO) eingeführt. Nach ihr bildeten die Deutsche Reichsbahn und die Kraftverkehrsbetriebe der Deutschen Demokratischen Republik eine Transportgemeinschaft (TG). Die Anlieferung und Abholung von Sendungen durch die Kunden bei den Stückgutbahnhöfen war nur noch auf Antrag und mit Genehmigung des Bezirks-Transportausschusses möglich.

2) Wagenladungsverkehr

Zeitgleich mit dem Stückgutverkehr wurde auch der Wagenladungsverkehr der Deutschen Reichsbahn ab Mitte der sechziger Jahre stark konzentriert. Zahlreiche Güterverkehrsstellen wurden geschlossen, vor allem, nachdem sie auch die Abfertigungsbefugnisse für Stückgut verloren hatten. Mit Tarif- und Verkehrsanzeiger Nr. 59 (II) vom 01.12.1966 wurde die „Richtlinie Nr. 3 zur Entwicklung und Durchsetzung des konzentrierten Güterumschlags bei der Ent- und Beladung von Güterwagen“ bekannt gegeben. In ihr war u a unter Punkt 4. die Einführung des Wagenladungsknotenverkehrs geregelt. Außerdem enthielt sie auch die Begriffsbestimmung für die Bezeichnungen

- a) Wagenladungsknotenbahnhof (Wk),
- b) Hilfsknotenbahnhof,
- c) spezialisierte Ladestelle und
- d) Saisonbahnhof (Sbf),

in die die Güterverkehrsstellen für den Wagenladungsverkehr der Deutschen Reichsbahn künftig eingeteilt waren.

Auf Grund dieser Richtlinie wurden bei der Deutschen Reichsbahn sogenannte Wagenladungsknotenbahnhöfe

eingerrichtet, von denen aus die Bedienung der übrigen Güterverkehrsstellen des Wagenladungsverkehrs erfolgte. Insgesamt wurden rd. 740 Wagenladungsknotenbahnhöfe geschaffen, die auch im Bahnhofsverzeichnis in der Spalte 2 mit „Wk“ gekennzeichnet wurden. Als weitere Besonderheit wurden bei der Deutschen Reichsbahn schon ab 1964 sogenannte Saisonbahnhöfe eingerichtet. Die Abfertigungsbefugnis „Saisonbahnhof“ wurde im Bahnhofsverzeichnis als besondere Abfertigungsbefugnis unter dem Kürzel „Sbf“ veröffentlicht. Der Saisonbahnhof war als Güterverkehrsstelle des Wagenladungsverkehrs nur für Versand und/oder Empfang von Wagenladungen mit Erntegütern innerhalb eines vom zuständigen Transportausschuss bestimmten Zeitraums im Jahr geöffnet. Insgesamt wurden bis 1992 bei der Deutschen Reichsbahn 132 Saisonbahnhöfe eingerichtet, die zusätzlich auch noch für Gleisanschlösser (ohne Einschränkungen) geöffnet sein konnten.

3) Gütertarife der Deutschen Reichsbahn

Auf Grund der vorgenannten zahlreichen Änderungen und Umstrukturierungsmaßnahmen bei der Deutschen Reichsbahn wurden auch die Gütertarife der Deutschen Reichsbahn angepasst, umgestaltet und ab 01.01.1967 wie folgt neu gegliedert:

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif der Deutschen Reichsbahn ab 01.01.1967

- Heft 1 = Eisenbahnverkehrs-Ordnung (EVO)
- Heft 2 = Allgemeine Tarifvorschriften
- Heft 3 = Gütereinteilung
- Heft 4 = Bahnhofsverzeichnis
- Heft 5 = Entfernungunterlagen mit den Heften 5 a - 5 f (Entfernungstafeln)
- Heft 6 = Frachentafel für Stückgut, Milch und Wagenladungen mit den Heften 6 a bis 6 k für die einzelnen Tarifklassen
- Heft 7 = Zu-Blätter
- Heft 8 = Nebengebühren
- Heft 9 = Bahnhofssendungen usw.
- Heft 10 = Großbehälter, Kleinbehälter und Paletten im Wagenladungsverkehr sowie ab 20.06.1968 Transcontainertarif

Im Stückgutbereich:

- TGSt Heft 1 = Allgemeine Tarifvorschriften und Frachentafeln
- TGSt Heft 2 = Ortsverzeichnis (im Abschnitt 5.2 waren die Stückgutbahnhöfe und im Abschnitt 6 die Grenzbahnhöfe aufgeführt)

Später wurden die Gütertarife der Deutschen Reichsbahn erneut neu strukturiert und umbenannt. Sie wurden wieder nach Stückgut und Wagenladungen getrennt und erhielten die Namen

Tarif für Wagenladungstransporte der Eisenbahn (TWE) sowie
Tarif für Stückguttransporte der Eisenbahn und des Kraftverkehrs (TSt).

Beide Tarife waren wieder in mehrere Teile gegliedert (Entfernungswerk usw.). Ein spezieller Tarif für den Tierverkehr bzw. den Militärverkehr wie bei der Deutschen Bundesbahn war in den offiziellen Unterlagen bei der Deutschen Reichsbahn nicht aufgeführt.

4) Die Auswirkungen auf den Bahnhofstarif

Die Entwicklung der Abfertigungsbefugnisse bei den Güterverkehrsstellen der Deutschen Reichsbahn in den Jahren von 1964 bis 1975 (vor bis nach den Rationalisierungsmaßnahmen) stellt sich wie folgt dar:

Zeitpunkt	Zahl der Gvst	davon mit Abfertigungsbefugnissen für					W	W*	WA	WA* gesamt	
		St	St*	StA	StA* gesamt						
31.12.63	3131	2567	122	19	-	2708	2869	52	86	13	3020
31.12.64	3115	2626	43	20	-	2689	2814	65	91	13	2983
31.12.65	3093	2615	35	19	-	2669	2754	65	97	18	2934
31.12.66	2602	2175	31	25	1	2232	2243	116	179	26	2564
31.12.67	2284	277	33	14	1	325	1840	125	247	35	2247
31.12.68	2102	253	31	20	1	305	1611	118	297	35	2061
31.12.69	1916	219	31	25	1	276	1413	97	336	33	1879
31.12.70	1825	213	29	22	1	265	1291	96	370	31	1788
31.12.71	1739	200	27	22	1	250	1205	82	387	28	1702
31.12.72	1699	195	37+)	20	1	253	1160	76	397	26	1659
31.12.73	1649	187	37	21	1	246	1120	69	390	27	1606
31.12.74	1634	183	37	20	1	241	1109	67	391	24	1591
31.12.75	1622	178	37	20	-	235	1092	63	401	27	1583

Die Bedeutung der Abkürzungen für die Abfertigungsbefugnisse St, St*, StA usw. ist im „Verzeichnis der Grenzübergangspunkte Güterverkehrsstellen“ bei den Ausführungen zur Spalte 3 angegeben. In der Spalte „Zahl der Gvst“ sind die mitenthalten, bei den Zahlen der Güterverkehrsstellen mit den verschiedenen Abfertigungsbefugnissen für Stückgut und Wagenladungen dagegen nicht.

+) Die Zunahme um 10 Güterverkehrsstellen mit eingeschränktem Stückgutverkehr entstand durch die Ausstattung von 10 Grenzbahnhöfen der Deutschen Reichsbahn mit der Abfertigungsbefugnis für Stückgutsendungen, die im Grenzbahnhof neu aufgegeben wurden oder an den Bahnhofsvorsteher des Grenzbahnhoofs gerichtet waren mit dem Auftrag, die Sendungen mit neuem Frachtbrief weiterzuleiten.

Wie man aus der Tabelle des weiteren ersehen kann, hielt sich in den Jahren von 1963 bis 1965 der jährliche Abgang an Güterverkehrsstellen im Rahmen der normalen Entwicklung. Im Jahr 1966 begannen sich dann die Rationalisierungsmaßnahmen auszuwirken. Die Gesamtzahl der Güterverkehrsstellen sank innerhalb eines Jahres um 491 Stellen, was einem Rückgang von 15,9 % entsprach. Im Jahr 1967 wurden erneut 318 Güterverkehrsstellen geschlossen, das einen weiteren Rückgang um 12,2 % ausmachte. Auch in den Folgejahren nahm die Zahl der Güterverkehrsstellen überdurchschnittlich ab, bis sich die jährlichen Abgänge ab 1972 wieder auf normalem Niveau einpendelten. Insgesamt wurden in den Jahren von 1966 bis 1972 rd. 45,1 % (1394) aller Güterverkehrsstellen der Deutschen Reichsbahn geschlossen. Ganz extrem war der Rückgang bei den Güterverkehrsstellen mit Abfertigungsbefugnissen für Stückgut nach der Umstellung auf das neue System. Von den am 31.12.65 noch bestehenden 2669 Güterverkehrsstellen mit Abfertigungsbefugnis für Stückgut wurden im Laufe des Jahres 437 (16,4 %) geschlossen, im Jahre 1967 folgten weitere 1907 Güterverkehrsstellen, sodass Ende 1967 gerade noch 325 Güterverkehrsstellen für den Stückgutverkehr übrig geblieben waren. Dies entsprach einem weiteren Rückgang um 85,4 %!! Insgesamt betrug der Rückgang vom 31.12.1965 bis zum 31.12.1969 exakt 2393 Güterverkehrsstellen, was einem Rückgang von 89,7 % (!) entsprach. Somit waren die Einschnitte im Stückgutverkehr der Deutschen Reichsbahn bei der Systemumstellung noch gravierender wie die beim Stückgutmodell 1000 der Deutschen Bundesbahn in den Jahren 1970 - 1971.

5) Anpassungsmaßnahmen der Deutschen Reichsbahn ab 1990 bis zur Gründung der Deutschen Bahn AG

Die nächste große Stilllegungswelle bei der Deutschen Reichsbahn erfolgte nach der Wende. Dabei sollten dann offensichtlich noch vor dem Zusammenschluss von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn die Verhältnisse im Bereich der Deutschen Reichsbahn denen der Deutschen Bundesbahn angeglichen werden (siehe auch Abschn. B. Ziffer 10 b)). So ging in den Jahren 1993/1994 die Zahl der Güterverkehrsstellen um weitere 35,1 % (!) zurück, wie aus nach folgender Tabelle zu ersehen ist:

	BB*)	BE	MV	SN	ST	TH	gesamt
vorhandene Gvst am 01.01.1993	292	54	182	403	337	241	1509
geschlossene Gvst im Jahr 1993	54	6	27	44	71	33	235
im Jahr 1994	58	1	29	81	63	63	295
Summe 93/94	112	7	56	125	134	96	530
am 1.1.95 noch vorhandene Gvst	180	47	126	278	203	145	979
Rückgang 1993/94 in %	38,4	13,0	30,8	31,0	39,8	39,8	35,1

*) Die Abkürzungen der Ländernamen sind dem Verzeichnis der Abkürzungen zu entnehmen..

Die in den Jahren 1993 und 1994 neu hinzu gekommenen Güterverkehrsstellen sind in vorstehenden Zahlen mit berücksichtigt. Auch nach dem Zusammenschluss von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn ging die Zahl der Güterverkehrsstellen, wenn auch in abgeschwächter Form, weiter zurück.

6) Tierverkehr

Im Zuge der Rationalisierungsbemühungen wurde auch der Tierverkehr bei der Deutschen Reichsbahn, der wie bei der Deutschen Bundesbahn stark rückläufig war, neu geordnet (siehe hierzu auch die o g Ausführungen zu Tarif- und Verkehrsanzeiger Nr. 40 der Deutschen Reichsbahn vom 20.08.1966). Aus diesem Grunde war die Abfertigungsbefugnis für Tiere, die letztmals in der Ausgabe von 1964 bis 1966 bei fast allen Güterverkehrsstellen des Ladungsverkehrs noch bestanden hatte, in der Neuausgabe des Bahnverkehrsverzeichnisses vom 01.01.1967 nicht mehr enthalten. Eine Einstellung des Tierverkehrs im Bereich der Deutschen Reichsbahn war damit jedoch keinesfalls verbunden, Tierbeförderung auf der Schiene fand weiterhin statt. Sie war im Abschnitt VII der Eisenbahn-Verkehrsordnung (der DDR) sowie in der Anlage A zu § 52 (1) der Eisenbahn-Verkehrsordnung näher geregelt. Nach § 48 (1) Ausführungsbestimmung II waren die Tarifbahnhöfe sowie deren Abfertigungsbefugnisse und andere Besonderheiten dem Heft 4 des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs (Bahnhofsverzeichnis) der Deutschen Reichsbahn zu entnehmen. Da dort jetzt jedoch keine Abfertigungsbefugnisse für Tiere mehr vorhanden waren, konnten theoretisch von und nach jeder Güterverkehrsstelle der Deutschen Reichsbahn mit der Abfertigungsbefugnis für Wagenladungen auch Tiere abgefertigt waren. Die lebenden Tiere fielen im Güterverzeichnis der Deutschen Reichsbahn unter die Gütergruppe 10 (landwirtschaftliche Güter) und waren unterteilt nach Schlachtvieh sowie Zucht- und Nutzvieh. Einen eigenen Tiertarif wie bei der Deutschen Bundesbahn gab es bei der Deutschen Reichsbahn nicht. Die weiterhin noch durchgeführten Tiertransporte wurden - wie alle übrigen Transporte auch - von den Transportausschüssen der Kommunen, Kreise usw. in Zusammenarbeit mit den Landwirtschaftlichen Produktions-Genossenschaften und Schlachthöfen geplant. Da diesen die Bahnhöfe in ihrem Zuständigkeitsbereich mit entsprechenden Einrichtungen für die Be- und Entladung von Tieren bekannt waren, war ein besonderer Hinweis im Bahnverkehrsverzeichnis nicht mehr erforderlich, zumal der überwiegende Teil der Tiertransporte wegen der kurzen

Transportentfernungen ohnehin mit dem Lkw abgewickelt wurde. Lediglich bei einigen Bahnhöfen mit Schlachthof waren in den Bahnhofsverzeichnissen noch besondere Hinweise für den Tierverkehr zu finden. In der Neuausgabe des Bahnhofsverzeichnisses der Deutschen Bundesbahn vom 01.01.1992, in dem erstmals nach der Wiedervereinigung auch die Güterverkehrsstellen der Deutschen Reichsbahn wieder mitenthalten waren, wurden auch für 231 Güterverkehrsstellen der Deutschen Reichsbahn offiziell wieder Abfertigungsbefugnisse für den Tierverkehr ausgewiesen. Dies ist ein sicherer Beleg dafür, dass bei diesen Güterverkehrsstellen der Deutschen Reichsbahn auch in der Zeit zwischen 1967 und 1992 zumindest zeitweise Tierverkehr stattgefunden hatte. Diese Güterverkehrsstellen wurden daher in der Dokumentation zwischen 1967 und 1992 mit der Abfertigungsbefugnis (T) gekennzeichnet.

f) OPW-Güterwagenpark

Was die Behandlung der Güterwagen im internationalen Verkehr betrifft, gab es bei den Ostblockstaaten eine ähnliche Entwicklung wie im Westen. Statt dem EUROP-Wagenpool beizutreten, gründeten die europäischen Ostblockstaaten im Jahre 1964 den OPW-Güterwagenpark (aus dem Russischen = Gemeinsamer Güterwagenpark). In diesen gemeinsamen Park brachte jedes der Mitgliedsländer eine bestimmte Anzahl an Güterwagen der Gattungen G und E ein, die innerhalb der Mitgliedsbahnen freizügig eingesetzt werden konnten. Befanden sich auf dem Netz einer Mitgliedsbahn mehr Wagen des gemeinsamen Güterparks, wie sie selbst eingebracht hatte, mussten die überzähligen Güterwagen sofort zurückgeführt werden, andernfalls drohten hohe Strafzahlungen. Für die Abwicklung des OPW-Verkehrs hatte die Deutsche Reichsbahn eine eigene Dienstvorschrift (OPW-Vorschriften) herausgegeben. Der gemeinsame Güterwagenpark bestand bis zum Zerfall des Ostblocks im Jahre 1990.

g) Güterverkehr zwischen den Westzonen und der sowjetischen Besatzungszone bzw. der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn

Der Güterverkehr zwischen den Westzonen und der sowjetischen Zone wurde unmittelbar nach dem 2. Weltkrieg zunächst noch nach dem auf allen Streckennetzen geltenden Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarif abgewickelt. Nach der Gründung von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn und der Bundesrepublik Deutschland und der Deutschen Demokratischen Republik wurde zunächst für den Interzonenverkehr ein **„Güter- und Tiertarif Westzonen - Sowjetzone und Berlin“** herausgegeben. Nachdem bis 1952 beide Bahnen den bis dahin noch gemeinsamen Bahnhofstarif (2. Nachdruck des Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarifs Teil II Heft D Bahnhofstarif von 1948 des Bahnhofstarifs der Deutschen Reichsbahn vom 01.11.1943 wie der vollständige Name lautete) benutzten, gab die Reichsbahndirektion Dresden zum 01.10.1952 erstmals einen eigenen Bahnhofstarif heraus. Dieser enthielt die im Bereich der Deutschen Demokratischen Republik, der Deutschen Bundesrepublik und des Saarlandes gelegenen Bahnhöfe usw. nach dem Stande vom 01.12.1951. Wie von der Eisenbahndirektion Mainz mit Eisenbahn-Verkehrsblatt lfd. Nummer Nr. 410/28/52 angekündigt, wurde zum 01.09.1952 für den Bereich der Deutschen Bundesbahn der Anhang I zum Deutschen Eisenbahn-Güter- und Tiertarif Teil II Heft D (Bahnhofstarif) herausgegeben. Er enthielt neben den im Bahnhofstarif abgedruckten Eingangsbestimmungen, den Bestimmungen über die Entfernungsermittlung usw. nur die Angaben für die dem öffentlichen Güter- und Tierverkehr dienenden Eisenbahnen der Bundesrepublik Deutschland.

Für den Interzonenverkehr gab die Eisenbahndirektion Hannover zum gleichen Zeitpunkt einen besonderen Tarifbehelf als **Anhang** zum **„Güter- und Tiertarif Westzonen - Sowjetzone und Berlin, Heft 2“** heraus, in dem die Bahnhöfe in der Sowjetzone und Berlin mit den für die Abfertigung notwendigen Angaben aufgeführt waren. Wurden Änderungen und Ergänzungen zu Güterverkehrsstellen der Deutschen Bundesbahn und der in ihrem Bereich liegenden nichtbundeseigenen Eisenbahnen erforderlich, waren diese nur noch im Anhang I (dem neuen Bahnhofstarif der Deutschen Bundesbahn) durchzuführen, während Änderungen und Ergänzungen zu den in der Sowjetzone und Berlin liegenden Bahnhöfen nur noch in den Tarifbehelf der Eisenbahndirektion Hannover zu übernehmen waren. Der alte Bahnhofstarif (2. Nachdruck des Tarifs vom 01.11.1943) war nicht mehr zu ändern und zu ergänzen. Er war bis auf weiteres aufzubewahren, durfte aber nicht mehr benutzt werden. Im Bereich der Deutschen Bundesbahn behielt der Bahnhofstarif den Zusatz „Anhang I“ bis zum 31.08.1959 bei, ab der Ausgabe vom 01.09.59 lautete der Zusatz nur noch Anhang. Erst in der Ausgabe vom 01.05.1974 an entfiel das Relikt Anhang aus der Nachkriegszeit vollkommen, der Bahnhofstarif hieß fortan bis zur nächsten Namensänderung nur noch Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif Teil II Heft D Bahnhofstarif.

Das Nachfolgewerk für den „Güter- und Tiertarif Westzonen - Sowjetzone und Berlin“ wurde 1956 herausgegeben und hieß „**Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif für den Verkehr DB - DR (DB - DR-Tarif , Tfv 90)**“. Er bestand wie sein Vorgänger aus mehreren Teilheften. Nach politischen und internen Streitereien wurde der gemeinsame Tarif von der Deutschen Reichsbahn aufgekündigt. Die Folge war, dass die Transporte von und nach Berlin und der Deutschen Demokratischen Republik wieder gebrochen nach den jeweiligen Binnentarifen von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn von und bis zur Zonengrenze abgefertigt werden mussten. Die Deutschen Bundesbahn gab für ihren Bereich die „**Bestimmungen für den Güter- und Tierverkehr mit der Deutschen Reichsbahn**“ heraus, nach denen die Sendungen von und nach Bahnhöfen der Deutschen Reichsbahn abgefertigt wurden. Bei der Deutschen Reichsbahn gab es in dieser Zeit ein ähnliches Tarifwerk für den Verkehr mit der Deutschen Bundesbahn nicht. Dieser Zustand hielt bis ins Jahr 1972 an, in dem ein neuer Vertrag für den Verkehr zwischen beiden deutschen Staaten geschlossen wurde. Gleichzeitig wurde für den Eisenbahnverkehr ein Grenzübereinkommen für den Reise- und Güterverkehr zwischen der Deutschen Demokratischen Republik und der Bundesrepublik Deutschland getroffen. Damit waren alle bisherigen Ungereimtheiten und Unsicherheiten im Grenzverkehr zwischen den beiden Ländern beseitigt. Für den Güterverkehr wurde 1973 der neue **DB - DR-Tarif (Tfv 5700)** geschaffen, nach dem ab diesem Zeitpunkt der Güterverkehr zwischen Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn abgewickelt wurde. Später wurde dieser Tarif durch die Tarifwerke „**Eisenbahn-Gütertarif für die Beförderung von Wagenladungen zwischen Bahnhöfen der DB und der DR (Tarif 5700.00/ Stückguttarif DB - DR (Tarif 5710.00)**“ ersetzt, die mit Ablauf des 31.12.1991 aufgehoben wurden.

Die Grenze zwischen den Westzonen und der sowjetischen Besatzungszone (im Westen Zonengrenze genannt) wurde schließlich zur Grenze zwischen beiden deutschen Staaten und damit auch zwischen Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn. Offiziell als Grenzübergänge mit dem Zusatz „**Grenze**“ wurden im Jahre 1965 folgende Übergänge eingerichtet:

DB-Seite	Einschränkung(en)	DR-Seite	Einschränkung(en)
Bebra Grenze	ja, ab 1973 nein	Gerstungen Grenze	nein
Büchen Grenze	ja, ab 1966 nein	Schwanheide Grenze	nein
Helmstedt Grenze	ja, ab 1973 nein	Marienborn Grenze	ja, ab 1973 nein
Hof Grenze	ja, ab 1972 nein	Gutenfürst Grenze	nein
Ludwigsstadt Grenze	ja	Probstzella Grenze	ja, ab 1990 nein
Lübeck Grenze	ja	Herrnburg Grenze	ja, ab 1990 nein
Vorsfelde Grenze	ja	Oebisfelde Grenze	ja, ab 1990 nein
Walkenried Grenze	ja	Ellrich Grenze	ja, ab 1990 nein

Welcher Art die jeweiligen Einschränkungen bei den einzelnen Grenzübergangspunkten waren, ist im Verzeichnis der Güterverkehrsstellen bei den oben genannten Güterverkehrsstellen in der Spalte M: Besonderheiten/ Verkehrsbeschränkungen festgehalten. Als Besonderheit ist dabei herauszustellen, dass die neuen Grenzübergangspunkte der Deutschen Bundesbahn nicht etwa in den Bahnhofstarif aufgenommen wurden, sondern zunächst nur in die „**Bestimmungen für den Güter- und Tierverkehr mit der DR**“. Die Aufnahme in den Bahnhofstarif der Deutschen Bundesbahn erfolgte erst zum 01.04.1973 mit Bekanntmachung (Bek) 111 (Tarif- und Verkehrs-Anzeiger Nr. 456/1973). Die Übergangspunkte der Deutschen Reichsbahn wurden dagegen schon 1965 direkt in den Bahnhofstarif der Deutschen Reichsbahn eingearbeitet. Das Wort Grenze wurde nach der „Wende“ am 30.09.1990 bei beiden Bahnen in Übergang geändert.

In den Jahren 1990/91 nach der „Wende“ kamen folgende Übergänge hinzu:

Eichenberg Grenze /Arenshausen Grenze ab 27.05.1990 (nur für geschlossene Züge)
 Mellrichstadt Übergang /Rentwertshausen Übergang ab 29.09.1991
 Neustadt (b Coburg) Übergang / Sonneberg (Thür) Übergang ab 29.09.1991

Zum 31.12.1991 wurden alle Übergänge endgültig geschlossen. Es wurde von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn ein gemeinsamer Deutscher Eisenbahn-Gütertarif mit gemeinsamem Entfernungswerk und Bahnhofverzeichnis herausgegeben, der mit der Gründung der Deutschen Bahn AG und dem damit einhergehenden Zusammenschluss von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn seine Gültigkeit verlor.

h) Weitere Entwicklungen

Auch bei der Deutschen Reichsbahn wurde, soweit es möglich war, in den Güterwagenpark kräftig investiert. Auch die Umstellung von Dampf- auf Diesel- und elektrischen Betrieb wurde vorangetrieben. So konnte bei der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1988 die letzte Dampflok auf der Regelspur außer Betrieb gesetzt werden. Allerdings erreichte der Anteil der elektrifizierten Strecken bei der Deutschen Reichsbahn nie den Stand der Deutschen Bundesbahn. Während bei der Deutschen Bundesbahn bereits 1970 30 % des Streckennetzes elektrifiziert waren, erreichte die Deutsche Reichsbahn diesen Anteil erst im Jahr 1990. Dampflokbetrieb wird bis heute noch auf einigen Nebenbahnen mit Schmalspurbetrieb z.B. den Harzer Schmalspurbahnen (wieder privatisiert) praktiziert, allerdings wird bei keiner dieser Schmalspurbahnen noch öffentlicher Güterverkehr betrieben. Als letzte Schmalspurbahn im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn wurde am 05.11.2001 die Döllnitzbahn von Oschatz nach Kemmlitz (b. Oschatz) für den Güterverkehr geschlossen. Auch der Anteil der eingleisigen Strecken am Gesamtnetz war bei der Deutschen Reichsbahn bis zur Wende wesentlich höher als bei der Deutschen Bundesbahn, was allerdings noch dem drastischen Abbau des zweiten Gleises bei zweigleisigen Strecken zu Reparaturzwecken im Bereich der Deutschen Reichsbahn mit geschuldet war.

Im Jahre 1990 wurden bei der Deutschen Reichsbahn die nach dem Krieg geschaffenen drei Reichsbahndirektionen Greifswald, Cottbus und Magdeburg wieder geschlossen. Dabei wurde die Reichsbahndirektion Greifswald komplett der Reichsbahndirektion Schwerin zugeschlagen, die Reichsbahndirektion Magdeburg kam komplett zur Reichsbahndirektion Halle und die Reichsbahndirektion Cottbus wurde unter die Reichsbahndirektionen Dresden (Dre) und Berlin aufgeteilt. Schon zwischen 1949 und 1990 waren von der Deutschen Reichsbahn - anders als bei der Deutschen Bundesbahn - immer wieder einzelne Strecken und Streckenteile von einer Reichsbahndirektion zu einer anderen verlagert worden.

Der Großcontainerverkehr im Bereich der Deutschen Reichsbahn begann wie bei der Deutschen Bundesbahn etwa ab 1968. Bereits am 20.06.1968 wurde ein spezieller Transcontainertarif in das Heft 10 des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs der Deutschen Reichsbahn aufgenommen. Rasch wurden die ersten Großcontainerumschlagplätze (GCUP) gebaut, die mit Ganzzügen aus Containertragwagen miteinander verknüpft waren. Später war, wie auch bei der Deutschen Bundesbahn, der Verkehr in Einzelwagen mit Containern möglich. Ähnlich wie bei der Deutschen Bundesbahn nahm der Containerverkehr auch bei der Deutschen Reichsbahn im Laufe der Jahre ständig zu.

Gegliedert war der Aufbau der Deutschen Reichsbahn im Güterverkehr ab Mitte der 60er Jahre ähnlich wie der der Deutschen Bundesbahn. Von den Dienststellen über die Ämter, Direktionen, Hauptverwaltung des Betriebs- und Verkehrsdienstes der Deutschen Reichsbahn, dem Tarifamt für die Geschäftsführung der Tarife usw., den Verkehrskontrollen und anderen Stellen bis zum Ministerium für Verkehrswesen der Deutschen Demokratischen Republik gab es eine vergleichbare Hierarchie wie bei der Deutschen Bundesbahn.

D. Der Güterverkehr auf der Schiene von 1994 bis Juli 2004

Allgemeines

Die volle Umsetzung der Bahnreform führte am 01.01.1994 zu einschneidenden Veränderungen bei der Bahn. Neben dem Zusammenschluss von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn zur Deutschen Bahn AG wurden die bisherigen Bundesbahndirektionen Essen, Frankfurt (Main), Hamburg, Hannover, Karlsruhe, Köln, München, Nürnberg, Saarbrücken und Stuttgart (Stg) sowie die bisherigen Reichsbahndirektionen Berlin, Dresden, Erfurt, Halle und Schwerin aufgelöst. Der Stückgutverkehr gehörte jetzt zum neuen Geschäftsbereich (GB) Stückgutverkehr, der Wagenladungsverkehr zum Geschäftsbereich Ladungsverkehr. Der Geschäftsbereich Ladungsverkehr wurde in 30 Regionalbereiche (RB), der Geschäftsbereich Stückgutverkehr in 38 Niederlassungen (NL) untergliedert, die zusammen mit den wenigen verbliebenen und noch verkehrlich besetzten Güterverkehrsstellen die Aufgaben vor Ort wahrnahmen. Die Koordination der eigenständigen Geschäftsbereiche wurde von der Deutschen Bahn AG Holding wahrgenommen. Mit dem ebenfalls zum 01.01.1994 in Kraft getretenen Eisenbahnneuordnungsgesetz wurde die diskriminierungsfreie Öffnung der Schienennetze auch für private Eisenbahnunternehmen zur Realität. Mit diesem Gesetz wurde der Richtlinie der Europäischen Gemeinschaft 91/440/EWG entsprochen. Die jetzt auf dem Markt tätigen Bahnunternehmen wurden unterschieden in Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU). Eisenbahnverkehrsunternehmen konnten gleichzeitig auch Eisenbahninfrastrukturunternehmen sein. Für die Benutzung der Netze bzw. Strecken waren sogenannte Trassenpreise zu entrichten, die für alle Benutzer gleich hoch sein sollten. Aber nicht nur Eisenbahnverkehrsunternehmen aus Deutschland nutzten die Gunst der Stunde, auch ausländische Bahnen führten fortan selbst oder als Partner und/oder Mitgesellschafter von nichtbundeseigenen Eisenbahnen Transporte auf dem Netz der Deutschen Bahn AG durch. Aus dem Neben- und Miteinander der bisherigen Zusammenarbeit zwischen der Deutschen Bundesbahn und den nichtbundeseigenen Eisenbahnen war nun zwischen der Deutschen Bahn AG und vielen Privatbahnen ein harter Wettbewerbskampf geworden. Viele neue Privatbahnen entstanden, insbesondere in Ostdeutschland, wo einige der 1949 verstaatlichten und der Deutschen Reichsbahn angegliederten Privatbahnen wieder reprivatisiert wurden. Darüber hinaus verpachtete und verkaufte die Deutsche Bahn AG zahlreiche Strecken (insbesondere Nebenstrecken) sowohl an ihr gewogene Privatbahnen als auch an Firmen, die diese Strecken als Anschlussbahn weiter betrieben, wobei sie sich in der Regel wieder eines Eisenbahnverkehrsunternehmens bedienten. Seit der Neuregelung ist der Anteil der Privatbahnen an den Leistungen des Güterverkehrs immer weiter gestiegen. So ist inzwischen auch die Firma Kombiverkehr GmbH & Co, an der sich die Deutsche Bahn AG über ihre Tochter DB Mobility Logistics AG im Jahre 2002 mit 50 % beteiligte, seit 1999 ein Eisenbahnverkehrsunternehmen. Auch die Deutsche Bahn AG machte von den neuen Möglichkeiten kräftig Gebrauch und hat inzwischen mit zahlreichen Einkäufen und Beteiligungen im internationalen Schienengüterverkehr erheblich expandiert. So wurden u a die Güterverkehre der niederländischen Eisenbahn (NS) und der dänischen Staatsbahn (DSB) übernommen. Insgesamt gesehen führten die Gesetzesänderungen zu neuen Formen der Zusammenarbeit und zu einer besseren Kooperation unter den Verkehrsträgern. Zudem fiel eine weitere Hürde für die Eisenbahn, nämlich die Genehmigungspflicht für Streckenstilllegungen nach dem Bundesbahngesetz (BbG).

Wie sich die Lage bei der Deutschen Bahn AG und den Wettbewerbern in den Jahren 1994/95 darstellte, ist aus folgender Übersicht*) zu ersehen:

	01.01.94	31.12.95
Personalbestand bei DB AG einschl. Azubi	364 961	294 844

Stand 31.12.94

Betriebslänge: 41 101 km, davon 40 438 km für den Güterverkehr nutzbar

Privatgleisanschlüsse: 11 290

Zahl der bahneigenen Güterwagen: 195 907

Zahl der Privat-Güterwagen : 75 551

Leistungen der Verkehrsträger in Mio t	1994	1995
DB AG	309	302,4
davon Stückgut	2,1	2,0
Wagenladungen	306,9	300,4
Dienstgut	6,4	6,8
Privatbahnen	26	25,1
Binnenschiff	234	243,1
Straßengüterfernverkehr	536	802,9
Tonnenkilometer		
DB AG	71419	69493
Privatbahnen	395	401
Binnenschiff	61772	64548
Straßengüterfernverkehr	197550	208944

Die Zahlen für den Werkverkehr und den gewerblichen Straßengüternahmeverkehr waren in der Darstellung nicht angegeben.

*) Quelle: Deutsche Bahn, Daten und Fakten 1995/96 (Hrsg. DB AG)

Unabhängig von den o g Entwicklungen gingen die Rationalisierungsbemühungen in allen Teilbereichen des Güterverkehrs unvermindert weiter. Gleichzeitig wurden Infrastruktur und Güterwagenpark dem neuesten Stand der Technik und/oder dem Verkehrsaufkommen bzw. den Wünschen der Kunden angepasst. Neue Spezialgüterwagen wurden beschafft, die alten normalen G-Wagen sowie die alten 2-achsigen E-Wagen wurden nach und nach ausgemustert. Nicht mehr benötigte Ladestraßen, Rampen und Gleiswaagen wurden verstärkt abgebaut oder ausgebucht, entbehrliche Gleisanlagen zurückgebaut. Die Zahl der Güterverkehrsstellen (außer denen, die sowieso ausschließlich für den Gleisanschluss- oder Lagerplatzverkehr zugelassen waren), die noch intakte Kopf- und Seitenrampen für ihre Kunden bereithielten, ging auf ein Minimum zurück. Von den am 01.07.2004 in Deutschland noch vorhandenen 2426 Güterverkehrsstellen (einschl. Privatbahnen) waren 1775 Bahnhöfe, der Rest Ladestellen (511), Abfertigungshilfsstellen (AbfH) (103) oder Grenzübergänge. Von den 1775 Bahnhöfen waren noch 758 ohne Einschränkungen für den Ladungsverkehr geöffnet. Der Rest von 1017 Bahnhöfen war nur noch für Gleisanschließer und Lagerplatzinhaber, Containerverkehr oder Militär- bzw. Dienstgut geöffnet. Von den 758 ohne Einschränkungen geöffneten Bahnhöfen waren gerade noch 283 (!) mit Kopf- und Seitenrampe ausgerüstet, 133 der Bahnhöfe besaßen noch eine Gleiswaage.

Noch extremer stellt sich die Situation dar, wenn man sich die Zahl der Güterverkehrsstellen, die durchgehend vom 01.03.1946 bis zum 01.07.2004 existierten, ansieht. Zu den am 01.03.46 bestehenden 12210 Güterverkehrsstellen kamen bis zum 01.07.04 noch 1346 Güterverkehrsstellen als Neueröffnung hinzu, sodass in Deutschland im Zeitraum vom 01.03.1946 bis zum 01.07.2004 insgesamt 13556 Güterverkehrsstellen bestanden. Von diesen 13556 Güterverkehrsstellen waren am 01.07.04 gerade noch 2426 Stellen für den Ladungsverkehr geöffnet (siehe auch vorhergehenden Absatz), das waren gerade noch 17,9 %! In den einzelnen Bundesländern waren die Schwankungen sehr groß. Während in den Stadtstaaten Bremen und Hamburg am 01.07.04 noch 61,5 bzw. 31,0 % aller ab dem 01.03.46 existenten Güterverkehrsstellen bedient wurden, waren es in den Flächenstaaten Mecklenburg-Vorpommern gerade noch 6,4 %, Rheinland-Pfalz 10,1 %, Thüringen 10,9 % und Brandenburg 11 %. In den Flächenstaaten mit viel Industrie, vielen Großstädten und vielen Privatbahnen lag der Anteil ebenfalls über dem Durchschnitt, so z B in Nordrhein-Westfalen mit 27,9 %, Niedersachsen mit 27,1 % und Baden-Württemberg mit 22,1 %.

Bei 263 von den 685 Groß- und Mittelstädten (über 20 000 Einwohner) in Deutschland waren am 01.07.04 bereits alle Güterverkehrsstellen geschlossen, darunter Städte wie Tuttlingen, Xanten, Lüdenscheid, Bayreuth, Weilheim in Oberbayern, Herford, Grevenbroich, Meißen, Rottweil, Siegburg und Schwäb Gmünd. Von den restlichen 422 Städten waren 12 noch nie an das Schienennetz angeschlossen (u a Wachtberg, Geretsried, Remseck (Neckar), Oer-

Erkenschwick). Die beiden Städte Ottobrunn und Unterhaching besaßen zwar einen Haltepunkt, dieser war jedoch schon immer ausschließlich für den Personenverkehr zugelassen gewesen. Bei weiteren 130 Groß- und Mittelstädten (z. B. Aachen, Bottrop, Düsseldorf, Essen, Flensburg, Gelsenkirchen, Heidelberg, Kaiserslautern, Leipzig, Ludwigshafen am Rhein, Mainz, Oberhausen, Recklinghausen, Rosenheim, Ulm und Wuppertal) gab es noch eine oder mehrere Güterverkehrsstellen, die allerdings nur für Inhaber von Lagerplätzen (Lp), Gleisanschließer und Kunden, mit denen ein besonderes Abkommen geschlossen wurde, zugelassen waren. Nur noch für Ganzzüge (der Anschließer und Lagerplatzinhaber) zugelassen war die einzige noch geöffnete Güterverkehrsstelle bei 11 Städten, darunter u. a. Waiblingen, Merseburg, Potsdam, Konstanz, Bocholt und Wertheim. Nur noch für Militärverkehr zugelassen war die einzige noch geöffnete Güterverkehrsstelle bei 6 Städten (Selm, Kitzingen, Burg (bei Magdeburg), Varel, Schloß Holte-Stukenbrock und Hemer). Bei 7 Städten (Rotenburg (Wümme), Marburg, Pirna, Gotha, Soest, Jena und Schwerin) bzw. 12 Städten (Wittmund, Donaueschingen, Bad Oldesloe, Brilon, Geesthacht, Wernigerode, Göppingen, Weimar, Detmold, Marl und Wolfsburg) war die einzige noch geöffnete Güterverkehrsstelle auf den Verkehr mit Bahnbaustellen/bahninternen Transporten bzw. auf eine oder mehrere besonders genannte Firmen beschränkt. Weitere 7 Städte besaßen eine oder zwei Güterverkehrsstellen, die entweder für Ganzzüge und Einzelwagen nach Vereinbarung oder für andere Kombinationen der vorgenannten Einschränkungen geöffnet waren. 181 Städte besaßen noch eine einzige, die restlichen 54 Groß- und Mittelstädte zwei und mehr Güterverkehrsstellen, die unbeschränkt für den Ladungsverkehr zugelassen waren. Insgesamt verfügten die Groß- und Mittelstädte mit 1330 Güterverkehrsstellen 54,8 % der am 01.07.2004 noch existierenden 2426 Güterverkehrsstellen für den Ladungsverkehr (weitere Details siehe in der Anlage Groß- und Mittelstädte im Verzeichnis der Güterverkehrsstellen).

Ein weiteres, extrem wichtiges Gesetz wurde zum 01.01.1994 mit dem Tarifaufhebungsgesetz in Kraft gesetzt. Es war auf eine weitere Liberalisierung im Güterverkehr ausgerichtet. Mit ihm entfiel nicht nur die Beförderungspflicht der Eisenbahn, auch die Pflicht zur Bildung von Tarifen entfiel. Auch im internationalen Verkehr entfiel die Beförderungs- und Tarifpflicht, die alte CIM wurde durch eine neue ersetzt. Die noch verbliebenen „Tarife“ hatten nur noch Empfehlungscharakter und waren nicht mehr zwingend anwendbar. Da gleichzeitig auch im Straßen- und Binnenschiffsverkehr die Tarifpflicht aufgehoben wurde, fielen die Transportpreise in kurzer Zeit in den Keller, die freie Preisbildung war in vollem Gange, der Wettbewerb knochenhart geworden. Auch alle bisherigen Institutionen, die mit der Preisbildung und Überwachung zu tun hatten, entfielen (Ständige Tarifkommission, Tarifkommissionen beim Lkw, Frachtausschüsse beim Binnenschiff). Die Bundesanstalt für den Güterverkehr wurde umbenannt in Bundesamt für den Güterverkehr, behielt aber ihr Kürzel BAG bei und bekam statt der Überwachungsfunktion andere Aufgaben zugeteilt. Im Zuge der weiteren Liberalisierung entfiel im Jahr 1998 die Konzessionierung und Kontingentierung im gewerblichen Güterkraftverkehr.

Die 2. Stufe der Bahnreform zum 01.01.1999 brachte weitere Veränderungen innerhalb des Konzerns Deutsche Bahn AG mit sich. Aus den bisherigen Geschäftsbereichen wurden unter dem Dach der Deutsche Bahn AG Holding 5 eigenständige AG gegründet. Der bisherige Geschäftsbereich Güterverkehr wurde zur DB Cargo AG, die im Jahr 2003 dann in DB Railion Deutschland AG umbenannt wurde. Ein weiteres wichtiges Ereignis für die DB Cargo AG war im Jahre 2002 die Übernahme der „Stinnes AG“ einschließlich der Schenker-Gruppe. Letztere war weltweit auf dem Logistiksektor tätig und war früher schon als Tochter der Deutschen Bundesbahn unter dem Namen Spedition Schenker tätig, die überall dort, wo es möglich war ihre Transporte der Deutschen Bundesbahn zur Beförderung übergab bzw. mit ihr eng zusammenarbeitete.

Auf die Auswirkungen der Bahnreform auf die übrigen Geschäftsfelder der Deutschen Bahn AG wird hier nicht eingegangen.

a) Der Wagenladungsverkehr

Unter den genannten Prämissen war es natürlich für die Bahn nicht leicht, ihre Verkehrsanteile zu erhalten oder gar auszubauen. So war nach der Wiedervereinigung in den Jahren von 1991 bis 1998 die Verkehrsleistung des Lkw um fast 30 % gestiegen, während die der Bahn um 9 % gesunken war. Nachdem die Transportpreise bei der Konkurrenz infolge des Wegfalls der Tarifpflicht usw. nach dem 01.01.1994 um 25 % und mehr eingebrochen waren und auch der Schienenanteil an den Verkehrsmengen in Ostdeutschland nach dem Wegfall der staatlichen Verkehrslenkung sich mehr als halbiert hatte, galt es vor allem, die Verkehre der Schiene zu erhalten, bei denen sie ihre Stärken voll

ausspielen konnte (Ganzzugverkehr, Kombierter Verkehr). Daneben war eine engere Zusammenarbeit und Vernetzung zwischen den Verkehrsträgern anzustreben, wobei jeder seine eigenen Vorzüge einbringen konnte (Schaffung von Güterverkehrszentren (GVZ) usw.). Daher ist es für die Deutsche Bahn AG heute wichtig, dass alle neuen Güterverkehrszentren mit Gleisanschluss an das Schienennetz angeschlossen werden.

Mit der Einrichtung des „Kunden Service Zentrums“ (KSZ) in Duisburg (anfangs teilweise auch in Essen) Mitte bis Ende der 90er Jahre wurden nach und nach immer mehr Aufgaben von den Abfertigungen und Regionalbereichen zu diesem verlagert wie Abfertigungsarbeiten, Kundenberatung, Entschädigungsdienst, Abrechnung mit den Kunden usw.. Mit dem Kunden Service Zentrum setzte sich die rasante Entwicklung der Rationalisierung fort, die dazu führte, dass immer mehr Aufgaben vom Außendienst abgezogen und zentral erledigt wurden. Dies wird anschaulich an der Entwicklung der unbesetzten Tarifbahnhöfe in Deutschland deutlich. Während der Anteil der verkehrlich unbesetzten Tarifbahnhöfe (außer Privatbahnen) in Gesamtdeutschland am 01.03.1946 gerade einmal bei 3,3 % gelegen hatte (285 von 8539), waren von den am 01.07.2004 noch existierenden 1923 Tarifbahnhöfen der Deutschen Bahn AG 1772 unbesetzt, das entspricht einem Anteil von 92,1 %! Die ebenfalls zu den Güterverkehrsstellen zählenden Abfertigungshilfsstellen (AbfH) (meist unbesetzt) und Ladestellen (Ldst) (alle unbesetzt), sind in diesen Zahlen nicht enthalten, da sie nicht eigenständig, sondern einem Güterbahnhof (Gbf) zugeordnet sind.

Auf Drängen des Beförderungsdienstes wurden in den Jahren 1998 - 2003 im „Verzeichnis der Bestimmungsstellen für Güterwagen“ (siehe auch Abschnitt I. Ziffer 10.) 1051 (!) Güterverkehrsstellen für Ladungen neu aufgenommen und mit einer eigenen Richtzahl versehen. Dies brachte erhebliche Erleichterungen sowohl bei der Zugbildung als auch im Rangiergeschäft bei der Bedienung der Gleisanschlüsse mit sich. Diese neuen Güterverkehrsstellen wurden gleichzeitig meist als Ladestellen oder Abfertigungshilfsstellen in den Bahnhofstarif aufgenommen. Neu- oder Mehrverkehr wurde durch diese Maßnahme nicht gewonnen, da diese Stellen ja auch schon vorher bedient worden waren. Teilweise handelte es sich bei den neuen Güterverkehrsstellen nur um bestimmte Hallen oder Gleise in Großanschlüssen, so z B in Fallersleben (VW) und Ingolstadt Nord (Audi) mit jeweils 28 neuen Güterverkehrsstellen im Bahnhofstarif, auch im Hafengebiet von Duisburg und Hamburg kam es zu 17 bzw. 12 neuen Güterverkehrsstellen. Außerdem wurden teilweise auch einzelne Gleise bei Rangierbahnhöfen zu Ladestellen, auf denen dann die Wagen für bestimmte Firmen oder zu bestimmten Zwecken gesammelt wurden. Allein im Jahr 1999 waren es 447 dieser neuen Güterverkehrsstellen, die in den Bahnhofstarif integriert wurden.

Im Kombinierten Verkehr innerhalb Deutschlands wurde im Jahre 2000 das Ganzzugnetzwerk 2000+ eingerichtet. Auch im internationalen Verkehr entstand ein ähnliches Netz an Ganzzugverbindungen.

Im Jahr 2001 wurde seitens DB Cargo ein weiteres einschneidendes Rationalisierungsprogramm, das „Marktorientierte Angebot Cargo“ (Mora C) bekannt gegeben, das dann in den Folgejahren von 2002 bis 2004 realisiert wurde. Wie DB Cargo festgestellt hatte, verursachte die Bedienung vieler Gleisanschlüsse (ca. 6600 - vgl. auch die Zahl am 01.01.1994 = noch 11290 Gleisanschlüsse!!) höhere Kosten als sie Einnahmen erbrachte, sie war somit unwirtschaftlich. Mit dem Verkehrsaufkommen, das über die Gleisanschlüsse dieser Kunden abgewickelt wurde, konnten jedoch nur 5 % der Einnahmen erzielt werden. DB Cargo konzentrierte sich dagegen auf das Verkehrsaufkommen von 319 Großkunden mit rund 85 % der Einnahmen sowie auf weitere 500 mittelgroße Kunden, die weitere 10 % der Einnahmen erbrachten. Mit der Kündigung der Gleisanschlussverträge der unwirtschaftlichen Gleisanschlüsse versprach sich die Deutsche Bahn AG eine Einsparung von ca. 500 Mio DM jährlich. Von der Maßnahme betroffen waren in erster Linie kleinere Kunden mit nur geringem Wagenaufkommen oder solche, deren Gleisanschluss abseits der Hauptstrecken an einer Nebenstrecke lag. Die Realisierung führte somit zu einer weiteren Ausdünnung des Verkehrsangebotes in der Fläche, zum weitgehenden Rückzug aus dem Einzelwagenverkehr und zur Schließung zahlreicher Güterverkehrsstellen. Dies wiederum zog auch die Schließung zahlreicher Rangierbahnhöfe nach sich. Von den am 01.01.2000 noch existierenden 2560 Gvst (einschließlich der Abfertigungshilfsstellen und Ladestellen, auch die der o g neu aufgenommenen) der DB Cargo wurden bis zum 31.12.2002 genau 1100 geschlossen. Das sind exakt 43 %. Bis zum 01.07.2004 kamen weitere 128 Schließungen dazu.

Die DB Cargo AG bemühte sich, die betroffenen Kunden soweit wie möglich mit alternativen Lösungen auch weiterhin für den Schienenverkehr zu erhalten, indem sie die betroffenen Strecken und Güterverkehrsstellen durch Privatbahnen

weiterbedienen ließ, die nicht in Konkurrenz zu ihr standen. Die zweite Möglichkeit war der Verkauf oder die Verpachtung dieser Strecken und Güterverkehrsstellen an die Kunden, die diese anschließend als Anschlussbahn in eigener Regie oder durch einen Eisenbahnverkehrsunternehmer weiter betreiben konnten. Auch die Umstellung auf Großcontainer war eine weitere Möglichkeit der Weiterbedienung. Leider gelangen diese Alternativen bei weitem nicht in allen Fällen. Als weiteres Ergebnis von Mora C war ein gravierender Rückgang des Einzelladungsverkehrs zu verzeichnen. Dieser hat, soweit er nicht über Gleisanschlüsse und Lagerplätze abgewickelt wird, nur noch im Bereich des Holzversandes eine gewisse Bedeutung. Durch die Übernahme der für die Deutsche Bahn AG unrentablen Strecken durch nichtbundeseigene Eisenbahnen und deren Bemühungen zur Verkehrssteigerung wuchs der Anteil der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen an den Güterverkehrsleistungen auf rd. 10 % und ist weiter im Wachstum begriffen.

Negativ auf den Einzelladungsverkehr der Deutschen Bahn AG insgesamt wirkte sich auch die Tatsache aus, dass der Einzelladungsverkehr sowohl in Frankreich als auch in Italien komplett eingestellt wurde. Somit war auch im internationalen Verkehr zwischen Deutschland und Frankreich bzw. Italien Einzelladungsverkehr nicht mehr möglich.

Nicht unerwähnt bleiben sollten an dieser Stelle auch die Castortransporte der Atomindustrie, die unter großen Sicherheitsvorkehrungen, mit zahlreichen Zwischenfällen und Zwischenstopps von Frankreich kommend schon seit Jahren zum Zwischenlager in Gorleben in Sonderzügen über die Schiene transportiert werden.

b) Der Stückgutverkehr

Im Zuge der 1. Stufe der Bahnreform wurde der Stückgutverkehr der neu gegründeten Deutschen Bahn AG dem Geschäftsbereich Stückgutverkehr zugeordnet, der wiederum in 38 Niederlassungen untergliedert war. Da der Stückgutverkehr der Deutschen Bundesbahn immer mehr zurückgegangen und immer unrentabler geworden war, bestand die Unternehmenspolitik der neuen Deutschen Bahn AG darin, ihren stark defizitären Stückgutverkehr ohne weitere eigene Investitionen auslaufen zu lassen. Sie ließ ihn mit der gemeinsamen Gründung der Firma Bahntrans GmbH am 02.09.1994 zusammen mit der Düsseldorfer Lkw-Spedition Thyssen Haniel Logistic GmbH (THL) - die ihrerseits eine Tochter der Firma Thyssen Handelsunion (THU) war - auslaufen. Die neue Firma Bahntrans hatte es sich zum Ziel gesetzt, rund 70 % des noch auf der Schiene verbliebenen Stückgutverkehrs in Höhe von 4,75 Mio t der Schiene zu erhalten. Dies sollte mit einem neuen Konzept ähnlich dem des kombinierten Verkehrs bewerkstelligt werden. Dazu sollten 41 Frachtzentren in ganz Deutschland eingerichtet werden. Die Stückgüter sollten wie bisher per Lkw vom Kunden abgeholt und anschließend zum Frachtzentrum gefahren werden. Dort sollten sie in Container umgeladen und per Bahn dem Zielfrachtzentrum zugeführt werden. Ab dort sollte die Zustellung zum Kunden wieder wie gehabt über die Straße per Lkw erfolgen. Sceptiker sahen schon damals ein wesentliches Problem bei der Zielsetzung der neuen Firma, dass die Deutsche Bahn AG zwar 50 % der Anteile an der Firma Bahntrans hielt, die unternehmerische Führung jedoch der THL überließ, die die restlichen 50 % an der Bahntrans besaß. Eine vertragliche Verpflichtung zur Einhaltung der gesteckten Ziele bestand jedoch nicht. Insider munkelten schon damals, dass dies für den Stückgutverkehr auf der Schiene das Ende sei. Wie befürchtet, wurden die von den Anteilseignern vorgesehenen Ziele bei weitem nicht erreicht. Es kam zu erheblichen Anfangsschwierigkeiten, der Umsatz ging zurück, die angestrebten 70 % Schienenanteil wurden nie erreicht. So kam es bereits 1997 zu einem Strategiewechsel. Deutsche Bahn AG und THL unterstützten die Bahntrans noch einmal mit einem finanziellen Zuschuss und beschränkten ihren ursprünglichen Plan auf jetzt 7 Frachtzentren der Bahntrans und 16 Vorabfrachtzentren der Deutschen Bahn AG, über die der Verkehr künftig abgewickelt werden sollte. Dadurch war es der Deutschen Bahn AG möglich, ihre eigenen Aktivitäten im Bereich des Einsammelns der Stückgüter, der mit hohen Verlusten verbunden war, einzustellen. Das Ende der eigenständigen Firma Bahntrans war gekommen, als die Deutsche Bahn AG am 23.06.1998 ihren Anteil an der Firma Bahntrans an die Firma ABX Logistics, die eine Tochter der belgischen Staatsbahn SNCB/NMBS war, verkaufte. Im Gegenzug erhielt die Deutsche Bahn AG 10 % der THL-Anteile. Die THU ihrerseits veräußerte ihre 100 %-Beteiligung an der THL ebenfalls an die Firma ABX-Logistics.

Im Bahnhofstarif verabschiedete sich die Deutsche Bahn AG und mit ihr zwangsweise auch die noch beteiligten Privatbahnen schon früher vom Stückgutverkehr, indem die noch verbliebenen restlichen Güterverkehrsstellen mit Stückgutverkehr ihre Abfertigungsbefugnisse für Stückgut mit Ablauf des 31.12.1995 verloren. Damit war auch im Bahnhofstarif nach außen sichtbar zum 01.01.1996 der Stückgutverkehr der Eisenbahn auf der Schiene endgültig

eingestellt.

c) Der Tierverkehr

Der Tierverkehr auf der Schiene war in Deutschland durch den Wegfall vieler Schlachthöfe und Änderungen in der landwirtschaftlichen Struktur, aber auch durch die Verlagerung der Transporte auf den Lkw, fast zur Bedeutungslosigkeit verurteilt worden. Die Deutsche Bahn AG (wie auch schon vorher die Deutsche Bundesbahn) reagierte auf diese Entwicklung durch immer mehr Aufhebungen der Abfertigungsbefugnis für den Tierverkehr im Bahnhofstarif. Zum 02.01.2002 wurde bei den noch verbliebenen wenigen Güterverkehrsstellen mit Abfertigungsbefugnis für den Tierverkehr dieselbe aufgehoben und der Tierverkehr im Binnenverkehr der Bundesrepublik Deutschland eingestellt. Lediglich im internationalen Transitverkehr werden in Deutschland nach Vereinbarung noch Tiertransporte auf der Schiene durchgeführt.

E. Ausblick

Wie die weitere Entwicklung nach dem 01.07.04 gezeigt hat, geht die Liberalisierung auf dem Verkehrsmarkt vor allem auch durch Betreiben der Europäischen Union unentwegt weiter. So wurde 2007 auch die Kabotage auf der Schiene ermöglicht, 2012 soll sie innerhalb der Europäischen Union voll freigegeben werden. Auch die letzte Bastion der Schiene im Personenfernverkehr fällt im Jahre 2013, wenn private Busunternehmen Linienverkehre auch in den Verbindungen aufnehmen können, die bisher nur der Eisenbahn vorbehalten waren. Jetzt geht es also auch dort ans Eingemachte! Ist es von Seiten der Politik tatsächlich richtig, den gesamten Verkehrsmarkt den freien Kräften des Marktes zu überlassen? Ruinöser Wettbewerb geht letztendlich zu Lasten des Personals und der Sicherheit. Wo und wann wird die Politik doch wieder ordnend eingreifen müssen?

Ob die Trennung von Netz und Betrieb kommt, steht noch in den Sternen. Wird das Netz der Deutschen Bahn AG entzogen, werden die dicken Einnahmen aus den Trassenentgelten auch noch entfallen. Wird die Deutsche Bahn AG den Einzelwagenverkehr irgendwann komplett einstellen, wie in Italien und Frankreich schon geschehen? DB Schenker AG, wie die Güterverkehrstochter der Deutschen Bahn AG inzwischen heißt, ist, wie seitens der Deutschen Bahn AG betont wird, weltweit gut aufgestellt und trägt zu den relativ guten Bilanzzahlen der Deutschen Bahn AG bei. Dabei wird allerdings inzwischen ein nicht unerheblicher Teil dieser Leistungen im Ausland bzw. im Lkw-Verkehr von DB Schenker erbracht, dazu kommen erhebliche Leistungen im Logistikgeschäft. Ich glaube, man muss sich einfach von der Vorstellung eines halbwegs flächendeckenden Güterverkehrs auf der Schiene in Deutschland verabschieden, so weh es dem „alten“ Eisenbahnerherz auch tut. Die Politik hatte zwar bereits seit den 50er Jahren immer wieder betont, die Eisenbahn zu schützen, die dafür auch bestimmte Leistungen zu erbringen hatte (u a Beförderungspflicht). Dies kam in zahlreichen Gesetzen und Beschlüssen zum Ausdruck, jedoch ließ man regelmäßig Ausnahmeregelungen und (wahrscheinlich gewollte) Schlupflöcher zu, die es der Konkurrenz ermöglichten, sich mehr und mehr vom Gesamtkuchen des Verkehrsmarktes abzuschneiden. Eine für die Eisenbahn wirklich faire Verkehrspolitik hat es nach dem 2. Weltkriege nicht mehr gegeben. Dafür waren überall in Europa die Interessen der Automobillobby, aber auch die der Verlagerer zu stark. Über Jahrzehnte haben unsere Politiker, insbesondere die Verkehrsminister, in Talkshows und Versammlungen beteuert, mehr Güterverkehr auf die Schiene zu bringen. Was wurde dazu getan? Nichts! Ich frage mich, wo sollen denn diese groß angekündigten Verlagerungen auf die Schiene heute noch stattfinden? Weite Bereiche unserer Republik sind inzwischen ohne Bahnanschluss, nennenswerter Güterverkehr ist nur noch punktuell oder in Ballungsgebieten vorhanden. Wenn man sich die Entwicklung ab 1946 auf der Karte aber auch in den von mir angefertigten Statistiken (siehe Anlagen zum Verzeichnis der Güterverkehrsstellen) ansieht, kann man nur noch erschrecken, sie sagen alles.

Eine mögliche Renaissance der Schiene im Güterverkehr wird es vielleicht dann geben, wenn die Lkw von Hamburg bis München einen großen Stau bilden oder wenn die Kosten für Neubau und Unterhaltung des Straßennetzes nicht mehr zu finanzieren sind. Dann gibt es aber auch kein Geld mehr für die Schiene! Und wenn, wo und wie wird das Geld dann eingesetzt (siehe Stuttgart 21 !!)? Lastet endlich nach dem Verursacherprinzip dem Verkehrsträger Lkw alle Kosten an, die er verursacht! Sie sind durch die heutigen Abgaben an Steuern und Maut, die für die inländischen

Spediteure durch Ausgleichsprogramme zum Teil wieder stark reduziert werden, bei weitem nicht abgedeckt, insbesondere die Kosten für den Transitverkehr nicht. Eine gedeihliche Zukunft kann es nach meiner Ansicht nur dann geben, wenn die einzelnen Verkehrsträger voll miteinander zusammenarbeiten und die Politik ordnend deren jeweiligen Stärken gerecht wird. Dazu sollte der Güterfernverkehr (auch der Werkfernverkehr), wie schon von Georg Leber angedacht, von der Eisenbahn übernommen werden. In Form eines kombinierten Verkehrs könnten die Transporte dann in der Fläche vom Lkw übernommen werden. Für den erforderlichen Umschlag stünden Umschlagbahnhöfe, Güterverkehrszentren und Rangierbahnhöfe zur Verfügung, deren Kapazitäten ggf. entsprechend ausgebaut werden müssten. Dort wo keine feste Umschlagmöglichkeit bestehen würde, könnte das Transportnetzwerk „Mobiler“, das System „CargoBeamer“ oder das Güterwagen-Konzept „Megaswing“ zum Einsatz kommen. Man muss es nur politisch wollen und durchsetzen, auch wenn es während der Einführungsphase noch etwas teurer ist (siehe hierzu den Beitrag „Ohne Kran auf die Bahn“ aus DB Welt Nr. 2, Ausgabe Februar 2013). Beim „Mobiler“ verladen speziell umgerüstete Lkw die Wechselbehälter direkt auf einen Güterwagen und bedienen gleichzeitig die kurze Strecke zwischen Schienenanschluss und Werk. Ein ähnliches System war bereits in den 70er Jahren in der „DVZ“ vorgestellt worden. Es war von einem Ingenieur aus der Schweiz entwickelt worden, landete jedoch wahrscheinlich, da damals nicht gewollt, in irgendeiner Schublade. System „Cargobeamer“ und „Megaswing“ ermöglichen die Verladung von Sattelanhängern ohne Krananlage.

Die Möglichkeiten und Erfindungen zur Verlagerung von zusätzlichem Verkehr auf die Schiene sind also da. Um sie umzusetzen, müssen jedoch bei Politikern, Transportunternehmen und allen Verkehrsträgern noch dicke Bretter gebohrt werden.

F. Verzeichnis der Abkürzungen

ABA = Allgemeine Bedingungen für Anschlußbahnen (DR)
AbfH = Abfertigungshilfsstelle
Abschn = Abschnitt
ACTS = Abrollcontainer-Transportsystem
AEG = Allgemeines Eisenbahngesetz
AEST = Allgemeiner Europäischer Stückguttarif
Agl = Ausgleichsamt für fehlende und überzählige Sendungen
Anl = Anlage
Antü = Anteilsübersicht
AT = Ausnahmetarif
ATV = Allgemeine Tarifvorschriften
Au = Augsburg (BD)
AW = Ausbesserungswerk
Az = Arbeitszug

BAB = Bundesautobahn
BAG = Bundesanstalt für den Güterfernverkehr
BB = Brandenburg (Bundesland)
BbG = Bundesbahngesetz
BD = Bundesbahndirektion
BE = Berlin (Bundesland)
Bef = Beförderungsbuch
Bef Bed = Beförderungsbedingung (en)
Beh Vo = Behältervorschrift
Bek = Bekanntmachung (im Tarif- und Verkehrsanzeiger)
Ber Bl = Berichtigungsblatt
Bf = Bahnhof
Bfv = Bahnhofsverzeichnis
Bln = Berlin (RbD)
BMV = Bundesverkehrsminister(ium)
BPO = Eisenbahn-Gütertarif Balkan-Vorderer Orient
BRD = Bundesrepublik Deutschland
bRU = bahnamtlicher Rollfuhrunternehmer
Bsl = Breslau (RBD)
BT-Wagen = Behältertragwagen
BW = Baden-Württemberg (Bundesland)
Bww = Bahnbetriebswagenwerk
BY = Bayern (Bundesland)
BZA = Bundesbahnzentralamt
bzw. = beziehungsweise

CABF = Cargo Bahnhof
CIM = Internationales Übereinkommen für den Transport von Gütern durch die Eisenbahn
COTIF = Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr
Cs = Cottbus (RbD)
Cubf = Containerumschlagbahnhof

DA = Dienstanweisung
DB = Deutsche Bundesbahn
DB AG = Deutsche Bahn AG
DDR = Deutsche Demokratische Republik

De = Durchgangseilgüterzug
DEGT = Deutscher Eisenbahn-Güter- und Tiertarif
DEMT = Deutscher Eisenbahn-Militärtarif
DETT = Deutscher Eisenbahn-Tiertarif
Dg = Durchgangsgüterzug
Dgw = Dienstgüterwagen
d h = das heißt
DIGT = Deutsch-Italienischer Eisenbahn-Gütertarif
DIUM = Einheitlicher Entfernungszeiger für den internationalen Güterverkehr
DJGT = Deutsch-Jugoslawischer Eisenbahn-Gütertarif
DR = Deutsche Reichsbahn (auf dem Gebiet der ehemaligen DDR und Westberlin bis 1994)
DR = Deutsche Reichsbahn (im Bereich der Ostgebiete)
Dre = Dresden (Rbd)
DRG = Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
DS = Druckschrift
DSB = Dänische Staatsbahn
Dstg = Dienstgüterzug
DV = Dienstvorschrift
DVst = Dienststellenvorsteher
DVZ = Deutsche Verkehrszeitung
Dz = Danzig (RBD)

ED = Eisenbahndirektion
EdS = Eisenbahnen des Saarlandes
EG = Europäische Gemeinschaft
Eg = Eilgüterzug
Ega = Eilgüterabfertigung
EGKS = Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl
EIU = Eisenbahninfrastrukturunternehmen
Ek = Eilgutkurswagen
Erf = Erfurt (Rbd)
Erm V = Ermittlungsvorschrift
Esn = Essen (BD)
ESt = Eilstückgut
ETT = Einheitlicher Transittarif (der Ostblockbahnen)
EU = Europäische Union
Euw = Eilgutumladewagen
EVbl = Eisenbahn-Verkehrsblatt - Verkehrsdienstliche Mitteilungen für die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs
EVO = Eisenbahn-Verkehrsordnung
EVU = Eisenbahnverkehrsunternehmen
EW = Eilgutwagenladung
EWA = Eilgutwagenladung für Anschließer

FA = Frachtausschuß (der Binnenschifffahrt)
Fbr = Frachtbrief
FF = Französische Franken
Ffm = Frankfurt (Main) (BD)
FIV = Fahrzeug-Informations- und Vormeldesystem
Fk = Feuergutkurswagen
Fktr = Frachtenkontrolleur
Fst = Frachtstückgut
FTB = Frachten- und Tarifezeiger Binnenschifffahrt

FVT = Frachtverteilungstafel
FW = Frachtgutwagenladung
FWA = Frachtgutwagenladung für Anschließter

Ga = Güterabfertigung
Gag = Ganzzug
GAV = Güterabfertigungsvorschriften
GB = Geschäftsbereich
Gbf = Güterbahnhof
GBV = Güterbeförderungsvorschriften
GCUP = Großcontainerumschlagplatz (bei der DR)
Gdg = geschlossener Zug mit Großraumwagen
Gew = geschlossener Eilstückgutwagen
GFT = Güterfernverkehrstarif (Lkw)
Gfw = geschlossener Feuergutwagen
GGVE = Gefahrgutverordnung Eisenbahn
Gla = Gleisanschluss
Gmp = Güterzug mit Personenbeförderung
Gnst = Güternebenstelle
GNT = Güternahverkehrstarif (Lkw)
GRA = Großrechenanlage
Gsw = geschlossener Stückgutwagen
GüKG = Güterkraftverkehrsgesetz
Gv = Güterverkehr
GV = Generalvertretung der Bundesbahndirektion
GV G = Generalvertretung Güterverkehr der Bundes-/Reichsbahndirektion
Gvst = Güterverkehrsstelle
GVZ = Güterverkehrszentrum
Gwd = Greifswald (Rbd)
Gwg = Güterwagen
GWV = Güterwagenvorschriften
Gz = Güterzug
GZV = Güterzugbildungsvorschriften

Han = Hannover (BD)
HB = Bremen (Bundesland)
Hbf = Hauptbahnhof
HE = Hessen (Bundesland)
Hgbf = Hauptgüterbahnhof
HH = Hamburg (Bundesland)
HI = Halle (Rbd)
Hmb = Hamburg (BD)
HU = Hauptuntersuchung
HVB = Hauptverwaltung der DB
HWA = Hauptwagenamt

ICG = Intercity-Güterzug
IntVerz = Verzeichnis der im NE-Wechselverkehr anwendbaren internationalen Tarife mit den für die Berechnung der NE-Anteile erforderlichen Angaben
ITS = Integrierte Transportsteuerung

Kar = Karlsruhe (BD)

KB = Kundenberater (bei der GV)
Kbf = Knotenbahnhof
Kbg = Königsberg (RBD)
Köl = Köln (BD)
Ks = Kassel (BD, bis 1952)
Ksl = Kassel (BD, ab 1952)
KSZ = Kunden Service Zentrum
KV = Kombiniertes Verkehr
KVL = Kraftverkehrsleitung
KVO = Kraftverkehrsordnung
Kvst = Kraftverkehrsstelle
KWZ = Kleinwasserzuschlag

Ldst = Ladestelle
Leig = leichter Güterzug
Lg = Leerwagenzug
LIF = Verzeichnis der Grenzübergänge und der im internationalen Eisenbahn-Güterverkehr geltenden
Einschränkungen
Lkw = Lastkraftwagen
Lp = Lagerplatz
Lü = Lademaßüberschreitung
LüP = Länge über Puffer

Mg = Magdeburg (Rbd)
Mio = Million(en)
Mora C = Marktorientiertes Angebot Cargo (Sanierungsprogramm)
Mst = Münster (BD)
Mü = München (BD)
MV = Mecklenburg-Vorpommern (Bundesland)
Mz = Mainz (BD)

N = Nachtrag
N = Nahgüterzug
NCM = Gemeinsames Güterverzeichnis (Nomenclature internationale des marchandises)
Ne = Naheilgüterzug
NE = Nichtbundeseigene Eisenbahn
Ng = Nahgüterzug
NI = Niedersachsen (Bundesland)
NL = Niederlassung
NS = Niederländische Eisenbahnen (Nederlandse Spoorwegen)
nt Pm = nichttarifgebundene Preismaßnahme
Nür = Nürnberg (BD)
NVP = Nahverkehrspreisordnung (Lkw)
NW = Nordrhein-Westfalen (Bundesland)

OBL = Oberbetriebsleitung
o g = oben genannt
Op = Oppeln (RBD)
OPW = Güterwagenverband der Ostblockstaaten
Ost = RBD Osten in Frankfurt (Oder)
Ow = Ortswagen

PA = Prüfungsamt

PAB = Allgemeine Bedingungen für Privatgleisanschlüsse (DB)
Pmg = Personenzug mit Güterbeförderung
P-Wagen = Privatgüterwagen

RBD = Reichsbahndirektion (der DRG und in der SBZ bis zur Gründung der DR)
Rbd = Reichsbahndirektion (DR ab 1952)
Rbf = Rangierbahnhof
Re = Regensburg (BD, bis 1952)
Reg = Regensburg (BD, ab 1952)
RID = Regelung zur internationalen Beförderung gefährlicher Güter im Schienenverkehr (Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses)
RIV = Internationale Bestimmungen über die gegenseitige Benutzung von bahneigenen Güterwagen (Regolamento Internazionale dei Veicoli)
RKT = Reichskraftwagentarif
Rn = Randnummer (in der Anlage zur GGVE/des RID)
Ro La = Rollende Landstraße
RP = Rheinland-Pfalz (Bundesland)

SBB = Schweizerische Bundesbahn
Sbf = Saisonbahnhof
Sbr = Saarbrücken (ED, BD)
SBZ = Sowjetische Besatzungszone
Sch = Schwerin (Rbd)
SEB = Saarländische Eisenbahnen
Sg = Schnellgüterzug
SH = Schleswig-Holstein (Bundesland)
Sk = Stückgutkurswagen
SL = Saarland (Bundesland)
Sm = Schmalspur
SN = Sachsen (Bundesland)
SNCB = Belgische Staatsbahnen (Société nationale des chemins de fer belgiques)
SNCF = Französische Staatsbahnen (Société nationale des chemins de fer francaises)
Sp. = Spalte
ST = Sachsen-Anhalt (Bundesland)
St = Stückgut
Stg = Stuttgart (BD)
Stn = Stettin (RBD)
StTK = Ständige Tarifkommission
StTO = Stückgut-Transport-Ordnung (DR)
StVZO = Straßenverkehrszulassungsordnung
SWDE = Betriebsvereinigung Südwestdeutscher Eisenbahnen (später: Deutsche Bundesbahn - Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen)

TA = Tatbestandsaufnahme
TEEM = Trans-Europ-Züge für Güter
Tfv = Tarifverzeichnis
TG = Transportgemeinschaft (DR)
TH = Thüringen (Bundesland)
TK = Tarifkommission (für das Lkw-Gewerbe)
tkm = Tonnenkilometer
TKN = Tarifkommission des allgemeinen Güternahverkehrs (beim Lkw)
Tr = Trier (BD)
TVA = Tarif- und Verkehrs-Anzeiger

- a) für die Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs im Gebiet der Bundesrepublik Deutschland
b) für I Eisenbahn, II Kraftverkehr und III Schifffahrt (in der DDR)

u a = unter anderem

Üb = Übergabezug

Ubf = Umschlagbahnhof

UIC = Internationaler Eisenbahnverband (International Union of Railways)

Ust = Umladestelle

Uw = Umladewagen

VA = Verkehrsamt

Vbf = Verschiebebahnhof (Vorgänger für Rbf)

VEB = Volkseigener Betrieb (in der DDR)

Verta = Vereinfachte Tatbestandsaufnahme

v g = vorstehend genannt

VK = Verkehrskontrolle

Vk = Viehkurswagen

W = Wagenladung (im Bahnhofstarif)

Wg = Wagen

Wgl = Wagenladung

Wk = Wagenladungsknotenbahnhof (DR)

Wt = Wuppertal (BD)

ZfB = Zentralstelle für Betriebswirtschaft und Datenverarbeitung

Ziff = Ziffer

ZTL = Zentrale Transportleitung

Zu = Zuschlagsfracht (Hinweis im Bahnhofstarif bei den betroffenen Gvst)

Zu-Blatt = Zuschlagsblatt

Zu-Fracht = Zuschlagsfracht

ZV = Zollvorschrift

ZVL = Zentrale Verkaufsleitung

G. Quellenangabe und besuchte Websites

(soweit im Text nicht schon angegeben)

a) Quellenangabe

Eisenbahn-Verkehrsordnung und CIM
Gütertarife von DB und DR
Amtsblätter der DB
Eisenbahn-Verkehrsblätter von DB und DR
Dienstvorschriften der DB
Mitarbeiterzeitungen der DB
DB-Kundenbrief
Presse-Mitteilungen der DB
Deutsche Bahn, Daten und Fakten (Hrsg. Deutsche Bahn AG)
Deutsche Verkehrs-Zeitung (DVZ)
Die Bundesbahn

b) Websites

verkehrsrelikte.de
bahnstrecken.de
rbd-erfurt.de/strecken
railhoo.de
home.arcor.de
home.arcor.de/mhdoerfler/ddr/anowksbz.htm - 30k -
railfan.de/nebahn/morac
bahnstatistik.de
greif.uni-greifswald.de/geogreif/?page_id=4484
bahnsuche.de
eisenbahnrelikte.de
lokomotive.de
bahnbuch.de
vergessene-bahnen.de
ralfs-eisenbahn.de
wikipedia.de
sachsenschiene.de
eisenbahn-literatur.de/literatur/allg-zs-abl.html
forum-thetrain.de
epoche 2.de
epoche 3.de
eisenbahn-sammler-shop.de
zeno.org/neger - 1904/A/eisenbahnverkehr/de
spurensuche-eisenbahn.de
hs-merseburg.de
transportrecht.org/dokumente/C/M.pdf
dr(1945-1993))wiki.de
eisenbahnforum.de
drehscheibe-foren.de
historischesforum.de
deutschland-navigator.de
wikimedia.org
wikimedia.org/country/germany
deutschefotothek.de/info/messtischblaetter

bildarchiv-ostpreussen.de
partim.de
landkartenarchiv.de
sachsendigital.de
mapywig.org/m/wig25k
igrek.amzp.pl

Sollte ich eine Quelle oder Webseite aus Versehen nicht angegeben haben, so bitte ich dies zu entschuldigen.