

# Vorwort

Im ersten Geschäftsjahr als Aktiengesellschaft stellte die DB die Weichen für eine durchgreifende Modernisierung ihres Triebfahrzeugparks. Eine neue Lokomotivgeneration, weiterentwickelte ICE-Bauarten und Neitech-Triebzüge sowie S-Bahn-Gliederzüge wurden in Auftrag gegeben. Die anstehende Regionalisierung veranlaßte die Industrie zur Entwicklung kostengünstiger Nahverkehrstriebwagen.

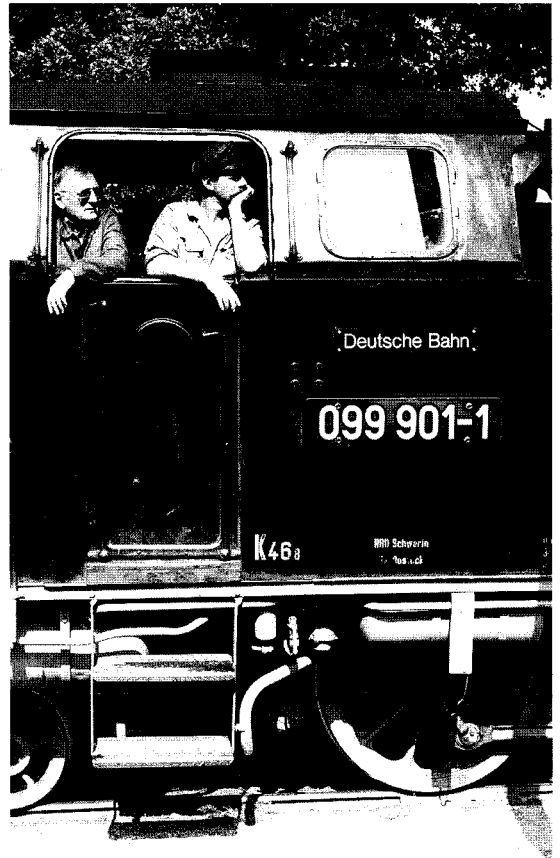
Auf das Streckennetz bezogen verläuft die Entwicklung nicht überall geradlinig in Richtung Innovation. Bei manchen Elektrifizierungsvorhaben traten Verzögerungen auf, und die Mittel für den Bau von Schnellfahrstrecken fließen nicht mehr so reichlich, wie man es noch vor wenigen Jahren erhofft hatte. Mit dem Übergang der Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf die Länder und Kreise dürften sich die Standards künftig regional unterschiedlich entwickeln. Für 1995/96 zeichnen sich nach längerer Ruhe, wenn auch noch vereinzelt, erneute Stilllegungstendenzen ab.

Weitaus dramatischer ist die Lage im Güterverkehr: Der Zwang zur Eigenwirtschaftlichkeit zwingt die Deutsche Bahn zu einem noch nie dagewesenen Rückzug aus der Fläche. Zwar stieg 1994 im Güterfernverkehr erstmals wieder das Transportaufkommen an, doch von einer dauerhaften Kehrtwende zu sprechen wäre verfrüht. Die Einstellung der Verkehrsbedienung in der „Fläche“ durch die Bereiche Ladungsverkehr und Stückgut spielt sich zudem außerhalb der offiziellen Betriebsstatistik ab. Im Jahrbuch jedoch sind die mehr als 200 (!) im vergangenen Jahr betroffenen Strecken in einer neu konzipierten Chronik nach Bundesländern geordnet zusammengestellt.

Verschiedene Nichtbundeseigene Bahnen setzten neue Akzente. In Baden-Württemberg zeigte sich an den Beispielen Albthal-, Schönbuch- und Wieslaufalbahn sowie im Raum Konstanz, zu welchen organisatorischen Leistungen regionale Körperschaften imstande sein können. U-, Stadt- und Straßenbahnen nahmen wiederum zahlreiche neue Strecken und Fahrzeuge in Betrieb. In der Museumsbahnszene sind die großrädigen Schnellzugloks im Kommen, doch auch die vielen weniger spektakulären Aktivitäten fanden wieder breiten Raum im Jahrbuch. Ausführliche Angaben zur laufenden Bautätigkeit und über die Rollmaterialbestellungen geben zudem eine Vorschau auf die zu erwartende Entwicklung in den kommenden Jahren.

Mit Gründung der Deutschen Bahn kann im Jahrbuch die bisher gewohnte Unterteilung in Bundes- und Reichsbahn entfallen. Die Berliner S-Bahn wird – wie die anderen DB-Beteiligungsgesellschaften – nun

ebenfalls im DB-Kapitel behandelt. Dasselbe gilt für regionalisierte Strecken, soweit nicht Privat- und Werksbahnen oder städtische Verkehrsbetriebe eigene Fahrzeuge einsetzen. Die in Jahrbuch 13 erstmals erschienene Zusammenstellung neuer Fach- und Hobbyliteratur wurde bei Lesern und Rezensenten positiv aufgenommen; sie wird daher in der vorliegenden Ausgabe weitergeführt. Peter Große hat wiederum die Abschnitte über Triebfahrzeuge und Waggonen der DB geschrieben. Ihm sei dafür herzlich gedankt, ebenso wie den vielen anderen Mitarbeitern, die Informationen und Fotografien für das Jahrbuch Schienenverkehr beisteuerten.



*Wer hätte das für möglich gehalten? Die moderne DB spendierte ihren letzten Schmalspurloks in Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen noch gegossene Metallschilder der „Deutschen Bahn“, wie hier in Bad Doberan.*

*Foto: H. Roggenkamp*