

## *Die neue Bahn*

Hannover–Würzburg in zweidreiviertel Stunden, Frankfurt–Stuttgart in 75 Minuten: Neubaustrecken-Zukunft der Eisenbahn spätestens Anfang des nächsten Jahrzehnts. Mit dem neuen Zug, dem Intercity-Experimental: 250 km/h schnell, einmalig in punkto Komfort und Kommunikation. Die Güterbahn: Nachtsprünge für die Wirtschaft, im Rangierbahnhof regieren Rechner – das ist schon Eisenbahn-Gegenwart! Seit 150 Jahren fahren Züge durch deutsche Lande. Eine lange Zeit, in der die Bahn stets jung geblieben ist. Innovation und Erfindergeist haben sie davor bewahrt, zum alten Eisen zu werden. Immer wieder aufs Neue, mit neuen Angeboten, mit neuer Technik.

Die »neue Bahn« – das ist deshalb das auf den Punkt gebrachte Selbstverständnis der Deutschen Bundesbahn im Jubiläumsjahr 1985. Die Eisenbahn ist seit der Premiere von Nürnberg und Fürth mit dem Lokomotivchen »Adler« kontinuierlich gewachsen; die Weichen für die Eisenbahn-Zukunft sind auch jetzt längst gestellt – oft lange vor dem Jubiläumsjahr. Dies zeigt das Buch: Es gibt in der Geschichte der Eisenbahn durchgehende Gleise beispielsweise von den Dampflokk-Rekordfahrten der Vorkriegs-Reichsbahn bis zum Weltrekord der DB-Drehstrom-Lokomotive 120, vom »Fliegenden Hamburger« zum Intercity '85, vom Culemeyer-Straßenroller bis zum kombinierten Verkehr.

Die Eisenbahn, das Kind der industriellen Revolution des 19. Jahrhunderts, hat revolutionäre Schritte hinter sich gebracht. Einer der markantesten war gewiß der Abschied

von der Dampflokomotive. Nicht minder nachhaltig sind die Technologiesprünge hin zur Mikroprozessor-Generation, ohne die es die neue Bahn nicht gäbe. Gewaltig der Wandel der Bahn in ihrer Rolle als Verkehrsmittel: Am 100. Geburtstag noch unangefochten Nummer 1 mit konkurrenzloser Marktstellung, ist sie ein halbes Jahrhundert später ein Wettbewerber, der sich Märkte erhalten und erschließen muß. Die neue Bahn ist nicht mehr der staatliche Monopolbetrieb mit volkswirtschaftlichen Versorgungsaufgaben, sondern ein modernes Dienstleistungsunternehmen mit einer vielseitigen Produktpalette für den Bürger, für die Wirtschaft.

Die neue Bahn fährt wie ihre Vorgängerinnen auf Schienen. Die haben sich zwar – zusammen mit dem Oberbau – im Laufe der Zeit verändert, doch die Rad/Schiene-Technik wird auch die Zukunft der Bahn maßgeblich prägen. Was nicht ausschließt, daß zur 200. Wiederkehr des Premierendatums anno 1835 andere als die »eisernen Wege« – neue Verkehrssysteme – entstanden sind. Die »neue Bahn« des Jahres 1985 stellt die Weichen auch in diese Richtung.

**ELV**