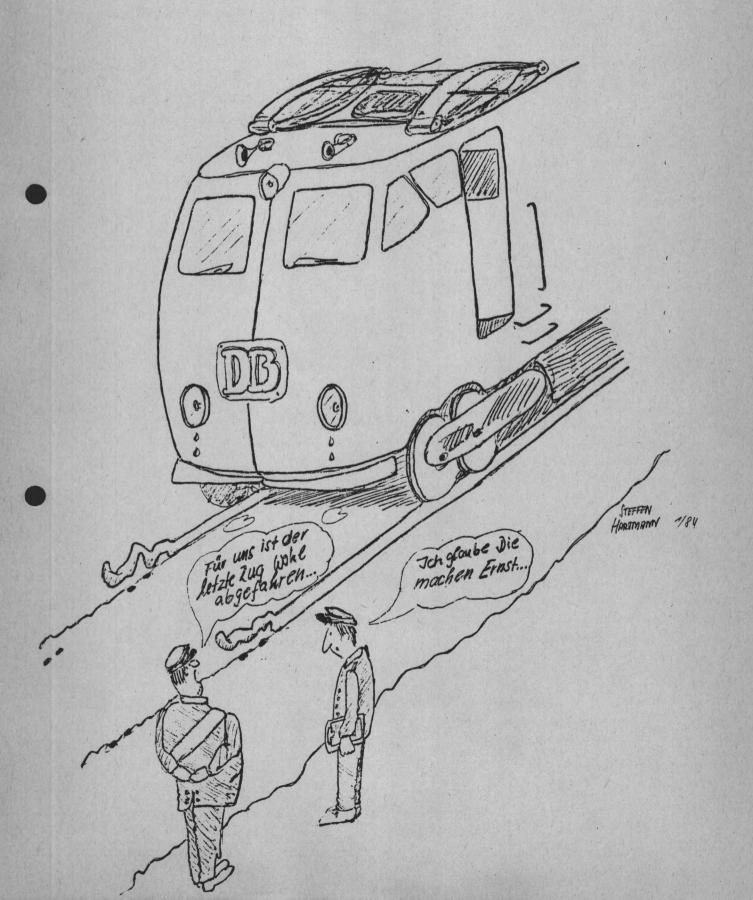
bi info

Fachschaft Bauingenieure

Januar '84



VORWORT DER REDAKTION

Eines Wochenendes im Dezember trafen sich 15
Studentinnen und Studenten in einer abgelegenen Mühle. Sie wollten sich zwei Tage ihrem
liebsten Patenkinde widmen: der "Fachschaft".
Da wurden Erwartungen geäußert und Ansprüche
gestellt, es wurde getadelt und Besserung
gelobt. Und damit alles nicht gleich wieder
versandet, gibt es jetzt in und um des
Kindes liebstes Zimmer herum ein paar
Aktivitäten mehr.

Presseorgan der Fachschaft - oder Zeitung mit Kleinanzeigen und Bastelecke?
Bio-Magazin mit Müslitips - oder Ingenieurblatt mit Auszügen aus den neuesten DIN's?
Gremienberichtsheft - oder Forum von und für diverse Gruppen an und um die Hochschule herum?

Was soll nun das BI-Info überhaupt sein? Wen wollen wir ansprechen? Wer fühlt sich überhaupt angesprochen?

Aus diesen Gedanken heraus hat sich ein Arbeitskreis BI-Info gebildet, (Di 19 Uhr, FS-Raum), der eine neue Konzeption für das BI-Info entwickeln will.

Eine Vorstellung wäre z.B. ein Info, das jeweils ein bestimmtes Schwerpunktthema hat. Außerdem könnten in einigen Rubriken regelmäßig Informationen und Anregungen erscheinen, z.B. aus den Arbeitskreisen. Das Info sollte dabei Forum für die BI Studentinnen und Studenten sein und auch noch Spaß machen.

Das alles ist natürlich nicht so einfach zu verwirklichen und mit viel Arbeit verbunden. Deshalb entspricht dieses Info nicht völlig den oben genannten Vorstellungen. Es wäre toll, wenn es noch mehr Leute gäbe, die Lust hätten, in der "BI-Info-Redaktion" mitzumachen und eigene Ideen einzubringen.

In diesem Info steht die Bahn im Mittelpunkt, die am Ende des letzten Jahres ja noch einmal mit "Fahrplanausdünnungen" und einem "Verkehrs-Finanz-Konzept" auf sich aufmerksam gemacht hat. Wir möchten Standpunkte darlegen und Denkanstöße geben.

SEITE 22-25

NEUE ARBEITSICREISE

Bier wird über deren Arbeit, Ziele, Fortschritte und Ergebnisse berichtet. Dieses Mal ausschließlich von Gruppen aus dem BI-Zirkel:

Alternatives Lehrangebot SEITE 26/27
Schon wieder so'n paar EmanzenSEITE16-79
We want You! SEITE 14/15
Arbeitskreis Gremienarbeit SEITE 105/27

TIAHNI

	SEITE
Leserbrief, Antwort der Redaktion	3,4
Die DB, Fahrt auf ein sterbendes Gleis	5-8
Interview mit einem Abteilungsleiter der DB Neubauabteilung	9-11
Bücherei und neues von TM	12
Was erwartest Du von der Arbeit im Ausland?	13
We want You!	14,15
Schon wieder so'n paar Emanzen	16-19
Info-Reihe Frauen und Beruf	20
Einbruch in den Herrenclub	21
Straßenbau einmal anders gesehen	22-25
AK Alternatives Lehrangebot	26,27
Letzte Meldung	28

Vor dem Prüfungswinter grüßt solidarisch die BI-Info-Redaktion

Leserbrief!



Bisher hatten wir gedacht, unser allsemestriges Bl-Info würde nur als Baumaterial für Papierflieger, als Schreibunterlage oder zum Ausstopfen von Mülleimern und Papierkörben verwendet. Doch dann erreichte uns dieser erste Leserbrief. Wir waren so begeistert, daß wir ihn hier abdrucken und damit der Nachwelt erhalten wollen.

Der Autor, obwohl namentlich bekannt, ist trotz intensiver Nachforschungen unsererseits bisher von Niemandem identifiziert worden. (Vorwort der Redaktion)



Sehr geehrte Schreiber des BI-Infos!

Leider weiß ich nicht Ihre genaue und korrekte Anrede.

Ich bin ein treuer Leser Ihres leider nur sehr unregelmäßig erscheinenden Blattes. Besonders die eingestreuten Comics entlocken mir oft ein kleines Schmunzeln während meiner Übungsaufgaben. Auch brachten mir die kleinen (Kreuzwort)rätsel manch Kurzweil in müßigenStunden. Leider warte ich bisher jedoch vergeblich auf die Auflösungen. In der letzten Ausgabe war ein Rätsel mit dem Titel "Ach Ja?", darunter stand noch "EIn Gedicht".

Es war eine Aufzählung von verschiedenen Begriffen in durch-

einandergewürfelter Reihenfolge, die man anscheinend zueinander in Beziehung setzen sollte. Leider habe ich es nie ganz geschafft. Es ging nie ganz auf.

Mit den anderen Artikeln weiß ich dagegen nur wenig anzufangen. Könnte man sie nicht einmal ganz weglassen und nur Comics und Kreuzworträtsel bringen?

Warum haben Sie denn etwas über zwei Austauschfächer wie Soziclogie und Biologie geschrieben? Was hat das denn mit Bauingenieurwesen zu tun?

Nur das mit dem Studierplan, das müssen Sie mir noch einmal er-Klären. Es scheint doch wichtig zu sein, wennein ganzes Heft diesem Thema gewidmet wurde.

Vielleicht können Sie mich ja mal persönlich informieren, inwieweit das Neue mich betrifft. Wann haben Sie denn Sprechstunde?

Mit freundlichen Grüßen

Returnely

(Peter Planlos)

-3-

Antwort

Lieber Peter!

Wir haben uns sehr über Deinen Leserbrief gefreut und wollen ihn gern beantworten.

Zunächst einmal die Auflösung des letzten Rätsels "Ach Ja?". Die Lösung war der auch unter Kindern sehr bekannke Vers: "Ene, mene, muh und aus bist Du!". Dazu muß man die Anfangsund Endbuchstaben eines jeden Wortes so zusammenstellen, daß sich 10 zehnspaltige Vektoren ergeben, die zusammengenommen eine symmetrische 10 × 10 Matrix bilden.

Mit dem Cholesky-Algorithmus erhalt man dann die Lösung. Auch in diesem Heft ist wieder eine Denkaufgabe. Es geht um die Definition des Begriffs "Technische Mechanik". Darin ist ein kleiner Fehler versteckt. Auch diesmal verlosen wir wieder unter den richtigen Einsendungen einen Betong-Kalender von 1962.

Deinen Vorschlag, ein Heft nur mit Comics und Rätseln zu machen, haben wir als Anregung aufgegriffen und verhandeln zu diesem Zweck mit Mordillo, Loriot, Uderzo, Frank und einigen anderen, doch wir finden auch, neben dem Spaß und der Unterhaltung sollte auch der "Ernst" am Leben nicht ganz zu kurz kommen.

Wir werden in Zukunft weiterhin andere Beiträge, wie über Austauschfächer, abdrucken. Nur wäre es gut, wenn diese Beiträge nicht immer von den gleichen Leuten kämen. Sondern, jeder, der etwas zu einem Thema zu sagen hat, das in irgend einer Weise mit dem Studium oder Beruf des Bauingenieurs in Be-Beziehung steht, soll das tun. Einfach den Beitrag getippt in der Fachschaft-denn die steckt hinter dem BI-Infe lieber Peter Planlos- abgeben. Wir wollen ihm dann gerne abdrucken. Es ergäbe sich eine größere Breite an Themen und Meinungen und das BI-Info könnte dann sicher öfter erscheinen.

Zum neuen Studienplan und zur Frage nach der "Sprechstunde" wäre folgendes noch zu sagen: Ersteres ist in der Tat nicht ganz unwichtig, letzteres gibt es nicht. Aber es gibt Mitstudenten, die manchmal mehr wissen als man selbst und so kann man sich gegenseitig ergänzen.

Mit herzlichen Grüßen und allen guten Wünschen

Die Redaktion





Die Deutsche Bundesbahn, Fahrt auf ein sterbendes Gleis

Für alle Fans von Computersprachen hier ein kleiner Hinweis des Verfassers:

- 10 IF Interesse an DB = 0 THEN next article
- 20 IF Interesse an Gebabbel = 0 THEN begin beim 2. Absatz
 ELSE Fang einfach an zu lesen, auch wenn der Artikel lang
 ist.

Mit diesem Artikel möchte ich ein wenig die Aufmerksamkeit auf ein Problem, besser gesagt auf ein Problembündel, lenken, das im Herbst wegen der Nachrüstung kaum wahrgenommen wurde, fiel doch eine wichtige Entscheidung des Kabinetts über die Zukunft der Bahn genau in die Woche der Debatte über die Nachrüstung im Bundestag.

Gleichzeitig soll dieser Artikel zeigen, wie ein Beitrag für das BI-info aussehen könnte und Mut machen, es selbst zu versuchen. Verfosser DerVdieses Artikels, also ich, ist kein Hauptfachstudent oder gar Vertiefer des Verkehrswesens, sondern steckt im Gegenteil noch voll im Grudstudium mit Ambitionen eher für den konstruktiven Bereich. Meine Informationen habe ich im wesentlichen aus Zeitungen, Rundfunk - und Fernsehsendungen.

Hier einige Quellen: Natur & Umwelt 4. Quartal 83, Ausgabe Hessen

FAZ vom 23.Nov 83

FAZ vom 24.Nov 83

Darmstädter Echo vom 24.Nov. 83

Nach mehrmonatiger Ankündigung legte Verkehrsminister Dollinger sein Konzept zur Sanierung der Bahn am 23.Nov. 83 dem Kabinett zur Beratung vor.Die Regierung sieht sich vorerst nicht in der Lage, der defezitären Bundesbahn für die nächsten Jahre einen verläßlichen Finanzrahmen zur Verfügung zu stellen. Über die künffligen Bundesleistungen will sie erst bei der Beratung des Haushaltes 1985 entscheiden.

Soweit die Fakten, doch worum geht es? Das Konzept sieht vor:

- den Personalbestand von rund 315.000 um 80.000 Beschäftigte bis 1990 durch "natürliche Fluktuation" und Pensionierung abzubauen.
- * P. Gehrmann, Eisenbahn für alle, Neuthor-Verlog Michelstadt 1983

- Reduzierung des Schienennetzes
 - im Personenverkehr um 7000 von derzeit 23.000 km
 im Güterverkehr um 5600 km von derzeit 27.500 km
 Nach Angaben von Verkehrminister Dollinger erwirtschaftet
 die Bahn 85% ihrer Erträge auf 40% ihres Streckennetzes.
- Verlagerung einiger Strecken von Schienen- auf Busverkehr
- Rückzug der Bahn aus dem Stück- und Expreßgutverkehr Angestrebt wird eine Steigerung der Arbeitsproduktivität um 40% bis 1990. Trotzdem werden die Schulden der Bahn von derzeit 36 Mrd DM auf etwa 46 Mrd DM 1987 weiter wachsen. Das Bilanzdefizit lag 1983 etwa bei 4,2 Mrd DM. Die Bahn zahlt allein jährlich circa 5 Mrd DM an Pensionen. Das ist etwa ein Fünftel ihrer selbsterwirtschafteten Erträge. Nimmt man noch dazu, daß die Erträge nur insgesamt 57% aller Aufwendungen decken, scheint alles für das Konzept der Schrumpfung zu sprechen.

Doch, würde dies Konzept verwirklicht, hätte sich die Politik, als ein notwendiges in die Zukunft weisndes Element, aus dem Unternehmen Bundesbahn verabschiedet. Was bliebe wäre eine Verwaltung des Mangels. Auch der Bauingenieur, als Verkehrsplaner, müßte seinen Platz den Krisen- und Finanzmanagern räumen.



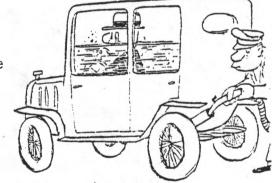
Worin liegt aber die Malaise der Bahn begründet? Führt diese Notoperation des Dauerpatienten Bahn nicht weiter auf ein sterbendes Gleis? Gibt es keine Alternative? Seit dem 2. Weltkrieg wurde ein intensiver Ausbau des Bundesfernstraßen- und allgemeinen Straßennetzes für das Symbol des
Wirtschaftswunder, das Auto, Sinnbild der individuellen Freiheit
und des Wohlstandes betrieben. Alle Wege wurden ihm geebnet.
Gleiches gilt auch für die Binnenschiffahrt; Schiffbarmachung der
Mosel, des Obermains, der Donau bis Kehlheim. Allein der Bau des
Rhein-Main-Donau-Kanals wird schwere Folgen für die Bahn haben;
aber nicht nur für die Bahn allein. Ein Beispiel:
Bisher wurden die Eisenerze für Österreichs Stahlindustrie in

Hamburg vom Schiff auf die Bahn verladen und von dort nach Regensburg transportiert. Mit dem RMD-Kanal wird nicht mehr Hamburg der Umschlagplatz sein, sondern Rotterdam, von wo aus die Eisenerze, gleich auf Binnenschiffe verladen, ihren Weg nach Österreich antreten können. Der bereits begonnene Ausbau des Hamburger Hafens, die Umsiedelung eines kleinen Vorortes wäre völlig überflüssig.

Die Bahn kann also heute in vielen Fällen nicht mehr mit Schiff und Lkw konkurrieren, aber nur weil sie für den Unterhalt und den Neubau von Strecken selbst aufkommen muß. Auch Aufwendungen für andere infrastrukturelle Maßnahmen sowie für soziale Sondertarife werden ihr vom Staat nur zu einem Teil wiedererstattet. Schiff und Auto haben all diese Lasten nicht zu Eragen. Allein für den Straßenbau wollen Bund, Länder und Gemeinden bis 1990 ca.63 Mrd DM ausgeben. Die Hälfte davon würde genügen die DB zu sanieren. In Bonn setzt man also auf das Aus-

dünnen des Streckennetzes und Verringerung des Angebotes.

Es stellt sich aber die Frage, ob die Bahn nicht damit weiter an Attraktivität einbüßt und weiter im Güterverkehr und an Fahrgästen verliert. Die Folge wäre weitere Streckenstilllegungen; ein sterbendes Gleis!?



Nach ihrem neuen Konzept will die Bahn sich auf schnelle Verbindungen zwischen Großstädten (siehe auch die umstitttenen IC-Neubaustrecken Hannover-Würzburg und Stuttgart-Mannheim) sowie auf Nahverkehr in Ballungszentren konzentrieren. Für beides fehlt aber genügend Geld.Die Finanzierung der Neubaustrecken ist noch nicht gesichert.Die Einführung einer neuen Generation von Nahverkehrszügen für den Ein-Mann-Betrieb wird hinausgezögert.Größeres Engagement beispielsweise im FVV mit mehr Zügen,obwohl Bedarf vorhanden,ist nicht zu erwarten.

-7-

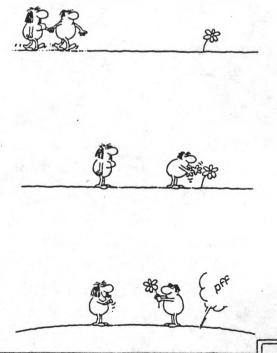
Statt dieses Sparkonzeptes hätte eine offensive Marktstrategie sicher gute Chancem. Die Einführung eines allgemeinen Stundentaktes würde die Fahrpläne transparenter machen und sicher wie der Fahrgäste auf dem "platte" Land zurückgewinnen, die durch die ausgedünnten Fahrpläne immer weiter abgeschreckt wurden. Mit dem verstärkter Ausbau des Huckepack-und Containersystem ware die Bahn auch im Güterverkehr wieder konkurrenzfähiger.

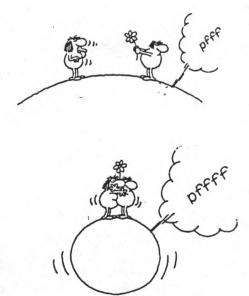
Dazu braucht die Bahn aber endlich einen weitgesteckten finanziellen Rahmen anstelle eines engen Korsetts. Sie braucht ihn jetzt um die notwendigen Investition tätigen zu können und um nicht noch weiter an Boden zu verlieren.

Die Vorstellung von einer DeutschenBundesbahn mit einem fast abgestorbenen nur aus wenigen Strecken bestehenden Gleiskörper zielt für die Zukunft zu kurz, denm, wie lange moch können wir uns einen Individualverkehr leisten, der eine Verschleuderung von fossilen Brennstoffen, Verpestung der Umwelt und das Zubetonieren der Landschaft mit allen Folgeschäden bedeutet? Staat und Gesellschaft dürfen sich keine weiteren Schäden erlauben, für die beide in irgendeiner Form bezahlen müssen. Der Staat muß über den Zeitraum von 5 bis 10 Jahren hinausdenken und nicht mehr die schädliche Konkurrenz der Verkehrsmittel untereinander weiter fördern, sondern klare Prämissen für die Bahn setzen. Hoffentlich ist der Zug noch nicht abgefahren.

auch volkswirtschaftlich

Carsten Brossmann





Interview

mit einem Abteilungsleiter der Bundesbahnneubauabteilung Ff/M

Im Rahmen eines PEK-Interviews mit einem Abteilungsleiter der Bundesbahnneubauabteilung (derzeitiger Arbeitsbereich S-Bahnen Ff) nutzten wir die Gelegenheit, mit ihm über die umstrittene Neubaustrecken Hannover-Würzburg sowie Stuttgart-Mannheim zu sprechen. Wir hatten uns im Hinblick auf dieses Gespräch provokative Aspekte überlegt, die wir an Hand von Fragen vorbrachten und die damit Ansatzpunkte für eine Diskussion waren.

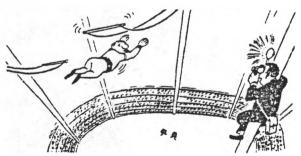
Unser erster Gedanke hinterfragte die Kostennutzenrelation, da nach unseren Informationen diese Projekte bis zur Fertigstellung 15 Mrd DM verschlingen werden.

Seine Argumentation beruhte im Wesentlichen auf der Ansicht, daß unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten keine verkehrsbaulichen Maßnahmen (Straßen, Flugplätze, Wasserstraßen) mehr durchführbar sind. (Zitat: "Mit der wirtschaftlichen Elle gemessen...") Wir entgegneten ihm, daß nur ein geringer Prozentsatz der Bevölkerung Nutzen von dem investierten Geld haben wird, da nur für wenige Großstädte Haltestellen vorgesehen sind. (Stichwort: Exklusivzüge für Geschäftsleute"). Parallel dazu würden auch noch die Regionalstrecken im Rahmen von Streckenstillegungen dezimiert.

Er stellte fest, daß oft nur ein kleiner Kreis Vorteil von solchen Investitionen hat und brachte als Beispiel die hohen Subventionen für die Kanalschiffahrt. Angeschlossen daran nannte er sein Hauptargument, die Bahn müsse an Attraktivität gegenüber dem Auto gewinnen.

Wir machten ihm den Vorschlag, zum Erreichen dieses Zieles, die Fahrpreise der Bahn zu senken.





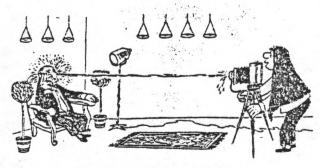
»Danke, aber der Ausdruck muß noch gelöster werden!«

Befragungen der Bevölkerung haben nach seinen Informationen ergeben, daß das Hauptaugenmerk nicht auf diesem Punkt liegt. Stellvertretend hierfür sei die Tatsache, daß selbst Bahnangestellte und ihre Angehörigen trotz Freifahrtschein kaum die Bahn benutzen. Unserem Interviewpartner zufolge ist das geeighete Mittel, die Reisezeit erheblich zu senken. Zur Reisezeitverkürzung trägt sowohl die Erhöhung der Zuggeschwindigkeit, als auch die zentrale Lage der Bahnhöfe bei. Ein Gegenbeispiel dazu ist Darmstadt mit seiner dezentralen Lage des Bahnhofes, die den Bequemlichkeitswünschen der Fahrgäste, z.B. durch mehrfach nötiges Umsteigen, entgegensteht (Fehlannahme beruht in Da darauf: Städteplaner haben bewußt den Bahnhof außerhalb gelegt mit der Absicht, daß der City-Kern zum Bahnhof wächst).

Die Zuggeschwindigkeit ist nur durch das Bauen solcher Schnellbahntrassen mit großen Kurvenradien und geringer Steigung zu erreichen. Sie lassen Spitzengeschwindigkeiten von 250 km/h zu und sind somit sogar eine Alternative zu Flugzeug.
Wir stellten dem entgegen, daß auf Autobahnen eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h dieser Möglichkeit entspricht, wenn die Reisezeit ein so wichtiges Kriterium ist.
Gegen diese Einführung eines Tempolimits(Zitat:) "wird sich BMW und Mercedes schon zu wehren wissen." Außerdem ist die Konkurrenzfähigkeit der Bahn gegenüber dem Automobil dadurch behindert, daß das Autobahnnetz der BRD bereits sehr weit ausgebaut ist.

Unserer Meinung nach würden durch die Modernisierung bereits vorhandener Strecken auf dem Stand der Technik weniger Um-weltbelastungen mit sich führen und trotzdem derartigen Anforderungen genügen. Die so hohe Geschwindigkeit von 250 km/h sehen wir ohnehin als nicht notwendig an und betrachten dieses Projekt als Prestigeobjekt im Zusammenhang mit dem TGV (Train à Grande Vitesse) der französischen SNCF.





»Das ist natürlich nur ein Scherz, Herr Bundeskanzler.«



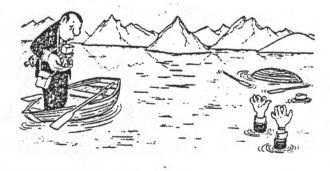
Er entgegnete uns 'daß auch die Modernisierung des bereits vorhandenen Eisenbahnnetzes als 2.Programmpunkt neben dem Streckenneubau vorangetrieben wird. Beispiel: Rheintal und Ruhrgebiet. Er verneinte allerdings unsere Behauptung, daß die Trassenerneuerung der alten Strecken den heutigen Anforderungen gerecht werden könne.(Kurvenradien, Steigung) Eine hohe Geschwindigkeit wird bei den alten Strecken aber auch durch die große Zahl von Haltestellen(festgelegt in Orten) behindert.

Seine Antwort auf die Frage nach Umweltbelastungen, die durch Zuschütten kleinerer Täler mit Erdmaterial und durch langgezogenen Brückenbau entstehen, sind leider "flöten" gegangen.

Aus allen obengenannten Gründen wehrte er sich energisch gegen die Bezeichnung Prestigeobjekt.

Auf die Frage, wieso die Bahn im Gegensatz zur Lufthansa trotz des gleichen Zuschusses vom Bund liegen beide im
Konkurrenzkampf - so hohe Deffiziete aufzuweisen habe, bekamen
wir die kurze Auskunft, die Lufthansa beziehe ihr Geld aus dem
Fernverkehr, der Inlandsflugverkehr bringe keinen Profit.





»Würden Sie bitte direkt ins Objektiv blicken...«

Durch den Austausch der Argumente wird unserer Meinung nach deutlich wie schwierig es in diesem Falle ist, eine eindeutige Position zu beziehen.

Es bleibt allerdings zu bemerken, daß sich dieser Artikel ledigRich auf die Wiedergabe des Gesprächs bezieht und somit einige Aspekte nicht angesprochen wurden.



Büchere



BÜCHERREI BÜCHERREI BÜCHERREI BÜCHERREI BÜCHERREI BÜCHERREI BÜCH

Bis zum Schluß der Lehrveranstaltungen hat die Fachschaftsbücherrei außer dienstags von 9.40 - 11.30 Uhr noch freitags von 11.30 - 12.30 geöffnet. Für die vorlesungsfreie Zeit werden die Termine noch rechtzeitig ausgehängt.

Der Bücherreimokel

Carsten Brossmann

IERREI BUCHERREI BÜCHERREI BÜCHERREI BÜCHERREI BÜCHERREI BÜCHERREI





Ja, das ist doch nichts weiter als:

das Zeitintegral

der Geschwindigkeit und der Dichte des Stoffes geteilt durch den guten Willen und die Kraft des Einzelnen

in den Grenzen dt

tretbar

mal

Egal

der Langsamkeit in der Ebene des Denkens dem Einheitsvektor : | mit der Richtung Drehmoment Orientierung Null durch den Punkt"Schwer"

der im Winkel & "Grad noch"

zum

Vektor

des Normalen steht;

bei statischer Bestimmtheit

des orthogonalen Koordinatensystems.

Was erwartest Du

von der

Viele BI-Studenten spielen mit dem Gedanken später einmal für einige Zeit (ev. auch länger) im Ausland zu arbeiten. Dafür gibt es verschiedene Gründe, den einen reizt mehr das hohe Gehalt, andere wollen einfach mal woanders Erfahrungen sammeln, oder man meint, daß "hier eh schon alles zubetoniert ist", während dort noch lebensnotwendige Straßen, Krankenhäuser u.ä. fehlen.

Ins Ausland zu gehen, das bedeutet meistens in Übersee, in der sog.

Pritten Welt zu arbeiten, in Ländern, die klimatisch, geographisch, politisch und von den leuten her grundsätzliche Unterschiede zu unserem lebensraum aufweisen.

Wir-eine Gruppe von BI-Studenten- haben uns überlegt, daß es sehr interessant und nützlich wäre, sich schon vorher über Arbeits-und Lebensbedingungen gerade in solchen Ländern zu informieren, die für Bauingenieure interessant sind, wie z.B. Saudi-Arabien, Brasilien ect.

So haben wir z.B. daran gedacht, Leute einzuladen, die schon Erfahrungen im Ausland gemacht haben und über die Realität vor Ort Bescheid wissen. So können wir von uns Erarbeitets mit dem vergleichen, was diese Ingenieure uns berichten.



Arbeit im
Ausland?



Besonders für Leute, die ernsthaft Interesse daran haben, später in der einen oder anderen Form einmal nach "draußen" zu gehen, stellt sich die Frage, auf was sie sich da Überhäupt einlassen. Werden sie in, von der Außenwelt abgeschnittenen Camps leben, wie arbeitet es sich unter tropischen Klimabedingungen, wie ist es mit den Blutsaugern, die einem das Leben unangenehm machen können, und den gefährlichen Krankheiten, und die sehr wichtige Frage, wem man (außer sich selbst) eigentlich letzten Endes nützt durch diesen westdeutschen Technologieexport. Gerade das Letztgenannte bedarf sicher der Biskussion, da wir ja nicht nur Fachidioten sein wollen, sondern unser Wissen und Können auch möglichst positiv einsetzen müssen! In diesem Zusammenhang müßte man auch auf den Entwicklungsdienst und ähnliche Organisationen eingehen. Wir würden uns freuen, wenn sich noch einige Leute bei uns melden würden, die an all Diesem Interesse haben, um gemeinsam Informationen zu sammeln und zu erarbeiten, so kann jeder für sich etwas dazulernen, um sich nicht blindlings ins Ungewisse zu stürzen!

We want you!!

Darmstadt, Fachschaft BI, 7.12.1983: Endlich war es soweit; der lange geforderte Arbeitskreis Rüstungsforschung traf sich zum ersten Mal. Die Matadoren betraten den Fachschaftsraum, um sich dann gleich eine neue Arena (sprich Zeichensaal) zu suchen, da die BI Fachschaft wie immer überfüllt war. Dort nahmen sie ihre nach einer "übermäßig" besuchten Vollversammlung beschlossene Arbeitsrichtung in Angriff. -- Doch jetzt Ende mit dem Bild-Stil, schließlich soll dies ein ernsthafter Artikel werden, denn es handelt sich ja um ein Thema, mit dem sich eigentlich jeder an der Hochschule beschäftigen sollte.



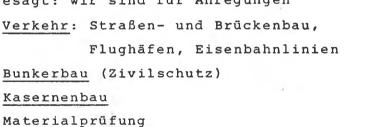
WE WANT YOU

Deshalb ist unser Arbeitskreis für jeden der mitmachen will offen und wir sind für Anregungen von jeglicher Art dankbar. Bis jetzt haben wir uns folgende Ziele gesteckt: Wir wollen herausfinden inwieweit Bauingenierarbeit für militärische Zwecke allgemein verwendbar ist und inwieweit in unserem Fachbereich Rüstungsforschung betrieben wird. Dies wollen wir an Beispielen direkt und für jeden begreifbar darstellen, entweder mittels einer Ausstellung und oder durch eine kleine Broschüre.

Hierbei versuchen wir die Verantwortung des Bauing. für diese Arbeit aufzuzeigen und zu ermitteln, wie der BI diese Verantwortung tragen kann. Ist es für ihn überhaupt möglich, einen Rüstungsauftrag abzulehnen und dagegen Widerstand zu leisten, ohne seinen Beruf an den Nagel hängen zu müssen? Muß er nicht zwangsläufig sagen: " Mach ich es nicht, macht es ein anderer".?!?

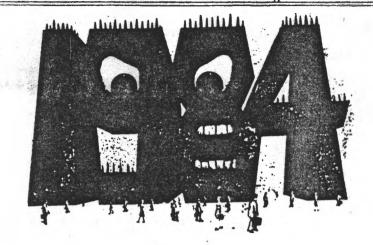
> Bis ietzt haben wir uns viermal getroffen und uns darüber Gedanken gemacht, inwieweit und auf welchen Gebieten der BI in seiner Arbeit mit Rüstung konfontriert ist. Dabei kamen wir auf folgende Punkte, die allerdings keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben und noch erweiterbar sind. - Wie gesagt: wir sind für Anregungen jeglicher Art dankbar -: Verkehr: Straßen- und Brückenbau,





Grundlagenforschung für milit. Nutzung

Da wir immer auf der Suche nach Material zu diesen Gebieten sind, kann, sollte jeder der uns weiterhelfen kann und, oder jemand kennt, dem Material zugänglich ist, mal bei unserem Arbeitskreis vorbeikommen. Wir treffen uns vorerst Donnerstags um halb elf(10.30) in der Fachschaft BI $(11/52A)_{-}$



WIE'WONT JU !!

SCHON WIEDER SC'N PAAR EMANZEN....

....werden wohl einige denken, die so etwas hören: "Frauenarbeitskreis". Was soll das denn nun wieder? Diese Tussis, die ständig von ihrer angeblichen Unterdrückung reden und immer so übertreiben müssen. Am besten, man läßt sie links liegen.

Leider ist diese Haltung sowohl bei Männern als auch Frauen gleich weit verbreitet; vor allem aber mangelt es vielen auch an der Bereitshaft, einfach mal zuzuhören, was die da denn zu sagen haben.

WARUM haben wir (3 Frauen) uns auf dem Fachschaftsseminar im Dezember zusammengetan und uns überlegt, mal etwas zum Thema Frauen zu machen?

Hauptsächlich sind es persönliche Erfahrungen, die wir gemacht haben und die uns gezeigt haben, daß Frauen keineswegswals gleichwertige Menschen akzeptiert, sondern häufig abwertend und diskriminierend behandelt werden. Gerade an der Universität, dieser "Hochburg der Bildung und des Fortschritts", müssen sich Frauen eine alltägliche Geringschätzung gefallen lassen. Je höher das "Niveau" wird, d.h. je "gebildeter" die Leute werden, desto schwieriger läßt sich diese Behandlung in Worte fassen und beschreiben. Bei den weiblichen Studenten äußert sich das in einem diffusen Gefühl des Unbehagens und in einer – gemessen an dem Frauenanteil der Studentenzahlen-überdurchschnittlich hohen Abbrechquote.

Die Schwierigkeit, die subtile und unterschwellige Unterdrückung zu beschreiben, wird von vielen gleich als Gegenargument benutzt, vor allem, da die Beschreibungen häufig emotionalen Charakter haben und nicht in abstrakt-rationale Begriffe übersetzt werden. Gerade dies ist aber für viele häufig die einzig glaubwürdige Argumentation. Gefühlsäußerungen werden sofort als "typisch weiblich" abgetan, denn das (angeblich) sachliche und rationale Denken hat in unserer (patriarchalischen) Gesellschaft einen hohen Stellenwert.

Hier fangen genau die Probleme an, die wir haben. "Typisch Frau" ist u.a. ein Ausdruck, den viele anwenden, wenn sich Frauen in Arbeitssituationen und -Bedingungen nicht auf die gleiche Weise verhalten wie Männer. Wenn sie z.B. erst mal rein gefühlsmäßig auf Ungerechtigkeiten reagieren. Öfters fallen Witze oder anzügliche Bemerkungen über die traditionelle Rolle der Frau, die eine bestimmte Grundeinstellung zu Frauen deutlich zeigen. "Aber das war doch nicht so gemeint, sei doch nicht so empfindlich!"

Von den Fähigkeiten einer Frau in einem technischem Studium hält mann auch nicht viel.Mir wurde z.B. von einem ET-Studenten dringend geraten, doch wenigstens auf die FH zu gehen, denn da hättens Frauen ja doch etwas leichter. Das ist nicht etwa eine unrühmliche Ausnahme. In die Studienberatung der TH kommen häufig Frauen, die völlig verunsichert und verängstigt sind. Sie lassen sich von den Männern bluffen und haben bei jedem kleinen Mißerfolg automatisch im Hinterkopf: "Na ja, eine Frau kann das halt nicht so gut". Jede kennt die abfälligen Bemerkungen über Aussehen etc sowie die Pfeifkonzerte in den Vorlesungen. Nicht zuletzt macht sich auch an der Anzahl und Art der Frauentoiletten im Altbereich deutlich, wieviel die TH von den Frauen hält, die hier studieren.



WAS wollen wir nun für Konsequenzen daraus ziehen?
Unserer Meinung nach ist es sehr wichtig, überhaupt erst
mal ein Bewußtsein dafür zu schaffen, wie Frauen auch heute
noch diskriminiert werden. Und zwar sowohl bei Männern als
auch und vor allem bei Frauen.

Jetzt kommt gleich einer und sagt:Ja, wenn man diese angebliche Unterdrückung nicht gleich sieht, wenn ihr dafür
erst ein Bewußtsein schaffen müßt, dann kann es ja wohl mit
der Unterdrückung nicht so weit her sein.-Aber für Frauen
in früheren Jahrhunderten wären Frauen, die Hosen anzögen,
oder Frauen, die gleiches Recht im Gesetz forderten, völlig
unverständlich und inakzeptabel gewesen. Und viele Arbeiter
früher waren von der Gerechtigkeit und Unabänderlichkeit
ihres Schicksals überzeugt. Je unwissender die Unterdrückten
sind, des to sicherer ist die Macht der Herrschenden. Frauen
wurden erst vor 70 Jahren das erste Mal Eberhaupt zum
Studium zugelassen!

Veraltete Vorstellungen und Vorurteile über Frauen sind sehr tief in uns verwurzelt, sie bringen Verhaltensweisen hervor, die wir nicht sofort als Folgen dieser alten klischees erkennen können. Dazu ist ein längerer Prozeß des Sichklarwerdens erforderlich, zu dem wir auf unsere Weise beitragen wollen. U.a. einfach durch Informationen über Studien- und Berufsalltag von Frauen im Bauingenieurwesen.

WAS wollen wir tun?

Am meisten sind wir natürlich erst mal daran interessiert, andere Frauen zu treffen, zu sprechen und Erfahrungen auszutauschen. Dabei dachten wir an folgende Bereiche:

- --der Alltag im Studium, dabei i.b. die Vorstellungen über den Beruf
- die Erfahrungen im Praktikum (auf der Baustelle,in der Werkstatt,im Büro)
- der Alltag von Bauingenieurinnen im Beruf

Falls eine oder andere von euch schon Praktikum gemacht hat, wäre es ganz toll, wenn ihr eure ER\$ahrungen aufschreiben und ein bißchen erzählen würdet. Wir wollen diese Berichte gerne sammeln und mal zusammen veröffentlichen, entweder im BI-Info oder in einem eigenen Produkt.

Außerdem wollen wir uns dafür einsetzen, daß es zumindest einen weiblichen Interviewpartner für PEK gibt, damit diese Problematik auch sonst eher desinteressierte bzw. völlig

ignorante Studenten erreicht.

Des weiteren wollen wir uns mit div. Statistiken beschäftigen, interessante Literatur ausfindig machen und auf sie hinweisen sowie uns mal unsere Gesetzestexte näher ansehen.

Längerfristig möchten wir gerne versuchen, die Arbeitssituation von Frauen in technischen Berufen in kapitalistischen und sozialistischen Ländern zu vergleichem.(z.P.BRD-DDR)

Natürlich freuen wir uns sehr, wenn noch ein paar Frauen mehr kommen. Bis jetzt sind wir zu dritt (Anke und Barbara, 1.Sem., Angelika, 3.Sem.). Wir treffen uns mittw. um 10 Uhr im Fachschaftsraum, aber das können wir nach Absprache ändern. kommt mal oder sprecht uns an!



Frauen voll versammlung

der TH

Mi, den 25.1.84

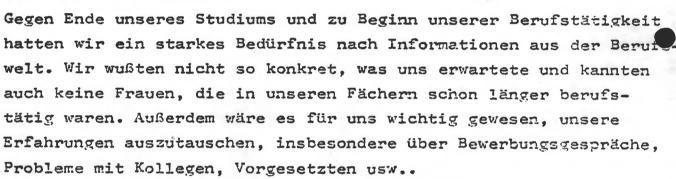
12 - 14 Raum 11/184

Jnfo - Reihe Frauen u. Beruf

Wir sind eine Gruppe berufstätiger Frauen, die ein naturwissenschaftliches oder technisches Studium absolviert haben.

Wir arbeiten seit ca. 5 Jahren in den verschiedensten Bereichen, z.B. Maschinenbau, Datenverarbeitung, wissenschaftlicher Verlag-

und haben z.T. Kinder.



Aus diesen Gründen wollen wir auf 4 Info-Abenden unsere Erfahrungen an Frauen aus naturwissenschaftlichen und technischen Fächern weitergeben, und zwar am :

- 23.4.84 Berufsbilder und Erfahrungsberichte
 Welche Arbeitsmöglichkeiten gibt es, und wie sind unsere Erfahrungen als Frauen in einem "Männerberuf".
- 30.1.8 Berufsperspektiven und Alltag
 Wie sieht die Tätigkeit konkret aus? Umgang mit Kollegen, Vorgesetzten und Untergebenen. Aufstiegschancen?
- 6. 2. 34 Tips für Bewerbungen und Arbeitsverträge
- 43. 2. 8 Lebens und Berufsplanung
 Wie vereinbaren wir Privatleben und Beruf? Wie stehen wir zur "Karriere" ?

Die Infoabende finden jeweils MCM1025. 437,



EINBRUCH IN DEN HERRENCLUB von C.Edding

noch keinen Doktor

rororo-aktuell

DM: 9.80

Dieses Buch handelt von Frauen auf Männerposten. Es werden Erfahrungen von ganz unterschiedlichen Frauen aufgezeigt, die sich einen Platz in Männerberufen erkämpft haben (z.B. Industriemeisterin, Forsträtin, Pastorin in einer Bundeswehrschule). Keine dieser Frauen ist als Emanze zu bezeichnen. Sie haben aus ganz verschiedenen Motiven einen sogenannten "Männerberuf" gewählt. Das Buch zeigt meiner Meinung nach sehr gut, die Schwirigkeiten, die diese Frauen hatten, und die wohl auch Frauen in der Zukunft haben werden, wenn sie einen "männerberuf ergreifen. Das Buch hat mir gezeigt, daß die geschlechtsspezifische Ärbeitstlung nicht natürlich ist und daß Frauen in Männerberufen" nicht unweiblich werden müßen, um ihre Frau zu stehen.

Hier ein kurzer Ausschnitt über den Bericht einer Professorin für flektrotechnik:

Also bei Dornier würde ich nur als Dipl.-Ing. eingestellt.

In der ersten Abteilung gaben mir die Kollegen keine Arbeit....

In der ersten Abteilung wurde mir gesagt,

Sie arbeiten auf diesem Gebiet mit, und

zwar mit dem Herrn dort drüben.Der Herr

schloß aber alles in seinem Schreibtisch

ein und besprach nichts mit mir.

Wahrscheinlich war er eifersüchtig,

ein kleiner Möchtegern, der hatte halt





STRASSENBAU

einmol anders geserren?

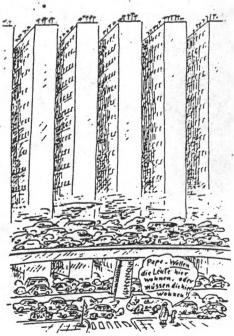
In userem Land hat sich das Straßennetz in den letzten 50 Jahren erheblich verdichtet. Allein in den24 Jahren zwischen 1951 und 1975 nahm die Länge des Straßennetzes um mehr als 30% zu. Diese Zunahme ging besonders zu Lasten der landwirtschaftlichen Nutzfläche, die in gleichem Zeitraum erheblich abnahm. Heute nehmen reine Verkehrswege rund 6700 km² Fläche ein; addiert man jedoch dazu das nicht nutzbare Umfeld der Verkehrsflächen z.B. (Lärmbelästigung) so Kommt man auf eine von Straßenund Schienenverkehr beanspruchte Fläche von 22.200 km². Das sind 3% der Fläche des gesamten Bundesgebietes (zum Vergleich: Das Saarland umfaßt 2568km².) Dies ist jedoch erst die Hälfte der in der BRD überbauten Fläche; insgesamt ist also die BRD zu ungefähr 20% (ca. 45000 km²) zugebaut und versiegelt bzw. nicht nutzbar; dafür haben wir das engste und am perfektesten ausgebaute Straßennetz der Erde. (1)



Täglich wird weiterhin eine Fläche von ca 150 ha (entsprechend 200 Fuβball-plätzen) überbaut. Wenn diese Entwicktung anhält wird in 370 Jahren kein Grashalm mehr das Licht der Welt erblicken.

Weitaus früher jedoch dürfte das gesamte ökologische System zusammengebrochen sein, wegen der riesigen, nicht mehr nutzbaren Flächen und Gebiete um Straßen, Autobahnen und Wohnblocks, sowie mangelnder landwirtschaftlicher Nutzflächen und mangelnder Möglichkeiten für ausreichende Grundwasserregenerrierung.







Auswirkungen

Doch schon jetzt sind Auswirkungen auf unseren Lebensraum feststellbar: Auswirkungen auf



- -fließende und stehende Gewässer, Da viele Straßen zu dicht am Ufer gebaut wurden ist die Ufervegetation zerstört worden und damit der Lebensraum vieler Tiere (statt Böschung Betonmauer)
- Grundwasser, veränderung durch notwendige Dammbauten, mangelnde Regenerierbarkeit wegen zu großer Versieglungsflächen in einigen Gebieten.
- Bodenerosion, durch unzureichende Bepflanzung von Gras und Gehölz. Es wurde auch beobachtet, daß bei Straßenführung durch fruchtbaren Boden, der restliche Boden sine Ertragsfähigkeit verliert. Diese Agrarflächen sind unersetzbar verloren.
- Menschen (direkte Auswirkung) durch Lärmeinwirkung und zu dichtes nebeneinander von neuen Straßen und Wohnsiedlungen.
- die Umwelt durch Schadstoffbelastung (Stickoxide, Blei und Kohlenmonoxid).
- die Tiere durch Zerschneiden der Lebensräume und Zerstörung der Nahrungsgrundlagen.

Der Personenverkehr hat sich "gemessen als Fahrtenhäufigkeit, seit 1950 versechsfacht. Davon sind nur 10% durch eine Bevölkerungszunahme bedingt. 90% resultieren aus der größeren Fahrtenhäufigkeit.

Drei Merkmale sind bei dieser Entwicklung kennzeichnend:

- Die größere Mobilität der Bevölkerung.
- •is Verlagerung vom öffentlichen Verkehr zum Individualverkehr.
- Die außerordentliche Zunahme des Straßenverkehrs gegenüber dem Verkehr auf der Schiene.



Konsequenzen



Konsequenz 1 Werbesserung der Verkehrsstruktur zu Gunsten den Schiene

- Zunächst muß die Bundesbahn ihr Verkehrsangebot wesentlich attraktiver machen, mit dem Ziel: Schnellere Transporte, dichtere Zugfolge. Dies erfordert erhebliche Investitionsmittel. Zwar wird im "Bundesverkehrswegeplan '80" für die Bundesbahn ein gegenüber dem Zeitraum 1972 -80 erheblich vergrößertes Mittelvolumen veranschlagt (2) - immernoch aber soll für den Bundesfernstraßenbau. eineinhalb mal soviel wie für die Bundesbahn ausgegeben werden. Mit dem Ausbau des Streckennetzes alleine ist die Aufgabe nicht gelöst. Das Kraftfahrzeug ist mit seiner Beweglichkeit derart überlegen, daß nur mit einer Kooperation von Kraftfahrzeug und Schiene Fortschritte zu erwarten sind.

Konsequenz 2 Verbesserung des Verkehrs in Verdichtungsgebieten

-Alle Bemühungen, den immer stärker werdenden Individualverkehr auf öffentliche Nahverkehrsmittel zu verlegen, haben bisher noch keinen entscheidenden Erfolg gebracht. Neugebaute U-Bahn- und S-Bahnnetze konnten zwar in einigen Verkehrssachen Entlastung bringen, die Gesamtsituation wurde aber nicht entscheidend verändert.





Forderungen

- -Ausbau des öffentlichen Nahverkehrsnetzes mit Anpassung an Siedlungsachsen und Industrieräume (Berufsverkehr).
- -Bessere Übergänge und Anschlüsse des Bundesbahnverkehrs an öffentliche Nahverkehrssysteme (pendlerverkehr)
- -Ausbau des "Park and Ride" Systems sowohl für Nahwie auch Fernverkehr.
- -Einrichtung von Verleihstellen für Fahrräder im Randgebiet der Städte um dieses Verkehrsmittel für den Individualverkehr an Stelle des Autos eizusetzen.

Sollten wir uns als angehende Bauingenieure nicht mehr über Alternativen Gedanken machen als alles Vorgesetzte der "Älteren" zu übernehmen ?!



Kathrin u. Stefan







- Quellen: (1) W. Pflug: Naturschutz und Staße. In: Jahrbuch für Naturschutz und Landschaftspflege, Nr. 26. Bonn 1977, S.10.
 - (2) Briefmitteilung der Deutschen Bundesbahn 1980 an den Autor der 3. Kollegstunde des Funkkolleges "Mensch und Umwelt" Gerhard Olschowy.
 - allg. Funkkolleg "Mensch und Umwelt".

TERNATIVES SEHRANGEBO



halten wir alternative Lehrangebote für wichtig?



Wegen der weitgehalen Ausrichtung der Lehrinhalte auf großtechnologische Verfahren

- so z.B. Verfahren, die hohen Kapitaleinsatz fordern und damit nur für Großbetriebe nicht aber für kleine oder mittlere Betriebe möglich sind und dadurch die Kapitalkonzentration in der Bauwirtschaft verstärken.
 - Verfahren, die aufgrund ihrer unflexiblen Lösungsmethoden die Gestaltung des Projekts nicht an den Bedürfnissen der künftigen Benutzer, sondern an den Gegeberheiten der Produktionsweisen orientieren.

(Form der Schalung bestimmt Form des Gebäudes)



Ökologische, soziale und gesellschaftliche Aspekte von Bauingenieurprojekten werden kaum vermittelt.



Es findet eine weitgehende Abschottung von den anderen Fachbereichen statt, mit denen der Bauingenieur im Berufsleben zusammenarbeiten sollte. (Architektur, Biologie, Soziologie, Betriebswirtschaft)



Die <u>Zusammenarbeit</u> zwischen den einzelnen Bauingenieurdisziplinen (konstruktiv und planerisch) ist mangelhaft.



Einige Fächer des Bauingenieurwesens sind vom Lehrangebot an der THD vollständig ausgeklammert (z.B. Holzbau, Baubiologie)

Aufgrund dieser Kritikpunkte haben wor uns überlegt, eine Veranstaltungsreihe durchzuführen, die die von uns bemärgelten Lücken im Lehrangebot wenigstens teilweise ausgleichen soll. Arhand eines konkreten Bauprojekts wollen wir versuchen, damit zusammenhängende Probleme und sonst wenig beachtete Polgeerscheinungen darzustellen.

Dazu möchten wir Experten einladen, die aus ihrer jeweiligen Sicht eine Stellungnahme zu diesem Projekt abgeben und gemeinsam mit uns Alternativen entwickeln sollen.

In der Vorbereitungsphase wollen wir jetzt zuerst versuchen, einige Projekte zu finden, die sich für eine solche Veranstaltungsreihe eignen.

Fachachaft Bauingenieurwe





Wir hatten bis jetzt folgende Ideen:

HOCHSTATTBAUPROJEKT Neu-Kranichstein WASSERVERSORGUNGSPROJEKT Ernstbachtalsperre

Aus diesen Ideen und weiteren Vorschlägen wollen wir dann ein Projekt aussuchen und mit der konkreten Vorbereitung anfangen.

Im Wintersemester 84/85 soll die Veranstaltungsreihe möglichst anlaufen.

Wer Interesse hat und bei der Vorbereitung mitmachen möchte kann

WANN: Do 1600 Uhr vorbeikommen(vorläufiger Treffpurkt).

Fachschaft Gestalten Gesta





A.K. A CERNATIVES & FHRANGEBOT

Neben dem langfristig geplanten Projekt
(s. Seite 26.) sehen wir noch zwei Möglichkeiten das Lehrangebot zu erweitern:
-kurzfristig werden Einzelvorträge geplant, in denen Experten zu Themen Stellung
nehmen, die unserer Meinung nach zu kurz
kommen. (Zu Anfang des SS84 ist z.B. ein
Vortrag über das Problem der Wurzelraumklärung in Vorbereitung)
-Mittelfristig wollen wir noch eine Art
selbstorganisiertes Seminar unter dem
Thema Arbeitsbedingungen in der 3.Welt.
durchführen.

Das sollte auch sozum SS 84 anlaufen. (siehe dazu auch Seite.73.).



Auf uns Statiker kanne man sich verlassen!

Oh jeh ! Schon wieder Studienreform !?!?

Kein Student hat je damit gerechnet !

Kaum ist die Studienreform zu Ende, schon geht sie wieder los.

Bemüht man sich doch im Fachbereich 14 auf Initiative von Herrn König ernsthaft um Einrichtung eines Lehrauftrages in Bauphysik. Und auch Herr Franke unterstützt dies genauso wie er es für unumgänglich hält, daß jede/r Student/in Grundkenntnisse im Holzbau erwirbt.

Lehrinhalte wie Bauphysik oder Holzbau sind nun im Diskussionskatalog der studentischen Vertreter in der abgelaufenen "Studienreform" während der letzten Jahre "nie" aufgetaucht. Umso erfreulicher dieser überraschende Vorstoß zur Deckung plötzlich aufgetretener Defizite unseres Studiums.

Wir freuen uns bereits jetzt zusammen mit Herrn Seeger auf die nächste Runde unseres Iterationsprozesses "Studienreform" !

DER BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR

- Pressereferent -

Aktenzeichen bitte bei Antwortschreiben engebe

300-2410-12 77 .01.1984

-38-

In einem Punkt ist das BJ-info min-

destens ebensogut wie cler, spiegel! Der Bundasminister für Verkehr-Postfach 20 01 00 5300 Bonn 2

Carsten Brossmann Soderstraße 116 6100 Darmstadt

Wir übernehmen sie noch kurzfristig in cliese Fuls noten und Unterstreichungen anzufügen Interessante , Spiegeltexte "werden ward ver-Offentlich. Dem BJ-info kommen schon ror der Drucklegung die onsten Stellungnahmen zu. Hier eine Stellungnahme aus dem Bundes= ministerium für Verkehr, zum Attled S. 5-8 Ausgabe, orlanben uns lechglich einige Die Redaktion

Sehr geehrter Herr Brossmann,

der Schrumpfung, zu Unrecht. Ich wäre schon interessiert zu erfahren, ich freilich ein paar Anmerkungen machen: Entgegen der Unterstellung und Expresgutverkehr ist nirgendwo in den Konzept die Rede, wie eine Durchsicht der beigefügten Unterlagen schnell ergibt. Die notwendige zu dem Thema Bundesbahnkonzept zu überlassen. Darüber hinaus möchte Sie hatten Minister Dr. Dollinger in Ihrem Brief vom 9. Januar 1984 sich weder auf den Nahverkehr in Ballungszentren konzentrieren noch Zahlenangaben zum Abbau des Personalüberhangs oder zur Reduzierung des Schienennetzes. Auch von einem Rückzug der Bahn aus dem Stücksich folgender Satz: "In Bonn setzt man also auf das Ausdünnen des abgedruckt werden soll. Statt einer speziellen Stellungnahme erlaube ich mir, Ihnen den Text zweier Pressemitteilungen des BMV Beschlüsse der Bundesregierung und angebliche Vorstellungen des Bahnvorstands durcheinandergerührt werden. Worauf, z.B., stützt Orientierung am Markt kann als Beleg dafür vohl kaum angeführt um eine Stellungnahme zu einem Artikel gebeten, der im BI-info in Ihrem Artikel enthält das Konzept der Bundesregierung keine Rationalisierungsreserven. Der Artikel unterstellt ein Konzept Streckennetzes und Verringerung des Angebotes."? Die Bahn wird werden, ebensowenig die Erwähnung der unbestreitbaren großen worauf Sie Ihre Aussagen stützen. Mir scheint auch, daß die

1) In cler Pressemilleilung des BMV 10m 23.71.83 finden sich zwar teine kontreten Ebenfalls in clieser Presservitteiling wird koine Abgrenzung zu den Zahlon und Mafsnahman, sondern nur olie ziele der Bundaregierung, schr wohl aber in olen Ranon oles Bahnrorstandes.

Kabinett hat cut Vorschlag des Bunder rorkehrsministor beschlassen, den DB-Vorsland dabe nathhalis za unterstrissen."

Planen des Bahnvorstandes vorgenommen, sondern es heißt: Das

Fall der Schlenenbetrieb die bessere Verkehrsbedienung ist oder noch aus dem flachen Land zurückziehen; ob allerdings in jedem der Bus, muß von Fall zu Fall geprüft werden.

modernen, leistungsfähigen und wettbewerbsfähigen Verkehrsunternehmen eigentlich nicht? Der Forderung nach einer ausreichenden Finanzierung das nicht zu einem Verzicht auf Sparen und Rationalisieren entarten. Eigentümers erhielt, worunter auch Investitionszuschüsse von nicht waiten Strecken Bahn und Bundesregierung für Absichten kritisiert, Teil zur Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen (allein zum Ausgleich von Wettbewerbsverzerrungen oder als Leistungen des der notwendigen Investitionen ist sicher zuzustimmen; nur dürfte nicht. Die Ziele des Konzeptes, die Deutsche Bundesbahn zu einem weniger als 2,6 Mrd. DM fielen, erscheint in dem Artikel leider zu machen, tauchen in dem Beitrag ebenfalls nicht auf. Warum får den Schienenpersonennahverkehr waren es 3,26 Mrd. DMI), In ubrigen habe ich den Eindruck, daß der Artikel leider in Daß die Bahn 1982 13,8 Mrd. DM aus dem Bundeshaushalt, zum die diese gar nicht haben.

der Verkehrsmittel untereinander. Hier allerdings muß klar festgehal-Eine Schlußbemerkung: Sie sprechen von der schädlichen Konkurrenz zu behindern. Wir sollten uns bemühen, auf längere Sicht zu mehr freie Wahl des Verkehrsmittels einzugreifen und den Wettbewerb ten werden, daß die Bundesregierung nicht daran denkt, in die Wettbewerb und mehr Liberalisierung im Verkehrsbereich zu kommen I 3)

Mit freunfiltchen Grüßen

Siegfried II. Vogt

nur schwer claran messen lassen. Augsordom fehlt clas crihebonswork um ein interiorendes Verlechis konzept mit besser Anslestung der Vorhandenen Kajazilosten. Ergänzung stat Konkumonz. in clic freie Wahl clar Verkelmsmi Hel oder in cles, wedthenort, sonden 3) Die Ziele sind so vage formuliert, daß sich Ergobnisse und Maßnahmen und not mondige diel structurpolitisch und raum ordnon en wirkon. Der Artikel spricht nur clavon, days die Bunderregierung nicht die schoolide Konkurrenz worler fordern soll, d.h. Kein gleichzeitiger Ausbau parallelor Vorkchristylfone. Es geht nicht um einen Eing