SIGNALARCHIV.DE

Überregional

Ehemaliger Bundesbahn-Präsident Oeftering gestorben

aus SIGNAL 03/2004 (Juni/Juli 2004), Seite 7 (Artikel-Nr: 10003109)
DBV Bundesverband

Am 1. September 2003 gratulierte der heutige DB AG-Vorstandsvorsitzende Mehdorn Heinz Maria Oeftering (rechts) zum 100. Geburtstag (Foto: DB AG/Kranert)

Im Alter von 100 Jahren ist Professor Dr. jur. Dr.-Ing. e.h. Heinz Maria Oeftering am 18. Mai 2004 in Frankfurt am Main verstorben. Als erster Präsident und Vorstandsvorsitzender prägte Oeftering von 1957 bis 1972 solange wie kein anderer das Unternehmen Deutsche Bundesbahn. Danach war er bis 1977 Präsident des DB-Verwaltungsrates.

Der in München geborene Oeftering hatte in seiner Geburtsstadt und Heidelberg Rechts- und Staatswissenschaften studiert und war unter anderem als Oberregierungsrat beim Reichsfinanzhof und Reichsfinanzministerium tätig. Im Jahre 1949 trat er in das Bundesfinanzministerium ein und war dort als Ministerialdirektor tätig.

Bei der Deutschen Bundesbahn trat er ein schweres Amt an: die Kriegsschäden waren noch nicht vollständig beseitigt, während sich die Bundesbahn, von den Verkehrspolitikern immer weniger geschützt, der zunehmenden Konkurrenz des Straßenverkehrs stellen musste. Im Rahmen dieses Spielraumes leitete er unter der Devise »Gestalten, nicht verwalten" die Erneuerung der Bundesbahn ein. Dampfloks wurden durch Diesel- und Elektroloks ersetzt und die Elektrifizierung des Streckennetzes kräftig vorangetrieben. Auch Mehrfrequenz-Elektrolokomotiven wurden für den grenzüberschreitenden Verkehr ab 1960 angeschafft. Der Aufbau der S-Bahn-Netze Rhein-Ruhr, München, Frankfurt am Main und Stuttgart fiel in die Ära Oeftering. Wegen der Elektrifizierung der Fernbahn wurden sie als Wechselstrom-S-Bahnen ausgeführt, damit die Stadtschnellbahnen, wie früher in Berlin und Hamburg, kostengünstig im Außenbereich die Ferngleise mitbenutzen konnten. Neue Silberling-Nahverkehrswagen modernisierten den Regionalverkehr.

Mit dem »Rheingold" setzte er ab 1962 einen der ersten klimatisierten Reisezugwagen ein. 1971 hob Oeftering das erste Intercity-Netz »Deutschland im 2-Stunden-Takt" aus der Taufe. Auf vier Linien verkehrten schnelle, komfortable 1 .-Klasse-Züge mit klimatisierten Wagen. Wegen des Erfolges verkehrten die Züge ab 1979 stündlich auch mit der zweiten Klasse. Mit dem Angebot »65 müsste man sein" wurde 1968 das erste Mal versucht, freie Sitzplatzkapazitäten über besondere Preisnachlässe zusätzlich zu verkaufen. Zuvor hatten die Ausführungsbestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) geändert werden müssen. »Einen Vergleich mit der Wirtschaft braucht die Bahn hier nicht zu scheuen", hieß es 1971 wegen neuer Marketingmethoden.

Mit dem Container- und Kombinierten Ladungsverkehr und der Modernisierung des Güterwagenparks stellte Oeftering auch im Güterverkehr die Weichen für zeitgemäße Bahnangebote. Ab 1966 stampfte die DB hierfür bis Anfang der 70er Jahre rund 50 Umschlagbahnhöfe aus dem Boden.

Die Illusion, man könne das Unternehmen Bahn »... allein durch eine Novellierung des Bundesbahngesetzes zuschussfrei machen ..." habe seine Amtszeit wie ein Leitmotiv

begleitet, klagte Oeftering, als er 1972 den DB-Chefsessel verließ. Denn für die im Gesetz geforderte kaufmännische Untemehmensfiforung fehlten entsprechende Finanz- und Unternehmensstrukturen. Bereits 1964 entwickelte sein Vorstand »Vorstellungen" für eine wirtschaftliche Bahn, die in Anbetracht fehlenden verkehrspolitischen Flankenschutzes durch die Bundesregierungen auch Streckenstilliegungen einleiteten. Dennoch hatte die Bundesbahn 1972 Schulden von etwa 17 Milliarden Deutsche Mark, das entspricht rund 8,8 Milliarden Euro.

Dem heutigen Bahnchef Hartmut Mehdorn gab Oeftering vor nicht allzu langer Zeit einen Rat: Für einen Börsengang, so Oeftering, sei es in den nächsten zwei Jahren noch viel zu früh, (sm)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10003109.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten