

RUDOLF HOFFMANN

Raumordnungspolitische Aspekte des Ausbauprogramms der Deutschen Bundesbahn

Mit 3 Kartenbeilagen

I.

Der Verkehrsbericht 1970 der Bundesregierung enthält u. a. Angaben über den Stand der Bundesverkehrswegeplanung, die der Deutsche Bundestag, ausgehend vom Verkehrspolitischen Programm der Bundesregierung von 1967, dem Bundesminister für Verkehr in Auftrag gegeben hatte, sowie des weiteren einen Hinweis darauf, daß die Deutsche Bundesbahn wegen teilweiser Überlastung ihres Fernstreckennetzes den Neubau einiger Ergänzungsstrecken erwäge; der Bericht nennt deren vier: Hannover–Gmünd, Köln–Rhein-Main-Gebiet, Rhein-Main-Gebiet–Saarland und Rhein-Neckar-Gebiet–Stuttgart. Bald nach dem Erscheinen des Verkehrsberichts verabschiedete die Hauptverwaltung der DB ein umfassendes von ihr erstelltes „Ausbauprogramm für das Netz der Deutschen Bundesbahn“, das sie, nachdem auch der Verwaltungsrat der DB ihm zugestimmt hatte, der Bundesregierung zuleitete. Veröffentlicht wurde das Programm zunächst in den beiden von der DB herausgegebenen Zeitschriften „Rad und Schiene“ und „Die Bundesbahn“¹.

Die Hauptgegenstände des Programms sind (siehe zu den Ziffern 1 und 2 die Abbildung 1):

1) Der Neubau von 12 Ergänzungsstrecken mit einer Gesamtlänge von rund 2200 km. Die Strecken sollen so trassiert und ausgestattet werden, daß sie im Endzustand, d. h., wenn die technische Weiterentwicklung des rollenden Materials und der Antriebskräfte so weit gediehen sein wird, mit einer Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h befahren werden können.

¹ Vgl.: Neue Fernstraßen für die Bahn. In: Rad und Schiene. (1971) Nr. 3. Ferner: Laemmerhold, Friedrich: DB-Ausbauprogramm und Bundesverkehrswegeplanung. Delvendahl, Heinz: Die Ergänzungsstrecken Köln–Groß Gerau und Hannover–Gmünd nach dem Ausbauprogramm. Sitzmann, Eduard: Betrieb auf neuen Strecken. Kuckuck, Rolf; Klaus Niekamp: Fahrzeuge für hohe Geschwindigkeiten. Alle in: Die Bundesbahn. 45. Jg. (1971) Nr. 7/8.

- 2) Der Ausbau von insgesamt rund 1250 km vorhandener Hauptstrecken, deren Belastung überdurchschnittlich stark ist und weiter zu- (und nicht etwa durch den Bau von Ergänzungsstrecken ab-) nehmen wird. Der Ausbau soll durch Abflachung enger Krümmungen eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h ermöglichen. Wo allerdings beim Verlauf durch dicht besiedelte Gebiete und in topographisch besonders schwierigem Gelände derartige Linienverbesserungen unvermeidbar hohe Kosten erfordern würden, da wird es bei Reduzierungen der genannten höchsten Fahrgeschwindigkeit sein Bewenden haben müssen.
- 3) Der Neu- bzw. Ausbau von S-Bahn-Netzen zur Verbesserung der öffentlichen Personennahverkehrsbedienung in den größten Verdichtungsräumen des Bundesgebiets. Angestrebt wird in allen Fällen ein besonderes, vom Fernverkehr möglichst unabhängiges Schienennetz, auf dem ein Taktfahrplan mit dichter Zugfolge eingerichtet werden kann. Im einzelnen handelt es sich um die Weiterführung von z. T. bereits seit Jahren im Gange befindlichen Maßnahmen der genannten Art in und um Hamburg, München, Stuttgart, Frankfurt a. M., Hannover, Düsseldorf, Köln und im Ruhrgebiet, sowie um deren Inangriffnahme in weiteren Großstädten, wo die diesbezüglichen Planungen in Bearbeitung sind.
- 4) Der Ausbau der 20 bedeutendsten Güterzugbildungsbahnhöfe (Rangierbahnhöfe) der DB. Er bezweckt, deren Leistungsfähigkeit über das derzeitige Maß hinaus, z. T. bis zum doppelten und noch darüber, zu steigern.
- 5) Verbesserungen des Überganges zwischen den Verkehrssystemen. Hierzu gehören im Personenverkehr der Anschluß von Verkehrsflughäfen an das S-Bahn-Netz – so wie beim Rhein-Main-Flughafen vor kurzem bereits vollzogen –, der Bau von Anlagen zur Erleichterung des „park and ride“ und des sonstigen Umsteigeverkehrs u. a. m. Beim Güterverkehr handelt es sich um die Vermehrung der Gleisanschlüsse, der Industriestammgleise

und der besonderen Einrichtungen für den Container- und den Huckepack-Verkehr.

- 6) Weiterführung des Programms der Streckenelektrifizierung, der Umstellung der Signaltechnik, der Verstärkung des Oberbaues überdurchschnittlich belasteter Strecken und der Beseitigung höhengleicher Schienen-Straßen-Kreuzungen.

Der nach Bauvolumen und Kostenaufwand weitaus größte Einzelposten des Ausbauprogramms ist der Neubau von Ergänzungsstrecken. Er wird notwendigerweise mehrere Jahrzehnte andauern. Eine wesentliche zeitliche Abkürzung der Verwirklichung dieses Teiles des Programms würde daran scheitern, daß das Tempo der Aufbringung der erforderlichen Geldmittel und die Kapazität der deutschen Bauwirtschaft, die ja zu erheblichen Teilen auch für den Bau von Autobahnen und Straßen, den Industriebau usw. laufend in Anspruch genommen wird, begrenzt sind. Deshalb hat die DB eine Dringlichkeitsreihung der 12 Ergänzungsstrecken vorgenommen: von ihnen sollen nach den Vorstellungen der DB bis zum Ende des Jahres 1985 in Betrieb genommen werden (siehe Abbildung 1):

1) Köln–Groß Gerau	180 km
2) Hannover–Kassel–Gemünden	280 km
3) Mannheim–Schwetzingen–Stuttgart	105 km
4) Aschaffenburg–Würzburg	65 km
5) Stuttgart–Ulm–Augsburg–München	220 km
6) Kaiserslautern–Ludwigshafen–Mannheim	50 km
7) Von der Ergänzungsstrecke Mannheim–Basel (220 km) die Teilstrecke Rastatt–Offenburg	50 km
Zusammen	<u>950 km</u>

Selbst wenn es gelänge, das so angesetzte Bautempo zu erreichen und auch nach 1985 beizubehalten, so würde bis zur vollständigen Fertigstellung der insgesamt 2200 km Ergänzungsstrecken das Jahr 2000 beträchtlich überschritten werden.

Das Ausbauprogramm der DB ist nach seiner Bekanntgabe in vielerlei Hinsicht im Tages- und Fachschrifttum kommentiert worden, so auch mit speziellen siedlungs- und raumordnungspolitischen Bezugnahmen in den Abhandlungen von F. Laemmerhold² und von Hans Thiele³. Auf diese beiden Abhandlungen wird im folgenden noch zurückzukommen sein.

II.

Der Raumordnungsbericht 1972 der Bundesregierung geht in Abschnitt 6.4: Verkehr, Unterabschnitt 6.4.1:

2 Laemmerhold, Friedrich: DB-Ausbauprogramm und Bundesverkehrswegeplanung. In: Raum und Siedlung. (1971) H. 11, S. 254–259.

3 Thiele, Hans: Zum Ausbauprogramm der Deutschen Bundesbahn. In: Institut für Raumordnung. Informationen. 21. Jg. (1971) Nr. 19, S. 507–514.

Eisenbahnen, ausführlich auf das Ausbauprogramm der DB ein. Die ersten beiden Absätze des Unterabschnitts lauten:

„Die Deutsche Bundesbahn hat, zugleich als Beitrag zu dem Bundesverkehrswegeplan, die von ihr für notwendig erachteten Ausbaumaßnahmen in Form eines „Ausbauprogramms für das Netz der Deutschen Bundesbahn“ vorgelegt . . . Das Programm wird von den Bundesressorts noch geprüft, insbesondere im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung.

Dieses Ausbauprogramm orientiert sich an der allgemeinen gesellschaftspolitischen Entwicklung mit einem stetig wachsenden Verkehrsbedürfnis, das gekennzeichnet ist durch steigende Verkehrsmengen und der Forderung nach kurzen Transportzeiten, häufigen Transportmöglichkeiten, zuverlässiger Bedienung bei höchstem Komfort und angemessenem Entgelt. Das Programm berücksichtigt die raumordnerischen Zielsetzungen ebenso wie die internationalen Verkehrsverflechtungen. Es ist schließlich auf eine weitgehende Integration der Eisenbahn mit den anderen Verkehrsmitteln ausgerichtet.“

Wenn zu dem DB-Ausbauprogramm gesagt wird, daß es von den Bundesressorts noch geprüft werde, und wenn es im weiteren Verlauf des genannten Unterabschnitts von den geplanten Ergänzungsstrecken heißt, mit ihnen „möchte die Deutsche Bundesbahn die nach ihrer Auffassung dringend notwendigen Kapazitätsausweitungen schaffen“ – die Einschränkung: „Nach Auffassung der Deutschen Bundesbahn“ macht der Bericht auch noch an anderer Stelle –, dann kommt darin zum Ausdruck, daß sich der Bundesraumordnungsbericht 1972 mit den Plänen der DB nicht voll, jedenfalls im gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht, identifiziert. Man kann aber auch nicht unterstellen, daß er sich von diesen Plänen deutlich distanziert – dies schon deshalb nicht, weil er zum Ausbauprogramm lapidar sagt, daß „es die raumordnerischen Zielsetzungen berücksichtigt“; ein Satz, der hier noch einer näheren Betrachtung zu unterziehen sein wird.

Eine positive Beurteilung des DB-Ausbauprogramms enthält der Raumordnungsbericht 1972 der Bundesregierung auch noch an anderer Stelle, und zwar im Unterabschnitt 6.4.4: Luftverkehr. Er erwähnt darin eine Kosten-Nutzen-Analyse, die der Bundesminister für Verkehr zur kritischen Beurteilung von Investitionen bis zum Jahre 1980 einerseits für den Fernreiseverkehr der DB und andererseits für den Luftverkehr innerhalb der Bundesrepublik durch drei namhafte Institute hat erarbeiten lassen, und sagt zu dieser Analyse: „Sie kommt zu dem Ergebnis, daß der Personenfernverkehr, soweit er nicht auf Straßen durchgeführt wird, künftig durch einen Ausbau des Schienennetzes mit geringerem Aufwand abgewickelt werden kann als durch einen Ausbau des regionalen Luftverkehrs.“ Zwar wird hinzugefügt, daß eine Auswertung der Studie durch die Bundesregierung noch ausstehe. Diese Auswertung wird aber an der klaren Aussage der Analyse nicht vorbeigehen können.

Über die Methode und das Ergebnis der Analyse haben zwei Mitarbeiter des Batelle-Instituts in Frankfurt a. M., eines der drei vom Bundesverkehrsminister beauftragten

Institute, im Jahre 1972 in der Zeitschrift „Die Bundesbahn“ ausführlich berichtet⁴. Die darin erarbeitete Prognose der Entwicklung der Verkehrsnachfrage kommt zu dem Schlusse, daß der gesamte Fernreiseverkehr zwischen insgesamt 48 Verdichtungsräumen bzw. Stadtregionen im Bundesgebiet von 1970 bis 1980 um rund 50% zunehmen wird (die Bevölkerung der 48 Teilräume wird in der genannten Zeit um 9%, die spezifische Reiseleistung je Person um 40% anwachsen). Vom gesamten Fernverkehrsaufkommen werden 1980 rund zwei Drittel auf den Individualverkehr mittels Pkw entfallen. Das restliche Drittel werden die Eisenbahnen und der Regionalluftverkehr bewältigen, und zwar je nach der Qualität von deren Leistungsangebot mit unterschiedlichen Anteilen. Wird das der Eisenbahnen gemäß dem DB-Ausbauprogramm verbessert, so werden sie von 1970 bis 1980 eine Zunahme ihres Fernverkehrsaufkommens um rund 60% zu verzeichnen haben.

Wie bei jeder Kosten-Nutzen-Analyse, so ist auch bei dieser die Quantifizierung (in Geldbeträgen) mancher Nutzenswirkungen, welche die zu tätigen Investitionen zeitigen werden, schwierig und nur pauschal abgrenzbar, beispielsweise die allgemeinen Entwicklungsantriebe, die von jeder Verbesserung der Verkehrsverhältnisse ausgehen. Sehr zu Buche schlägt der Geldwertansatz der Zeitgewinne, welche die Reisenden derartigen Verbesserungen zu verdanken haben werden. Er ist bei Geschäftsreisenden höher zu veranschlagen als bei denen, die zu außerberuflichen Zwecken unterwegs sind. Wie hoch aber man ihn tatsächlich in die Rechnung einführen soll, das ist trotz jahrelanger wissenschaftlicher Diskussion, die im Schrifttum ausgiebigen Niederschlag gefunden hat, nach wie vor eine in gewissen Grenzen offene Frage. Wichtig ist die Schlußfolgerung, zu der das Batelle-Institut kommt, daß nämlich auch bei einer sich in vertretbaren Grenzen haltenden Variation dieser Ansätze – eine sehr hohe Bewertung der Zeitgewinne der Reisenden läßt eine Förderung des Luftverkehrs in einem günstigeren Licht erscheinen – in jedem Falle der volkswirtschaftliche Kostendeckungsgrad von Investitionen im Sinne des DB-Ausbauprogramms wesentlich höher liegt als der von Investitionen zugunsten einer Steigerung des Regionalluftverkehrs. Das Institut empfiehlt daher den vollen Ausbau des Schienenverkehrs und bis auf weiteres Zurückhaltung bei der Schaffung weiterer Flughäfen für den innerdeutschen Luftverkehr.

Der Raumordnungsbericht 1972 der Bundesregierung erwähnt im Unterabschnitt 6.4.4 die Entschließung der Ministerkonferenz für Raumordnung vom 16. 6. 1971 „Raumordnung und Regionalluftverkehr“ und führt dazu weiter aus: „Sie (die Ministerkonferenz) ist der Auffassung, daß schnelle Verkehrsverbindungen eine wichtige Voraussetzung für die Schaffung und Erhaltung ausgewogener wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Strukturen in allen Teilen des Bundesgebiets bilden.“ Wendet man diesen Satz,

wie das zweifellos zulässig ist, nicht nur auf das Leistungsangebot des Regionalluftverkehrs, sondern auch auf das der Eisenbahnen an und beachtet man das Ergebnis der vorgenannten Kosten-Nutzen-Analysen, so resultiert daraus eine ziemlich uneingeschränkte Bejahung des DB-Ausbauprogramms auch in raumordnungspolitischer Hinsicht.

So ist denn mit großer Wahrscheinlichkeit damit zu rechnen, daß dieses Programm in mehr oder minder unveränderter Form einen Bestandteil sowohl des Bundesverkehrswegeprogramms, das der Bundesminister für Verkehr zur Zeit federführend bearbeitet, als auch des alle Sektoren umfassenden Bundesraumordnungsprogramms, für das der Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau im Benehmen mit den Raumordnungsressorts der Länder zuständig ist, bilden wird. Mit der Vorlage beider Programme innerhalb der Legislaturperiode des Bundestages, die im Dezember 1972 begonnen hat, dürfte zu rechnen sein.

Was die Termine anbetrifft, die sich die DB für die Verwirklichung der von ihr vorgesehenen Maßnahmen vorstellt bzw. vorgenommen hat, so werden freilich gewisse Hinausschiebungen unvermeidlich sein, zumal da von der Konzeption und Bekanntgabe des Programms bis zu seiner tatsächlichen Bauinangriffnahme ein relativ langer Zeitraum bereits vergangen ist und wohl auch noch vergehen wird. Wenn es den im § 2 des Bundesraumordnungsgesetzes verkündeten Grundsätzen der Raumordnung voll und in jeglicher Hinsicht entsprechen soll, dann bedarf es allerdings noch gewisser Modifizierungen und Ergänzungen sowie besonderer Rücksichtnahmen bei seiner Verwirklichung. Darauf wird im folgenden näher eingegangen werden.

III.

F. Laemmerhold sagt in seiner in der Zeitschrift „Raum und Siedlung“⁵ erschienenen Abhandlung von den geplanten Ergänzungsstrecken, mit ihnen solle die dringend notwendige Kapazitätsausweitung in denjenigen Streckenbereichen der DB geschaffen werden, die heute ausgesprochene Leistungsengpässe darstellen. Für hohe Geschwindigkeiten und mit verkürzter Linienführung trassiert, würden sie wesentliche Beschleunigungen in der Beförderung von Reisenden und Gütern ermöglichen. Er beendet diesen Abschnitt seiner Abhandlung mit dem Satz: „Sie (die Ergänzungsstrecken) können ferner zu einer besseren Verkehrserschließung beitragen und schließlich als Teilabschnitte in ein europäisches Eisenbahn-Schnellfahrnetz integriert werden.“

Fast genau der gleiche Satz steht auch am Schlusse dessen, was der Raumordnungsbericht 1972 zu den Ergänzungsstrecken ausführt. Lediglich ein einziges Wort lautet anders: im Raumordnungsbericht heißt es zu diesen Strecken: „Sie sollen ferner zu einer besseren Verkehrerschließung beitragen ...“, also nicht, wie bei Laemmer-

4 Pilz, Berthold; Dieter Wilken: Die Beurteilung von Investitionen im Fernreiseverkehr der DB und im Luftverkehr der Bundesrepublik Deutschland bis 1980 auf der Grundlage der Kosten-Nutzen-Analyse. In: Die Bundesbahn. 46. Jg. (1972) Nr. 10, S. 581–585.

5 a.a.O.

hold: „Sie können...“ Dieser Unterschied zwischen den beiden Texten mag geringfügig erscheinen. Er ist aber in raumordnungspolitischer Hinsicht ganz gewiß nicht bedeutungslos, denn mit der Verbesserung der Verkehrserschließung der von ihnen durchzogenen Gebiete haben die Ergänzungsstrecken eine in dieser Hinsicht sehr wichtige Funktion zu erfüllen, und es ist daher durchaus nicht das Gleiche, ob man eine solche Verbesserung lediglich als Möglichkeit, die sich beim Bau der neuen Strecken bietet, bezeichnet, oder ob man sie, wie das der Raumordnungsbericht aus gutem Grund tut, zur Forderung erhebt.

Einige Ergänzungsstrecken sind zwar, z. B. Stuttgart–Ulm–München (siehe Abbildung 1), in unmittelbarer Nachbarschaft einer bereits vorhandenen Haupteisenbahn geplant. Es handelt sich dann, abgesehen von kleineren Trassenänderungen, allein um die Hinzufügung eines zweiten Gleispaars, die zur Verbesserung der räumlichen Verkehrserschließung nichts beizutragen vermag. Wo aber eine geplante Neubaustrecke ganz oder größtenteils abseits in z. T. erheblichem Abstand vom vorhandenen Hauptbahnnetz verlaufen wird, wie das beispielsweise für die Ergänzungsstrecken Köln–Groß Gerau und Hannover–Kassel–Gemünden gilt, da können beachtliche Erschließungseffekte erzielt werden, vorausgesetzt, daß bei der Planung und Ausgestaltung der Strecken darauf entsprechend Bedacht genommen wird.

H. *Delvendahl* hat seiner in der Zeitschrift „Die Bundesbahn“⁶ erschienenen, den beiden vorgenannten Ergänzungsstrecken gewidmeten Abhandlung den Untertitel „Trassierungsgrundlagen und Linienführung“ gegeben und ihr je eine Kartenskizze mit Darstellung der „Vortrassierung“ der beiden Strecken beigefügt. Der Bau der beiden Strecken steht nach Auffassung der DB an erster Stelle der Dringlichkeit; sie sollen bereits im Jahre 1980 durchgehend in Betrieb genommen werden.

Die Ausführungen von *Delvendahl* erleichtern es, am konkreten Beispiel einer geplanten Teilstrecke darzutun, welche Überlegungen und Maßnahmen dem Streben, der Strecke eine möglichst günstige Raumerschließungswirkung zu verleihen, dienlich sein werden, und zwar wird hier dafür der über den Vorderen Westerwald hinwegführende Abschnitt Bonn–Beuel–Limburg (Lahn) der Ergänzungsstrecke Köln–Groß Gerau zugrundegelegt (siehe Abbildung 2, die den entsprechenden Ausschnitt aus einer der beiden von *Delvendahl* gebrachten Kartenskizzen wiedergibt); vergleiche hierzu auch den Beitrag des Verfassers „Die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse“ zum Raumordnungsgutachten für den Regionalen Raumordnungsplan Westerwald⁷.

Delvendahl schreibt: „Grundsätzlich gibt es für die geplanten Ergänzungsstrecken zwei Möglichkeiten: Entweder werden diese Strecken – analog der Tokaido-Bahn in Japan – ausschließlich dem schnellen Reiseverkehr mit In-

tercity- und TEE-Zügen vorbehalten, oder die Strecken werden in das übrige Eisenbahnnetz integriert und dienen auch anderen Zugarten.“ Die Betriebsweise nach dem japanischen Beispiel – bei diesem ergab sie sich zwingend aus der Verschiedenheit zwischen der Spurweite der neuen Strecke und der des gesamten restlichen japanischen Eisenbahnnetzes – würde, wie *Delvendahl* weiter ausführt, eine größere Freizügigkeit der Trassierung der geplanten Schnellbahnen ermöglichen und auch gewisse andere Vorteile haben. Aus wohlwollen Gründen habe sich die DB jedoch für die genannte zweite Möglichkeit entschieden.

Daß die neuen Strecken somit in das vorhandene Eisenbahnnetz integriert werden sollen, mag für die DB innerbetriebliche Vorteile haben. Es sprechen dafür insbesondere aber auch, wie *Delvendahl* weiter ausführt, Überlegungen, „daß durch eine neue Linienführung neue Gebiete verkehrlich erschlossen und Mängel in der Verkehrsbedienung, die dem heutigen Eisenbahnnetz anhaften, beseitigt oder zumindest gemildert werden können“, d. h. eben die Gründe, auf denen auch der hier zitierte Satz des Raumordnungsberichts 1972 über die anzustrebende Verbesserung der Verkehrserschließung basiert.

Laut *Delvendahl* müssen an den Ergänzungsstrecken aus betrieblichen Gründen in Abständen von je rund 20 km Überholungsbahnhöfe angelegt werden. Diese Bahnhöfe werden zugleich in der Regel diejenigen Punkte sein, in denen das vorhandene Eisenbahnnetz mit den neuen Strecken zu verknüpfen sein wird. Einen solchen Überholungs- und Übergangsbahnhof wird die Strecke Köln–Groß Gerau (siehe Abbildung 2) zweifellos da, wo sie das Lahntal kreuzen wird, das heißt im Raume Limburg/Diez, erhalten müssen. Von hier in Richtung Köln kommt, wenn man den von *Delvendahl* genannten Abstand zum Maßstab nimmt, für den nächsten solchen Bahnhof die Gegend von Montabaur-Siershahn in Betracht. Der darauf folgende wäre in der Nähe von Puderbach vorzusehen. Von da bis Bonn–Beuel – dicht südlich von Beuel wird sich die neue Strecke der Trasse der vorhandenen rechtsrheinischen Haupteisenbahn anschmiegen – sind es rund 40 km; ein Abstand, der durch die Anlage eines weiteren Überholungsbahnhofs – dieser ohne Anschluß an das vorhandene Eisenbahnnetz – zu unterteilen sein wird.

Wegen der hohen Geschwindigkeiten, die auf ihnen gefahren werden sollen, müssen die Ergänzungsstrecken eine außergewöhnlich schlanke Trassenführung erhalten. Als kleinsten Krümmungshalbmesser nennt *Delvendahl* 7000 m, in Ausnahmefällen 5000 m. Die Höchststeigung soll auf 1,25‰ begrenzt sein; dank der großen Leistungsfähigkeit der elektrischen Lokomotiven könne aber in Einzelfällen darüber hinausgegangen werden. Für eine derart schlanke Linienführung eines Verkehrsweges (zum Vergleich: Höchststeigung der Bundesautobahnen 4‰, kleinster Krümmungsradius 1000 m bis herab zu 600 m) gibt es in bewegter Mittelgebirgslandschaft bisher wohl kaum Beispiele. Sie erfordert entsprechend hohe Baukosten. *Pilz* und *Wilken* beziffern sie⁸ für die Teilstrecken Kassel–Fulda

6 a.a.O.

7 Regionaler Raumordnungsplan Westerwald. 2. Abschnitt: Raumordnungsgutachten, im Auftrage der Planungsgemeinschaft Westerwald bearb. und hrsg. vom Planungsinstitut Dr. Hartmut Scholz. – Osnabrück 1972.

8 a.a.O.

und Fulda-Gemünden auf 18,7 Millionen bzw. 17,5 Millionen DM je km. Bei der über den Westerwald hinwegführenden Strecke werden sie sicherlich die gleiche Größenordnung erreichen.

Delvendahl schreibt des weiteren, die Auswirkungen der Druckwelle, welche zwei mit Fahrgeschwindigkeiten von mehr als 250 km/h sich begegnende Züge auf ihre einander zugekehrten Außenwände ausüben, seien noch nicht hinreichend untersucht. Deswegen werde der Achsabstand der beiden Gleise, für den im Hinblick auf das Lichtraumprofil der auf ihnen verkehrenden Fahrzeuge 4,40 m genügen würden, vorerst für die Trassierung auf 5,00 m bemessen. In Tunnelstrecken hingegen müsse dieser Abstand aus dem gleichen Grunde mindestens 6,00 m betragen. Das erfordere einen sehr großen Tunnelquerschnitt mit entsprechend hohen Baukosten. Zu erwägen sei deshalb, an Stelle von zweigleisigen Tunnels jeweils zwei in einer gewissen Entfernung voneinander verlaufende eingleisige anzulegen. Aber auch diese müßten wegen des bei sehr hohen Fahrgeschwindigkeiten zu überwindenden Luftwiderstandes einen wesentlich größeren Querschnitt, als er seither bei solchen Tunnels üblich war, erhalten.

Daraus ergibt sich, daß die Baukosten je km Tunnel, die schon im bis jetzt geschaffenen Eisenbahnnetz jeweils ein Vielfaches derjenigen je km freie Strecke betragen haben, bei den neuen für den Schnellstverkehr geplanten Bahnen mit einem noch weit höheren Multiplikator anzusetzen sein werden, und zwar sowohl bei zweigleisigen Tunnels als auch bei zwei ersatzweise in Parallelführung anzulegenden eingleisigen. Auf die Trassierung dieser Bahnen wird sich das dahingehend auswirken, daß versucht werden wird, mit möglichst wenigen Tunnels auszukommen. Im Mittelgebirge erreicht man das im allgemeinen unschwer durch eine Trassenführung in Hochlage; sie erfordert relativ viele Dämme und zum Teil ziemlich lange und hohe Brücken und Viadukte, dafür aber nur wenig oder überhaupt keine Tunnelstrecken. Die Trassierung der Bahnen wird somit bis zu einem gewissen Grade derjenigen der Bundesautobahnen (BAB) ähneln. Bei diesen sind umfangreiche Erfahrungen im Bau von Hochbrücken und Viadukten gemacht worden und werden laufend noch gemacht. Sie wirken sich auf die Errichtung derartiger Kunstbauten zweifellos kostenmindernd aus, was der skizzierten Art der Trassierung der geplanten Schnellbahnen zugute kommen wird.

Laut *Delvendahl* wird die Bahnstrecke Köln-Groß Gerau bei ihrem Anstieg von Nordwesten her auf die Höhen des Westerwaldes bis auf +320 m NN hinauf- und sodann ins Lahntal bei Limburg auf +120 m NN wieder herabgeführt werden. Im Westerwald wird sie die einmal erreichte Höhe weitgehend beibehalten müssen; ihre zulässige Höchststeigung gestattet es ihr in nur sehr engen Grenzen, sich hier den Geländeformen durch vieles Auf und Ab anzupassen.

Die Bahn wird voraussichtlich irgendwo zwischen Puderbach und Dierdorf das Tal des Holzbaches überqueren, und zwar aus den angegebenen Gründen sehr wahrscheinlich mittels eines Brückenbauwerks von beträchtlicher

Höhe. Die Aufgabe, die in diesem Tale verlaufende Nebenbahn Altenkirchen-Siershahn mit der neuen Schnellstrecke in dem bei Puderbach vorgesehenen Überholungsbahnhof zu verknüpfen, wird durch die notwendige Heraufführung der Nebenbahn vom Talgrund auf die Höhe nicht eben erleichtert werden; die Erfüllung dieser Aufgabe wird einige Kosten erfordern. Das wird, wenn auch vielleicht in etwas geringerem Maße, für die Anbindung des vorhandenen Nebenbahnnetzes an den Überholungsbahnhof, der in der Gegend Montabaur-Siershahn entstehen wird, ebenfalls gelten. Es handelt sich dabei, wenn man den Bau der Schnellbahn zunächst allein für sich betrachtet, um zusätzliche Kosten. Aber nur, wenn man diese aufwendet, läßt sich erreichen, daß Mängel der Verkehrsbedienungs, die dem heutigen Eisenbahnnetz anhaften, beseitigt oder zumindest gemildert werden. Mängel dieser Art sind im Westerwald in erheblichem Umfange gegeben. Sie werden durch den Bau und Betrieb der neuen Strecke – unter der Voraussetzung, daß das vorhandene Eisenbahnnetz in befriedigender Weise mit ihr verknüpft wird, – wie folgt behoben bzw. gemildert werden:

- a) In der Personenverkehrsbedienungs werden die Fahrzeiten vom Westerwald in Richtung Köln-Ruhrgebiet und zurück und in Richtung Rhein-Main-Raum sowie Süddeutschland und zurück beträchtlich verkürzt werden. Das wird durch das zu erwartende Leistungsangebot von Eilzügen, die in den Überholungs- und zugleich Übergangsbahnhöfen des Westerwaldes anhalten werden (D- oder gar TEE- und F-Züge werden in diesen Bahnhöfen nicht haltmachen), geschehen. Die Streckenverkürzung wird in fast allen Relationen eine Fahrpreismäßigung zur Folge haben.
- b) Auch in der Güterverkehrsbedienungs wird die Beschleunigung der Beförderung gewisse Vorteilswirkungen haben. Weit wichtiger sind bei diesem Verkehr jedoch die Verkürzungen der Tarifentfernungen, die in Richtung Köln-Ruhrgebiet 30 bis 40 km, in Richtung Rhein-Main-Raum und Bayern ebensoviel und in Richtung Baden-Württemberg – wegen der unmittelbaren Anbindung der neuen Strecke an das oberrheinische Eisenbahnnetz im Bahnhof Groß Gerau – bis zu schätzungsweise 50 km erreichen werden. Die daraus resultierenden Frachtsenkungen werden die Entwicklungsaussichten derjenigen gewerblichen Betriebe des Westerwaldes, welche per Bahn Güter versenden und empfangen, verbessern. Am stärksten werden die genannten Vorteilswirkungen den in der Nähe der neuen Bahnstrecke gelegenen Orten und Betrieben zugute kommen; mit wachsender Entfernung von ihr werden sie sich entsprechend abschwächen.

Die Kosten der Verknüpfung vorhandener Eisenbahnen mit den Ergänzungsstrecken werden nur einen sehr geringen Bruchteil der Baukosten der neuen Strecken ausmachen, auch wenn im Mittelgebirge in Tälern verlaufende Bahnen zu Überholungsbahnhöfen in Hochlage heraufgeführt werden müssen. Das ergibt sich aus folgender Überlegung:

Nimmt man, der begrenzten Dichte des bestehenden Eisenbahnnetzes entsprechend, an, daß jeder zweite Überholungsbahnhof der Ergänzungsstrecken zugleich zu einem Anknüpfungspunkt ausgestaltet wird, dann findet an den neuen Strecken im Durchschnitt alle 40 km eine Verknüpfung mit den vorhandenen Eisenbahnen statt. Der Bau von 40 km Schnellbahn kostet im Mittelgebirge 600 bis 700 Millionen DM. Wenn in solchem Gelände die Herstellung jeder Anknüpfung schätzungsweise 10 bis 15 Millionen DM erfordern wird, dann handelt es sich lediglich um 1,5 bis 2% der Gesamtbausumme. Um so viel wird diese, wenn es um wichtige raumordnungspolitische Ziele geht, doch wohl erhöht werden können.

Überholungsbahnhöfe ohne eine derartige Verknüpfung müssen in jedem Falle eine Anbindung an das Netz der klassifizierten Landstraßen erhalten, was ja auch wegen der großen Dichte dieses Netzes und der Leichtigkeit, mit der eine Straße im Verhältnis zu einer Eisenbahn Höhenunterschiede zu überwinden vermag, ohne viel Umstände und Kosten bewerkstelligt werden kann. An diesen Bahnhöfen werden Omnibuslinien Anschlüsse von und zu den hier haltenden Eilzügen herzustellen und auf diese Weise den neuen Strecken eine gewisse Erschließungswirkung zu sichern haben. Die skizzierten Verbesserungen der Güterverkehrsbedienungen werden in der Umgebung solcher Bahnhöfe freilich nicht oder nur – weil man sich ihrer lediglich im gebrochenen Verkehr bedienen kann – in stark abgeschwächtem Maße eintreten.

An der Forderung, das derzeitige Eisenbahnnetz an möglichst vielen Stellen mit den Ergänzungsstrecken zu verknüpfen, sollte daher aus guten raumordnungspolitischen Gründen festgehalten werden. Zwar kann die relativ starre Trassierung der neuen Strecken darauf nur wenig Rücksicht nehmen; man wird sich mehr auf die größere Beweglichkeit bei der Umgestaltung vorhandener Bahnen, zumeist Nebenbahnen, verlassen müssen. Aber in manchen Fällen wird beispielsweise durch eine gewisse Verschiebung eines Überholungsbahnhofs in der Längsrichtung der neuen Strecke, soweit eine solche Verschiebung keine nennenswerten Mehrkosten oder betrieblichen Nachteile zur Folge hat, eine unter Umständen beträchtliche Verbilligung der Herstellung einer Netzverknüpfung erreicht werden können.

Es ist auch nicht anzunehmen, daß die DB von sich aus alle denkbaren und raumordnungspolitisch relevanten Möglichkeiten derartiger Netzverknüpfungen mit Nachdruck verfolgen wird. Ihre Verlautbarungen zum Ausbauprogramm, speziell zum geplanten Neubau von Ergänzungsstrecken, haben dieses Problem bisher noch nicht angesprochen. Dies zu tun, sollten die für die Durchführung der Raumordnungsverfahren zuständigen Dienststellen nicht unterlassen, soweit ein solches Verfahren die Einbettung einer geplanten Ergänzungsstrecke in einen gegebenen Raum zum Gegenstand hat.

IV.

Der Bahnkörper der Ergänzungsstrecken wird bei dem genannten Achsabstand der beiden Gleise eine Kronenbreite

von rund 10 m erhalten. Das ist nicht viel, wenn man etwa die der BAB – im Regelfalle 29 m, bei Steigungsstrecken mit Kriechspur und bei sechsspurigen Strecken noch mehr – damit vergleicht. Hinzu kommt jedoch die Landinanspruchnahme für beiderseitige Damm- und Einschnittböschungen, welche bei den Ergänzungsstrecken der DB wegen ihrer überaus anspruchsvollen Trassierungselemente im Durchschnitt sehr viel mehr ausmachen wird als bei den BAB (das gilt allerdings nur bei einem Verlauf im Gebirge und Hügelland, nicht in der Ebene). Im ganzen wird die mittlere Breite des für den Bau benötigten Geländestreifens bei den DB-Strecken kaum geringer ausfallen als bei den BAB.

Wegen ihres sehr großen Mindesthalbmessers muß beim Bau einer Schnellbahn manches Hindernis beseitigt werden, welches eine BAB unschwer umfahren könnte. Soweit es sich um vorhandene Gebäude oder ganze Gebäudekomplexe handelt, kann deren Beseitigung sehr kostpielig sein und die Gesamtbaukosten erheblich in die Höhe treiben. Unter gleichen oder ähnlichen Umständen der Geländeformen und der sonstigen Gegebenheiten wird man bei der Trassierung einer Schnellbahn daher Gebiete mit geringer Besiedlungsdichte bevorzugen. Dabei kann es sich um Gebiete handeln, denen man eben wegen ihrer geringen Bevölkerungsdichte – und zumeist ihres Zurückbleibens hinter der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung – den Bau einer Schnellbahn, der sich, wie gezeigt, unschwer mit einem gewissen Erschließungseffekt verbinden läßt, nur wünschen kann, zum Teil aber auch um Gebiete, die, weil sie schwach besiedelt sind und zugleich Waldreichtum und sonstige landschaftliche Reize aufweisen, den ausgeprägten Charakter einer Erholungslandschaft für benachbarte Verdichtungsräume besitzen und von denen man deshalb größere Eingriffe jedweder Art, so auch den Bau einer Bahnstrecke, nach Möglichkeit fernhalten möchte. Viele dieser Gebiete sind in der Bundesrepublik zu Naturparken erklärt worden; bei weiteren steht das in Aussicht.

So zeichnet sich denn deutlich eine gewisse Konfliktsituation – Naturpark kontra Schnellbahn – ab, mit deren Auftreten bei der Realisierung des DB-Programms in manchen Gegenden wird gerechnet werden müssen. Oberstes Gebot bei der Trassierung der Ergänzungsstrecken ist Zügigkeit; es gilt, Reisezeiten, Streckenkilometer und Beförderungskosten einzusparen. Wenn eine solche Trasse durch ein Erholungsgebiet geplant wird und die Umgehung dieses Gebiets nicht nur eine größere Gesamtlänge, sondern auch – wegen des Ausweichens in dichter besiedelte Räume – eine Erhöhung der Baukosten je km zur Folge haben würde, dann können sich die Mehraufwendungen zu Gesamtbeträgen gewaltigen Ausmaßes aufsummieren. Die Frage erscheint dann berechtigt: soll man diese Mehrkosten aufbringen oder lieber gewisse Beeinträchtigungen einer Erholungslandschaft in Kauf nehmen?

Zunächst ist die Vorfrage zu stellen, wie stark diese Beeinträchtigungen denn tatsächlich sein werden. Von einer elektrisch betriebenen Bahnstrecke geht – sehr im Gegensatz zu den Strecken mit Dampf- und Dieselmotortrieb – keinerlei Luftverschmutzung aus. Auch ihre Lärmentwicklung

ist, vor allem, wenn man an die von Dampflokomotiven denkt, bescheiden. In diesen beiden Hinsichten wird der Betrieb der neuen Schnellbahnen relativ „umweltfreundlich“ sein, insbesondere auch im Vergleich zu den BAB-Strecken mit ihrer nahezu permanenten starken Lärmausstrahlung und Luftverunreinigung.

Im Zuge der Bahnen werden, wie erwähnt, ziemlich viele Hochbrücken und Viadukte erforderlich werden. Deren Bau verleiht dem Landschaftsbild, wie zahlreiche derartige für BAB errichtete Bauwerke erweisen, durchaus positiv zu wertende Akzente. Die vielen, zum Teil sehr langen und hohen bzw. tiefen Dämme und Einschnitte, die die Trassierung der Bahnen der notwendigen Schlankheit ihre Linienführung zuliebe erfordern wird, werden allerdings zumeist nicht ohne weiteres als Bereicherungen und Verschönerungen der Landschaft angesehen werden können. Durch die Abflachung und Ausrundung von Böschungen, durch deren Bepflanzung und andere geeignete Maßnahmen kann aber diesen Eingriffen in die natürliche Landschaft ihr negativer Charakter weitgehend genommen, ja zum Teil in einen positiven gewandelt werden. Die Ausgestaltung der BAB ist auch diesbezüglich für den Bau der Schnellbahnen in vieler Weise beispielgebend.

Alles in allem wird man nicht gerade sagen können, daß es für einen Naturpark oder andere Gebiete mit dem ausgesprochenen Charakter einer Erholungslandschaft einen Gewinn bedeutet, wenn eine Schnellbahn durch sie hindurch verlegt wird. Geschieht das aber mit der gebotenen und möglichen Schonung und Rücksichtnahme auf das Landschaftsbild – siehe hierzu das Buch von *Hans Lorenz*⁹, aus dem sich vieles auch für eine diesen Forderungen entsprechende Ausgestaltung der neuen Bahnstrecken entnehmen läßt –, dann wird man solchen Maßnahmen, sofern verkehrs- und allgemeinwirtschaftliche Gründe gebieterisch dafür sprechen, die Zustimmung nicht gut versagen können.

V.

Im Grundsatz der Raumordnung Nr. 6 – siehe Raumordnungsgesetz vom 8. 4. 1965, § 2, Abs. 1 – heißt es u. a.: „Der Verdichtung von Wohn- und Arbeitsstätten, die zu ungesunden räumlichen Lebens- und Arbeitsbedingungen sowie zu unausgewogenen Wirtschafts- und Sozialstrukturen führt, soll entgegengewirkt werden. Wo solche ungesunden Bedingungen und unausgewogenen Strukturen bestehen, soll deren Gesundheit gefördert werden.“

Der Raumordnungsbericht 1972 der Bundesregierung stellt dazu lakonisch fest (im Unterabschnitt 2.2: Verdichtungsräume): „Eine Abgrenzung der überlasteten Verdichtungsräume liegt noch nicht vor.“ Das ist zu bedauern, denn ohne die Kenntnis dieser Abgrenzung ist es nicht möglich, die öffentlichen Maßnahmen im Gesamtbereich

der Raumordnungspolitik nach ihrer Ausgewogenheit zu beurteilen.

Zu den überlasteten Verdichtungsräumen dürften in erster Linie die in der Regel als „city“ bezeichneten Stadtkerne der Großstädte, insbesondere der größten von ihnen, zu rechnen sein. In diesen Stadtkernen oder an ihrem Rand befinden sich die Hauptbahnhöfe, in denen die Züge des Intercity- und des TEE-Verkehrs beginnen oder Zwischenhalte machen oder enden; in ihnen befindet sich, zumindest während der Geschäftszeiten, der Hauptteil derer, die von diesem Verkehrsangebot Gebrauch machen und daraus Nutzen ziehen, in erhöhtem Maße natürlich, wenn es durch die Realisierung der DB-Ausbaupläne weiter verbessert werden wird. Trägt das genannte Angebot irgendwie zu einer „Entlastung“ der überlasteten Verdichtungsräume bei? Doch wohl kaum. Im Gegenteil, der Verdacht ist nicht von der Hand zu weisen, daß es, zumindest in manchen Fällen, die gegebene Überlastung eher noch steigern wird. Die Feststellung des Bundesraumordnungsberichts 1972, daß das DB-Programm „die raumordnerischen Zielsetzungen berücksichtigt“, kann also bestenfalls cum grano salis als zutreffend angesehen werden. Das Gleiche gilt von der im Bericht erwähnten und hier bereits zitierten Auffassung der Ministerkonferenz für Raumordnung, „daß schnelle Verkehrsverbindungen eine wichtige Voraussetzung für die Schaffung und Erhaltung ausgewogener wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Strukturen in allen Teilen des Bundesgebiets bilden.“ In allen Teilen? Wenn überhaupt, dann in höchst unterschiedlichem Wirkungsgrade, denn es ist nun einmal so, daß man, um von schnellen und hochwertigen Verkehrsverbindungen Gebrauch zu machen, dazu einen Großstadtbahnhof oder einen Verkehrsflughafen – jeder von diesen ist in einem Verdichtungsraume gelegen – aufsuchen muß und daß, wer weit abseits davon wohnt oder beruflich zu tun hat, aus diesen Verbindungen entsprechend wenig Nutzen zu ziehen vermag.

Im Grundsatz 6 der Raumordnung werden im Anschluß an die bereits erwähnten Sätze die Maßnahmen im einzelnen genannt, die geeignet sind, zur Entlastung der überlasteten Verdichtungsräume beizutragen; weiter heißt es sodann: „Art und Umfang dieser Maßnahmen sollen die Verwirklichung der Grundsätze nach den Nummern 1 bis 5 in anderen Gebieten nicht beeinträchtigen.“ In die Umgangssprache übersetzt bedeutet das: wenn erhebliche öffentliche Mittel für die Sanierung der überlasteten Verdichtungsgebiete aufgewandt werden, dann darf keinesfalls versäumt werden, gleichzeitig etwas für die Förderung der in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung zurückgebliebenen Gebiete zu tun.

Wie ist unter diesem Aspekt das DB-Ausbauprogramm zu beurteilen? In seiner Abhandlung „Zum Ausbauprogramm der Deutschen Bundesbahn“¹⁰ kommt *Hans Thiele* zu dem Schlusse: „Bei näherer Betrachtung vermißt man im Ausbauprogramm der Bundesbahn jeden Hinweis auf etwa notwendige Maßnahmen zur Verbesserung des Netzes der Nebenstrecken. Allein wegen seiner einseitigen Bevor-

⁹ Lorenz, Hans: Trassierung und Gestaltung von Straßen und Autobahnen. – Wiesbaden 1971.

¹⁰ a.a.O.

zugung der Verdichtungsgebiete und derjenigen Strecken, die diese verbinden oder künftig verbinden sollen, erscheint der Ausbauplan, dessen Notwendigkeit nicht bestritten wird, dringend ergänzungsbedürftig. Angesichts des allgemeinen Anstiegs des Verkehrsbedarfs dürfte es zweckmäßig sein, die Frage, inwieweit das Prinzip des Rückzugs der Eisenbahn aus der Fläche noch Gültigkeit beanspruchen darf, erneut zu überprüfen.“

Diese Sätze sind nur zu berechtigt. An erster Stelle der notwendigen Ergänzungen des DB-Ausbauprogramms stehen die hier an Beispielen dargetanen Verknüpfungen der Neubaustrecken mit dem vorhandenen Bahnnetz. Aber es geht darüber hinaus nicht nur um eine Erhaltung des Streckenbestandes, sondern auch um die Schließung einzelner offenkundiger Netzlücken, welche empfindliche Mängel der öffentlichen Verkehrsbedienung der betroffenen Gebiete zur Folge haben. Besonders gravierend sind solche Mängel im Zonenrandgebiet, wo durch das stumpfe Endigen einstmals durchgehender Bahnstrecken vor der 1945 neugeschaffenen Grenze ohnedies regelrechte Verkehrsnotstände entstanden sind.

Sehr mit Recht heißt es daher im Raumordnungsbericht 1972: „Im Rahmen des Ausbaues der Bundesverkehrswege ist die Verkehrserschließung und Verkehrsbedienung im Zonenrandgebiet bevorzugt zu fördern.“ An Absichtserklärungen, dem Verkehrswegebau im Zonenrandgebiet eine besondere Förderung zuteil werden zu lassen, haben es die Bundesregierung und die beteiligten Landesregierungen seit dem Beginn der 50er Jahre nicht fehlen lassen, und diesen Erklärungen sind ja auch beachtliche Taten gefolgt, soweit es sich um den Ausbau und die Ergänzung des Straßennetzes in Zonengrenznähe handelt.

Wie aber sieht es mit Ergänzungen des Eisenbahnnetzes zur Beseitigung offenkundiger Mängel in der Verkehrserschließung und -bedienung des Zonenrandgebietes aus? In dieser Hinsicht ist bisher wenig geschehen und für die nahe Zukunft zu erwarten. Es handelt sich dabei zum Teil freilich um Projekte, deren Verwirklichung erheblich mehr Geld erfordert als kurzstreckige Straßenbauten, die aber dafür auch unvergleichlich mehr zur Behebung der Verkehrsnot im Zonenrandgebiet beizutragen vermögen.

Zu denken ist in erster Linie an den Plan, von Uelzen über Wolfsburg–Braunschweig–Salzgitter bis Kreiensen eine durchgehende Haupteisenbahn herzustellen (siehe Abbildung 3), auf der Züge von Hamburg und der Vogelfluglinie bis nach Süddeutschland und weiter verkehren könnten. Im Bedarfsfalle könnte diese Strecke wirksam zur Entlastung der über Hannover führenden Nordsüdeisenbahn beitragen, die vor allem im Leinetal zwischen Hannover und Kreiensen stark überlastet ist. Der Plan ist keineswegs neu; er ist schon in den 20er und 30er Jahren von dem damals führenden deutschen Verkehrswissenschaftler Prof. Dr. Otto Blum mit Nachdruck vertreten worden¹¹. Durch das Neuentstehen der Industriegroßstädte Salzgitter und Wolfsburg, insbesondere aber durch das Herniedergehen des

„Eisernen Vorhanges“ im Jahre 1945, hat dieser Plan sehr an raumordnungspolitischer Bedeutung gewonnen. Die südostniedersächsischen Gebietskörperschaften, vor allem aber die Industrie- und Handelskammer Braunschweig, haben sich seitdem unermüdlich für die Verwirklichung des Planes eingesetzt, was immerhin den Erfolg gehabt hat, daß die Lücke zwischen Salzgitter-Drütte und Salzgitter Bad geschlossen (1956) und der überalterte Kopfbahnhof Braunschweig durch einen modernen Durchgangsbahnhof (1960) ersetzt worden ist.

Was zur Vollendung des Planes nun noch fehlt – zwei Teilstrecken der geplanten Nordsüdverbindung, nämlich die zweigleisigen Haupteisenbahnen Uelzen–Wieren und Salzgitter Bad–Kreiensen, sind seit langem vorhanden und harren, nachdem ihre frühere Verkehrsbedeutung durch die Zonengrenzziehung stark geschmälert worden ist, der Neubelebung, — ist nicht mehr allzu viel: Schließung der Hauptbahnücken zwischen Braunschweig und Lehre sowie zwischen Wolfsburg und Wittingen (-Wieren). Aber obwohl der Neubau dieser Strecken Bestandteil der im Landesraumordnungsplan von Niedersachsen ausgewiesenen Planungen ist, obwohl ein Professorenteam unter Federführung von Prof. Dr. Zimmermann sich 1965 im Raumplanungsgutachten Südostniedersachsen¹² mit Nachdruck für den baldigen Bau der beiden Streckenabschnitte eingesetzt hat, ist in dieser Hinsicht bisher nichts geschehen oder in Vorbereitung. Ja, seit der Bekanntgabe des DB-Ausbauprogramms hört man, daß nun vor dem Jahre 1986 an den Beginn des Baues der beiden Strecken überhaupt nicht mehr zu denken sei.

Wenn das der raumordnungspolitische Erfolg dieses Ausbauprogramms ist, dann bedarf es dringend der Korrektur, d. h. der Ergänzung nicht nur durch die hier behandelten Netzverknüpfungen, sondern auch durch die gleichzeitige Beseitigung weiterer offenkundiger Netzlücken. Die Netzverknüpfungen werden wie erwähnt 1,5 bis 2% dessen kosten, was für den Bau der Ergänzungsstrecken zur selben Zeit aufgewandt werden wird, d. h. kaum mehr als 1% dessen, was die Verwirklichung des ganzen Ausbauprogramms – einschließlich Ausbaustrecken, Bau der S-Bahn-Netze usw. – erfordert wird. Wenn darüber hinaus nochmals 1 bis 2% zur Schließung von Netzlücken, so insbesondere der vorgenannten, in den Gesamtplan eingesetzt werden, so ist das wohl das allermindeste, was zur Erfüllung der Forderung des Grundsatzes 6 der Raumordnung – daß nämlich die Maßnahmen zugunsten der Verdichtungsgebiete nicht die Vorsorge für die notleidenden Gebiete, zu denen insbesondere der Zonenrandstreifen zu rechnen ist, beeinträchtigen dürfen – getan werden kann und muß.

Der Ausbauplan für die Bundesfernstraßen ist in drei Dringlichkeitsstufen unterteilt; für die nächsten 5 Jahre sind die einzelnen Baumaßnahmen mit einiger Genauigkeit terminiert. Auch das DB-Ausbauprogramm unterscheidet Dringlichkeitsstufen und geht in der Terminierung eher noch weiter. Beide Ausbauprogramme werden sicherlich in

11 Vgl. u. a. Blum, Otto: Das Eisenbahnnetz Niedersachsens. – Oldenburg i. O. 1933.

12 Vgl. die Rezension des Gutachtens in: Raumforschung und Raumordnung. 26. Jg. (1968) H. 6, S. 270–272.

dieser Form in den Bundesverkehrswegeplan eingehen und, allenfalls mit gewissen Terminverschiebungen bei den Eisenbahnbaumaßnahmen, Bestandteile dieses Gesamtplanes bilden. Genau das Gleiche – Dringlichkeitsreihung und zumindest ungefähre Terminierung der einzelnen Maßnahmen – muß bezüglich der erforderlichen Ausweitungen des DB-Programms, d. h. der Verknüpfung der Ergänzungs-

strecken mit dem übrigen Netz und der Schließung bestimmter Netzlücken, verlangt werden. Was der Bundesverkehrswegeplan darüber aussagen wird, wird eine wesentliche Grundlage für seine Beurteilung und die seiner einzelnen Bestandteile, so insbesondere der das Eisenbahnnetz betreffenden Planungen, in raumordnungspolitischer Hinsicht bilden.

Abb. 1

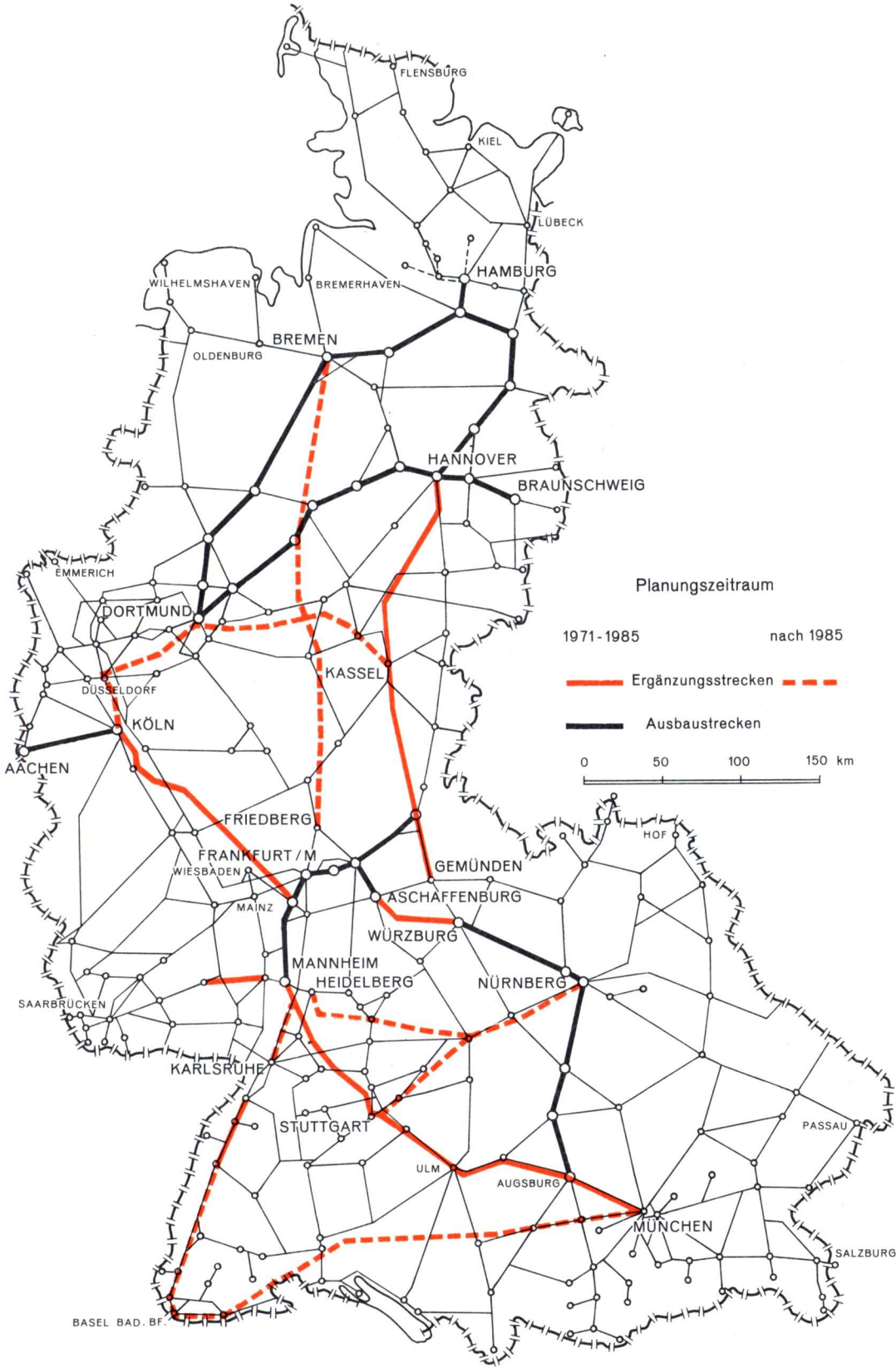


Abb. 2

