



Tunnelbau für Bundesbahn-Neubaustrecke*: „Doppelt so schnell wie der Pkw, halb so schnell wie das Flugzeug“

„Mit Tempo 250 in ein neues Zeitalter“

Schnellstrecken sollen die Bundesbahn konkurrenzfähiger machen

Fernab der Ballungszentren, am Zonenrand und in der schwäbischen Provinz, hat die Bahn die größten Baustellen der Bundesrepublik eingerichtet. Dort werden die Gleise für superschnelle Züge verlegt, für Züge, die

fast nur noch durch Tunnel, über Brücken und Dämme fahren. Der aufwendige Schnellbahnbau durchschneidet Hunderte Quadratkilometer Naturlandschaft und kostet Bonn Rekordsummen. Lohnt der Aufwand?

Herta Dollinger stand mitten im Wald auf einem Berg und starrte in ein großes, schwarzes Loch – in „Deutschlands Zukunft“.

Plötzlich erschütterte ein kräftiger Knall das nahe Fulda-Tal. Eine weiße Wolke staubte auf. Der „Herta-Tunnel“ durch den hessischen Sengeberg, nach der Tunnel-Patin benannt, wurde mit Dynamit angeschlagen, wie es in der Fachsprache heißt. Eine Hundertschaft geladener Gäste klatschte Beifall.

Verkehrsminister Werner Dollinger („Ich bin heute nur Prinzgemahl“) ließ zur Feier des Tages den Hohenfriedberger Marsch „auf die Zukunft“ blasen. Bahnchef Reiner Gohlke schwärmte vom „Zug der Zukunft“, der den Tunnel mit Tempo 250 durchrasen werde. Und auch Bürgermeister Joachim Kohlhaas aus dem Dorf Morschen unten im Tal war sichtlich vom Donner gerührt: „Ein Jahrhundertbauwerk.“

„Bewohnbar“ müsse die Erde werden, predigte der katholische Geistliche, „dieses unermessliche Werk der Schöpfung“. Dann gab es Freibier und Gulaschsuppe auf Kosten der Deutschen Bundesbahn.

Es war ein sonniger Jubeltag für die Eisenbahner. Nur ein einsamer Protestant am Waldesrand piff mit zwei Fingern auf die Lobredner. Er sei zwar „für die Bahn“, so sein auf Pappe gemaltes Credo, aber gerade deshalb „gegen die Schnellbahn“. Dollinger dröhnte über Lautsprecher dagegen, daß „der Solist von dort oben völlig falsch“ liege.

Die Demonstranten längs der beiden Neubaustrecken – bahnintern NBS gekürzt – von Hannover nach Würzburg und von Mannheim nach Stuttgart sind leise geworden, fast verstummt. Da hatten etliche tausend Bürger viele Jahre lang lautstark gegen die Pläne der Bundesbahn protestiert und prozessiert. Bürgerinitiativen wurden gegründet, Denkschriften und Gutachten verfaßt. Und nun auf einmal scheint die „größte Widerstandsfront gegen ein Verkehrsprojekt“, die es laut Zeitschrift „Natur“ seit den Frankfurter Startbahn-Protesten gegeben hat, zusammenzubrechen. Die Sorgen und Zweifel der Anlieger gehen im Jubel der Bahnplaner und im Getöse der Baumaschinen unter.

* Wildsbergtunnel auf der Strecke Hannover–Würzburg.

Die Gegner der Schnellbahn hätten „in Ohnmacht resigniert“, meint die Lehrerin Angelika Hering aus Morschen, eine eifrige Naturschützerin. Sie seien „zu besserer Einsicht gelangt“, lobt hingegen Ingenieur Walter Engels, der Projektleiter vor Ort. Und beide haben wohl ein bißchen recht.

Was nützen auch die Proteste noch, inzwischen sind Fakten geschaffen worden. Abseits der Ballungszentren, am Zonenrand und in der schwäbischen Provinz, sind die größten Baustellen entstanden, die es je in der Bundesrepublik gegeben hat.

Riesige Bahndämme werden aufgeschüttet, tiefe Gleiströge ausgehoben, sogar Flüsse umgeleitet. Die Baufirmen schlagen 357 Brücken über Wege und Täler, die höchste ist knapp 100 Meter hoch. 77 Tunnel werden durch Berge und Hügel gesprengt, der längste ist fast elf Kilometer lang.

Für Umweltfreunde sind das Zahlen des Schreckens, für Eisenbahnfans sind es Daten des Fortschritts.

„Jetzt bauen wir die neuen Strecken, jetzt planen wir nicht nur“, frohlockt Wilhelm Linkerhäger, Chef der Bahn-

**"Die
'Wirtschaftswoche'
liefert gute
Information.
Sie sichert damit
ein Stück gute
Marktwirtschaft."**



Prof. Dr. Kurt H. Biedenkopf
Vorsitzender des CDU-Landesverbandes
Westfalen-Lippe

"Wer mitentscheiden, mitbestimmen und mitgestalten will, muß wissen, wie die Wirklichkeit aussieht. Mit der sozialen Marktwirtschaft wollen wir erreichen, daß möglichst viele Menschen mitentscheiden können: als Arbeitnehmer, Arbeitgeber, Kunden und Produzenten.

Damit alle, die mitentscheiden und mitgestalten, wissen, was Sache ist, brauchen sie zuverlässige Informationen. Die Qualität der Information bestimmt die Qualität der Entscheidung: Die Güte der Entscheidung bestimmt die Leistungsfähigkeit der Marktwirtschaft.

Die 'Wirtschaftswoche' liefert gute Information. Sie sichert damit ein Stück gute Marktwirtschaft."

**Wirtschafts
Woche**

bauzentrale in Frankfurt. Seine Freude ist verständlich: Die letzte neue Fernstrecke der deutschen Eisenbahn – von Oberhausen nach Rheine – wurde 1879 eingeweiht, also vor mehr als 100 Jahren. Seither mußten die Eisenbahner zusehen, wie ihnen die Autos und Kähne auf immer mehr Straßen und Kanälen davonfuhren.

Die Arbeiten an den schnellen Pisten „sind in ein Stadium geraten“, feiert Linkerhägner den späten Sieg über die Demonstranten, „daß man nicht mehr zum Halt oder zur Umkehr blasen kann“.

Weiterer Widerstand scheint wahrlich sinnlos. 1990 wird „das große Werk“ vollendet, sagt Linkerhägner, den sie bei der Bahn den „Vater der Neubaustrecken“ nennen. Bald die Hälfte der Baugelder sei nun schon vergraben oder bereits vergeben.

Das sind kaum vorstellbare Summen. Mindestens 11,1 Milliarden Mark will die Bahn in die Gleisstrecke von Hannover nach Würzburg stecken. Weitere 3,6 Milliarden kostet der Schienenstrang von Mannheim nach Stuttgart. Beide zusammen sind 426 Kilometer lang.

Der völlig verarmte Staatsbetrieb habe gar kein Geld, um mit „Tempo 250 in ein neues Bahnzeitalter“ (Werbeslogan) zu brausen, grollen die NBS-Gegner. Die Eisenbahner säßen vor einem Schuldenberg von knapp 36 Milliarden Mark. Jährlich führen sie Defizite von rund vier

Schnelle Strecken – der Schlüssel fürs Überleben?

Milliarden ein. Also müßten Steuerzahler und Kreditinstitute noch kräftiger als bisher angezapft werden.

Die Investitionen machten gleichwohl einen Sinn, kontern die Bahnbosse. Nur mit schnellen Strecken könne die Bahn auf Dauer konkurrenzfähig bleiben und aus den roten Zahlen fahren.

Eine rein betriebswirtschaftliche Rechnung führt bei einem Projekt wie den Neubaustrecken der Bahn allerdings nicht weit. Das Soll und Haben in der Bahnbilanz muß ergänzt werden durch eine volkswirtschaftliche Kosten- und Nutzenrechnung – eine Kalkulation, die den Verschleiß an Landschaft beim



Bahnbau-Chef Linkerhägner
„Mit der richtigen Einstellung ran“

Bahnbau in Ansatz bringt, die aber auch die Umweltverwüstungen der anderen Verkehrsträger bewertet.

Immerhin haben bereits 8000 Kilometer Autobahnen die Landschaft zerküsst. Über 30 Millionen Autos, Busse und Brummis eingeschlossen, quälen sich durch die Lande, stauen den Verkehr, verpesten die Luft. Blei, Ruß und tödliche Abgase vergiften Menschen, Wälder und Böden.

Die Schiene scheint auch den meisten Grünen die einzige umweltverträgliche Alternative zum Transport auf den Betonpisten. Doch da endet auch schon die Gemeinsamkeit mit den Machern der Bahn. Während die Umweltpolitiker die Super-Schnelltrassen ablehnen, liegt für die DB-Oberen, so Bahnverkaufschef Hemjō Klein, in der Hochgeschwindigkeit der „Schlüssel“ fürs Überleben des Schienenbetriebs. Klein: „Eine Bahn von morgen mit Erfolg im Wettbewerb ist ohne Schnellstrecken nicht denkbar.“

Ein Vorbild fand der Bahnvorstand in Frankreich. Die Rennrekorde des gallischen Rapidzuges TGV zwischen Paris und Lyon seien wiederholbar, meint Klein. „Doppelt so schnell wie der Pkw, halb so schnell wie das Flugzeug“, schwärmt er.





Bundesbahn-Chef Gohlke
„Zug der Zukunft“

In ihren millionenfach gestreuten Prospekten putzen die Eisenbahner ein ganzes Bündel von werbewirksamen Vorteilen für den „Blitz auf Schienen“ heraus:

- ▷ Auf den neuen Strecken kann die Bahn ihr „Wirtschaftsergebnis“ um 900 Millionen Mark jährlich verbessern.
- ▷ Der Bau beider Linien sichert rund 30 000 Arbeitsplätze bis 1990; vor allem am strukturschwachen Zonenrand werden Jobs geschaffen.
- ▷ Der Lärm auf den neuen Strecken bleibt erträglich; neue, noch zu entwickelnde Schnellzüge erhalten komfortable Laufwerke, „vielerorts“ wird der Betrieb „sogar leiser als heute“ sein.
- ▷ Die Landschaft wird geschont; ein doppeltes Bahngleis ist gerade mal 13,70 Meter schmal. Die Autobahn jedoch verschlingt 37,50 Meter in der Breite, ein Kanal sogar 55 Meter.

Farbig malen die PR-Leute der Neubaustrecken die übrigen unbestreitbaren Vorteile des Schienenverkehrs heraus. Sie verweisen darauf, daß die Zahl der Verkehrstoten auf der Straße 27mal höher liege, die der Verletzten 106mal (jeweils bezogen auf das Verkehrsaufkommen). Und sie streichen heraus, daß

ein Auto dreimal soviel, ein Airbus fünfmal soviel Energie für den Personentransport benötige.

Derlei Argumente finden inzwischen Anklang im Volk. Nur 43 Prozent der Bevölkerung hätten vor zwei Jahren die Neubaustrecken „positiv beurteilt“, preist DB-Chef Gohlke das PR-Ergebnis, „heute sind es schon 65 Prozent“.

Nur die Menschen am Rande der Strecke mögen noch immer nicht so recht an die rosarote Zukunft der Bahn glauben. Es sind jene leisen Protestler, die direkt neben dem Jahrhundertbauwerk wohnen, das sonst kaum jemand kennt, weil es so weitab am Rand der Republik oder in der tiefen Provinz gebaut wird. Bisweilen bleiben die Baustellen mitten im Wald oder unter einem Berg versteckt.

Die Widerständler leben in Dörfern, die man nicht kennen muß, die Möglingen oder Oberderdingen, Dankelsheim oder Obergeis heißen. NBS-Fans kanzeln ihre Widersacher deshalb leicht als nörgelnde Provinzler ab, die dem Fortschritt im Wege stünden.

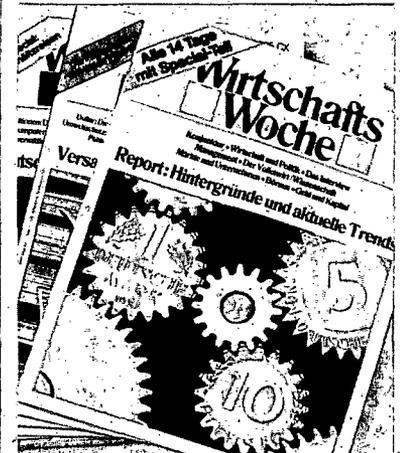
Und doch sehen die protestierenden Dörfler vielleicht mehr als manche Planer und Politiker. Sie sehen auf den Baustellen, daß Werbeprospekte und Versprechungen nicht immer übereinstimmen. Sie wissen, daß etliches schwer zusammenpaßt und vieles schief läuft in der deutschen Verkehrspolitik.

Im unterfränkischen Rohrbach wird sichtbar, mit welchen Opfern sich die Ingenieure den Weg in die Zukunft bahnen. Dort lassen sie einen riesigen Damm aufschütten: rund drei Kilometer lang, 45 Meter hoch und eben nicht 13,70 Meter schmal, wie die DB-Prospekte verniedlichen, sondern an seinem Fuß 800 Meter breit.

Die irdene Halde hat den Hof des Bauern Gerhard Endres wie in einem Kessel eingeschnürt, den Weg der Familie zum nahen Dorf abgeschnitten. „Wo gehobelt wird, da fallen Späne“, sagt Helmut Maak, der verantwortliche Projektleiter an der bayrischen Teilstrecke. Landwirt Endres weiß inzwischen: „Für die bin ich ja nur ein lumpiges Bäuerle.“

Solche Bahndämme entstehen nicht nur in Rohrbach. Fast ein Viertel der Neubaustrecken, insgesamt 99 Kilometer, liegt auf Dämmen. Sie sind, verklärt Maak, „Deponie und Bauwerk zu-

Leute, die etwas zu sagen haben, lesen das einzige deutsche Wirtschafts-Wochenmagazin.



Jeden Freitag neu.

Gemacht für Praktiker, die keine Zeit zu verschenken haben, aber im täglichen Entscheidungs- und Führungsprozeß auf Informationsvorsprung angewiesen sind: auf Daten, Trends, Analysen, Prognosen.

Ein hochqualifiziertes Team von Journalisten sagt Ihnen, was in Unternehmen und auf Märkten passiert und was man hinter den politischen Kulissen diskutiert.

Topaktuell. Jeden Freitag. Als einziges Wirtschafts-Wochenmagazin. Verzichten Sie nicht länger auf diesen Informationsvorsprung.

Die 111 Kilometer lange Teilstrecke Kassel-Fulda verläuft nur 8 Kilometer ebenerdig:

46,8 km sind Tunnelstrecken
13,7 km sind Brücken
ca. 28 km sind Geländeeinschnitte
ca. 15 km sind Dämme

Überholungs-
bahnhöfe
Brücken

Bahnhof Fulda

Kirchheim-Tunnel
(3820 m)

Richthof-Tunnel
(3510 m)

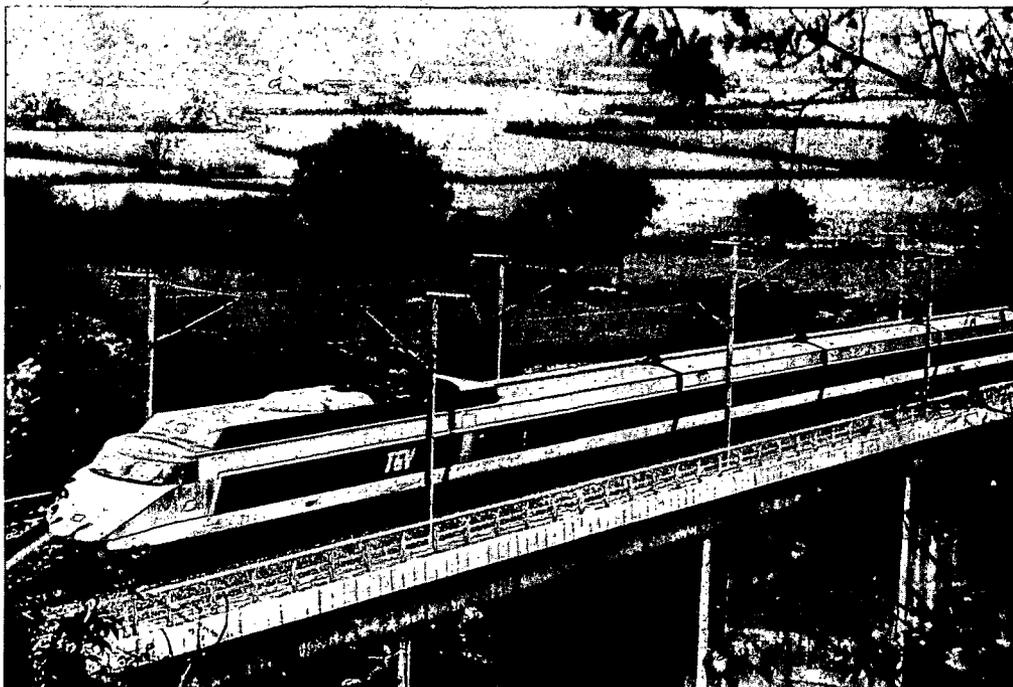
Dietershan-Tunnel
(7345 m)

Wirtschafts Woche

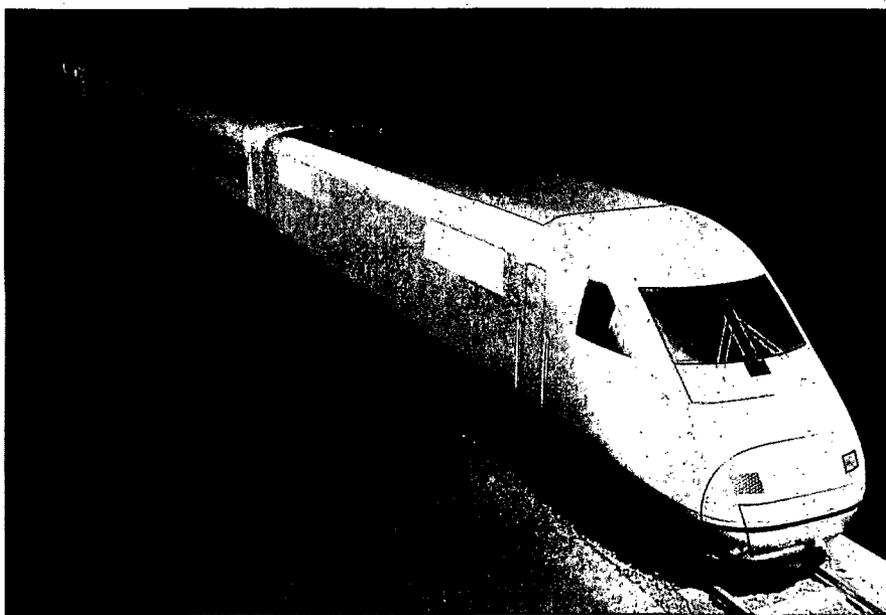
gleich“. Die Ursachen für die langen Geröllhaufen sind auf der Landkarte zu finden. Die Strecke von Hannover nach Würzburg verläuft schnurstracks von Nord nach Süd, eine Linie wie mit dem Lineal gezogen, mit einem einzigen Schlenker rund um Kassel herum. Die alte Bahn rollt noch durch die Täler und über die Berge. Die neue Bahn bekommt einen zügigeren Zuschnitt: durch den Berg und übers Tal.

Also werden die Berge durchbohrt, ihre Kuppen gekappt und die anfallenden „Ausbruchsmassen“ in die dazwischenliegenden Niederungen geschüttet. Alle Tunnel der Linie zusammengelegt ergäben eine Röhre von 118 Kilometer Länge, alle Einschnitte aneinandergelängt eine 83 Kilometer lange Furche. Nur fünf Prozent der Strecke, meist im Bereich von Bahnhöfen, liegen ebenerdig.

Im Zug der Zukunft und auf der neuen Trasse werden die Reisenden die Strecke zwischen Hannover und Würzburg 77 Minuten schneller als auf der alten Strecke durchfahren, statt in bisher rund 3¼ in 2¼ Stunden. Es ist eine Reise, bei



Französischer Hochgeschwindigkeits-Zug TGV: Vorbild für die Deutschen?



Hochgeschwindigkeits-Zugmodell ICE: „Blitz auf Schienen“

der sich mancher Reisende wie in einer Rohrpost vorkommen wird. Denn ein gut Teil der Strecke verläuft hinter hohen Schallschutzwänden, geht durch Tunnel und Tröge. Da blickt der Reisende nicht mehr auf Wiesen und Wälder, sondern auf Beton.

Nur dreimal auf der Reise durch Spessart und Rhön, Vogelsberg und Harz können die Passagiere ungehindert aus dem Zug der Zukunft blicken: auf die Bahnsteige der Haltestationen Fulda, Kassel und Göttingen.

Selbst Bahn-Verkaufschef Klein fühlt sich nicht ganz wohl bei derart verdüsterter Aussicht. Der Bahnmann witzelt verlegen über seine Geisterbahn: „Wir ma-

len im Tunnel die Landschaft an die Wände, wie sie oben gewesen wäre, wenn es früher eine moderne Bahn gegeben hätte.“

Alles ist gigantisch, weil die Bahn besonders schnell fahren will. Deshalb werden die vielen Röhren so groß gelöchert, mit einem Rekordquerschnitt bis zu 150 Quadratmetern. Und deshalb werden die wenigen Kurven so weit gezogen, daß sie wie eine leicht gebogene Gerade wirken, mit einem sogenannten Regelradius von 7000 Metern.

Die neuen Triebzüge sollen nach Angaben der Bahn vorerst nicht schneller als 250 Spitze fahren. Aber das soll nicht alles sein. Frankreichs Rapid TGV, heißt es, habe bereits 380, die deutsche Bahn

auf dem Versuchsstand „Rekordgeschwindigkeiten von 500 km/h“ erreicht. „Wenn schon neue Strecken gebaut werden müssen“, erklären die Bahnbeamten, dann doch gleich so, daß sie diese „wirtschaftlich sinnvollen Geschwindigkeiten auch ermöglichen“.

Außerdem wollen die Eisenbahner „im Mischbetrieb“ die dreimal so langen Güterzüge auf die Reise schicken, immerhin mit Tempo 120. Deshalb dürfen die Gleise auch im deutschen Mittelgebirge nur ganz sanft steigen, maximal 12,5 Promille. Und deshalb werden auf der Direttissima im Abstand von 20 Kilometern Überholbahnhöfe gebaut, wo die Güterzüge das Vorbeidonnern der IC-Renner abwarten müssen.

Diese aufwendige Streckenführung hat eine 100-Millionen-Tonnen-Nebenwirkung: Weil so viel Geröll nicht einmal in kirchturmhohe Dämmen verbaut werden kann, müssen etliche Gebirgstäler „verfüllt“ werden, wie die Ingenieure so nett sagen. Es sind Täler, die Haselgrund oder Ruppessgraben, Küruhe oder Bärenwinkel heißen und bisher auch so aussahen.

Nun aber wird verfüllt, und nicht nur mit Fels und Erde. In der Deponie Fliedenaue bei Fulda haben die Bautrupps sogar noch die Betonbrocken einer mißratenen Brücke verbuddelt.

Daß bisweilen „ein schönes Stück Natur“ kaputtgeht, „ein nicht ausgleichbarer Eingriff“ vorkommt, dies räumt Projektleiter Engels ein. Im Abschnitt von Kassel bis Fulda etwa braucht die Bahn 615 Hektar Land für die Trasse und weitere 220 Hektar für Deponien. Da geht natürlich auch eine Menge Holz in naturgeschütztem Wald drauf. Aber bis auf das eigentliche Gleis, so Engels, „wird alles rekultiviert“. Ganz sorgsam

hätten die Arbeiter sogar „eine vereiste Biotopmasse umquartiert“. Der verlegte Tümpel ist inzwischen zu einem Wallfahrtsort für DB-Pressfahrten geworden. Dort nämlich könne man schon in wenigen Jahren „die seltensten Tierarten“ entdecken, verheißt Bauchef Linkerhäger, „Lurche und dergleichen mehr, die angesetzt werden oder sich selbst dort entwickeln“.

Umweltschützer wie Lutz Ribbe aus Bad Gandersheim halten solche biologischen Wunder für eine „typische Entgleisung der Eisenbahner“. In einer Diplomarbeit über die Neubaustrecken kommt der Landschaftsplaner zu gegensätzlichen Ergebnissen. In Wirklichkeit würden „die Täler zerstört, die Landschaft zerschnitten und verlärm“.

So wird es dem niedersächsischen Dankelsheim ergehen, einem Ortsteil von Bad Gandersheim. Hier soll dem Zug der Zukunft eine rund 1000 Meter lange Talbrücke auf Stelzen gesetzt werden, bevor er in den Tunnel des Hellebergs rauscht. Man müsse sich das mal vorstellen, verdeutlicht Landwirt Fritz Bohnsack, „wenn da oben alle zweieinhalb Minuten Züge wie Geschosse dahinsausen, mit Getöse über die Brücke und in den Tunnelmund, immer wieder, Tag und Nacht“.

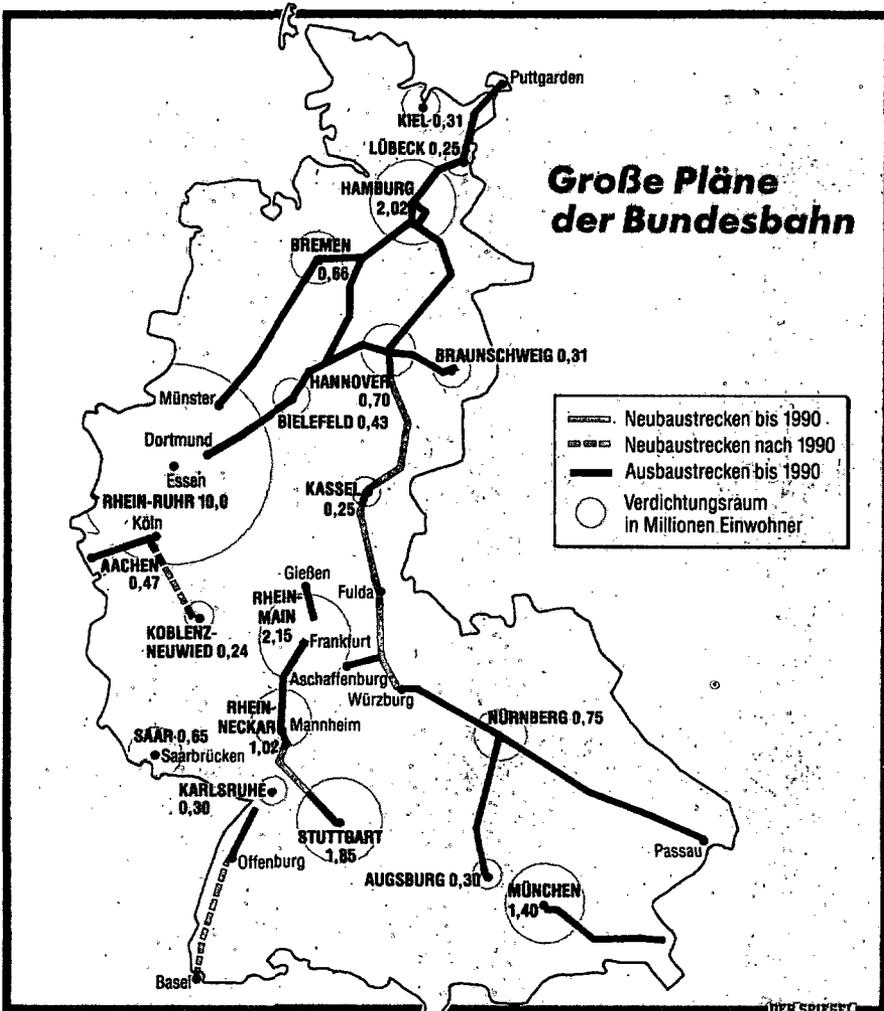
„Das Leben auf meinem Dorf Dankelsheim“, kapituliert der CDU-Ratschherr vor dem künftigen Lärm, „ist dann wirklich nicht mehr lebenswert.“

Noch steht der deutsche Wunderzug ICE („Intercity Experimental“) ganz still als Holzmodell in München. Noch behaupten die Gleisbauer, der Zugverkehr werde schon in 400 Meter Abstand „so leise sein wie Blätterrauschen“. Das hätten sie ganz exakt gemessen.

Der mißtrauische Bauer Bohnsack hat sich an den DB-Teststrecken für Schnellbahnen selber umgehört und war „zutiefst erschrocken“. Die Meßmethode, nämlich den sogenannten Mittelungspegel, empfindet Bohnsack nun als „besonders diabolisches“ Maß für den Krach: „Da wird die Höchstbelastung gemessen, wenn ein Zug vorbeidonnert, und die Stille dazwischen auch.“ Das lärmende Rattern der uralten, klapperigen Güterzüge werde völlig vergessen.

„Eine Hand auf der glühenden Kochplatte, einen Fuß im eiskalten Wasser, und Sie fühlen sich im Durchschnitt wohl“, höhnt Friedhelm Weißbäcker, Sprecher einer Aktionsgemeinschaft in Kassel, über den Mittelungspegel als alleingültiges Lärmmaß.

„Aber das Verrückteste ist doch“, ergänzt Weißbäcker, „daß die Bahn dort, wo Has' und Fuchs hausen, schall-



AZZARO POUR HOMME

Der ausdrucksstarke
Duft für den Mann



- EAU DE TOILETTE
- LOTION APRES RASAGE
- BAUME APRES RASAGE
- LOTION AVANT RASAGE ELECTRIQUE
- CREME A RASER MOUSSANTE
- CREME A RASER NON MOUSSANTE
- MOUSSE A RASER
- SPRAY DEODORANT
- STICK DEODORANT
- SAVON
- SHAMPOOING DOUX
- GEL MOUSSANT
- EMULSION POUR LE CORPS

1154/84

PARFUMS LORIS AZZARO PARIS

schluckend durch den Tunnel rast und dort, wo die Menschen wohnen, wie in Kassel, wieder oberirdisch durchbraust.“

So ist es nicht überall. Mancher Dorfschulze hat den Bahnplanern in zähen Verhandlungen Ohren-Schonendes abgehandelt, eine zusätzliche Schallschutzwand oder einen verlängerten Tunnel.

Viele ließen sich von der Bahn mit Geschenken locken, die nicht so teuer waren. Mal baute die Bahn in den Dörfern ein Stück neue Straße oder einen

In Zwölf-Stunden-Schichten durch den Berg

Kanal, mal bohrte sie neue Tiefbrunnen oder legte Wasserleitungen. Viele Rathaus-Politiker waren besänftigt. Von 78 anhängigen Klagen in Hessen, rechnet Projektleiter Engels stolz vor, wurden bis auf 15 alle durch einen Vergleich gelöst, die meisten außergerichtlich.

„Wir haben auch keine schlechten Preise gezahlt“, merkt sein Kollege Maak aus Franken an. Da gab es den niedersächsischen Landmann, der seine Ackerkrume für einige 100 000 Mark verhökerte, den schwäbischen Autohändler, der seinen Abstellplatz der Bahn für etliche Millionen Mark andrehte. Der Bundesrechnungshof prüft derzeit solche Fälle.

Im einstmals lauschigen Sulzhofal bei Fulda etwa wollte eine Wohngemeinschaft ein altes Bauerngehöft, in dem sie zur Miete wohnt, für 80 000 Mark aufkaufen. 1982 stieg die Bundesbahn in die Verhandlungen ein und erstand den Sulzhof für 214 000 Mark. Seither müht sich die Bahn, die Mieter rauszuklagen.

Der Aktionssprecher Weißbäcker erinnert sich, wie noch zu Zeiten der Planung manche Bürger „förmlich auf die Barrikaden“ gegangen sind. Kurze Zeit später hätten just diese Bürger „als erste ihr Haus an die Deutsche Bundesbahn verkauft, und von Stund an waren sie Streckenfans“.

Es war und ist das viele Geld, die Aussicht auf Millionen, die etlichen Landeignern und Kirchturm-Politikern am Rande der Strecke zu „besserer Einsicht“ verholfen hat.

Sie meckern zwar immer noch über „den Eingriff in unseren Le-

bensraum“, wie August Franke, Landrat im Schwalm-Eder-Kreis. Aber sie trösten sich und die Bürger damit, daß reichlich Geld an den Zonenrand fließt. So gelingt es Franke auf altbewährte Art, alle Einwände totzuschlagen: „Dafür werden auch viele Arbeitsplätze geschaffen.“

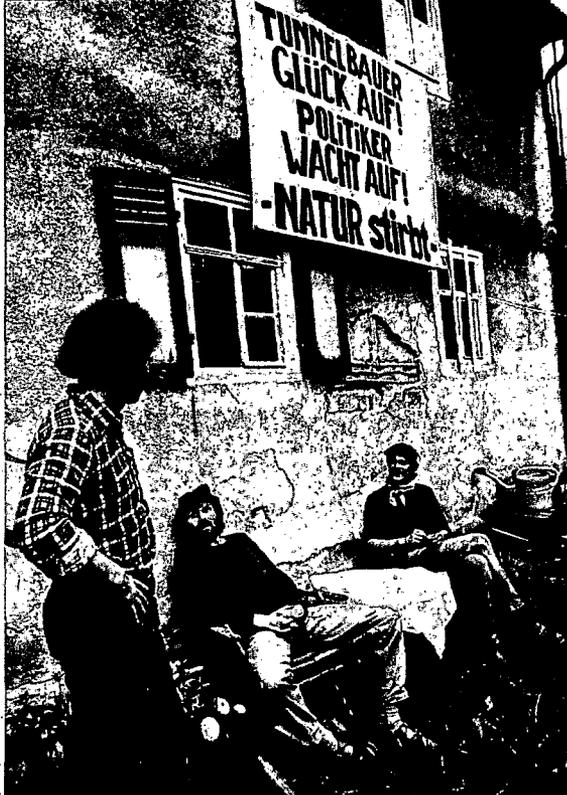
Arbeitsplätze sind tatsächlich allerorts zu finden, in Morschen beispielsweise, wo die Tunnel durch den Wildsberg und den Sengeberg geschlagen werden. Rund 120 Männer sind im Ortsteil Heina am Werk, in zwei langen Zwölf-Stunden-Schichten wühlen sie sich durch den Berg.

Vier, manchmal sechs Meter Buntsandstein schaffen sie pro Tag. Nach zehn Arbeitstagen macht jeweils eine Schicht eine fünftägige Erholungspause zu Hause.

„Ein Drecksgeschäft ist das“, stöhnt einer, „wird aber gut bezahlt.“ Die Luft ist stickig, Abgase kriechen über die Sohle, Beton spritzt auf, Wasser tropft von der Kalotte, dem halbrunden Tunneldach.

Die Knochenarbeit ist ziemlich gefährlich für die Bergleute vor Ort. Sie steuern massive Bohr- und Schalwagen, riesige Bagger. Mischer und Kipper kurven durch die Röhre. Bis zu fünfmal täglich hantiert der Schießmeister mit Dynamit. Bisweilen purzeln Brocken von den Wänden, rutscht ein Teil Tunnelrund ab. Sieben Arbeiter starben bereits auf der Neubaustrecke.

Die Partner der deutsch-österreichischen Arbeitsgemeinschaft (Arge) Thyssen-Ostu-Stettin setzten für das kompli-

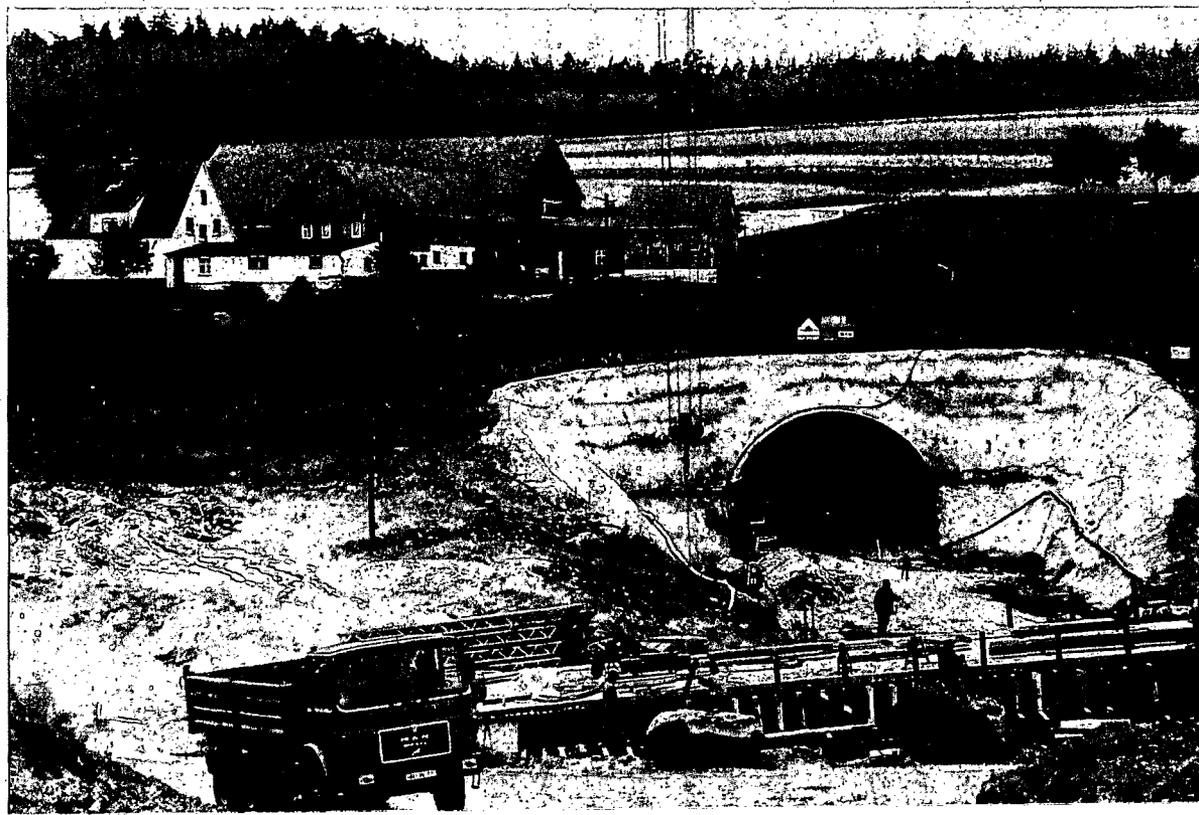


Schnellstrecken-Gegner*
Die Bahn bot mehr Geld

zierte Werk nur bergerprobte Spezialisten ein: Ein Drittel der Mannschaft stammt aus Österreich, der Rest kommt aus dem Ruhrgebiet. Wanderarbeiter.

Für die ansässigen Nordhessen bleiben von dem großen Kuchen des Geschäfts nur die Krumen. Da gibt es den Landwirt, der die Bäume niedermacht, und den Fuhrmann, der Steine wegkarrt. Die Morschener Baufirma Fritz Franke durfte einige Kanäle graben und Wege teeren. Doch zusätzliche Jobs für die Men-

Schnellstrecken-Abschnitt*: „Da werden viele Arbeitsplätze geschaffen“



* Oben: im Sulzhofal; unten: Nordeinfahrt des Sulztunnels.

Machen Sie die kleinsten Kosten im Büro zu den effektivsten.

Wie rationell in Ihrem Büro die Arbeitsabläufe sind und wie rentabel gearbeitet wird, liegt oft am Bürobedarf. Er macht zwar nur 1% der Bürokosten aus. Richtig ausgewählter Bürobedarf trägt jedoch entscheidend dazu bei, ob und wieviel Zeit, Platz und Kosten im Büro eingespart werden. Dazu können wir Ihnen viele Vorschläge machen – aus unserem großen Büro-Sparprogramm.

Sparbeispiel Nr.1



Der Polaroid Bildschirmfilter CP-70. Er sorgt für klare, kontrastreiche Daten und reduziert zusätzlich die Blendung. Die Folge: Konzentrierteres, ermüdungsfreieres Arbeiten und weniger Bildschirmstreß. Damit erspart Ihnen der Polaroid CP-70 manche Fehler und Arbeitsausfälle. Der CP-70 aus hochwertigem optischem Glas ist lieferbar für alle gängigen Bildschirmgrößen und von jedem einfach anzubringen.

INFO-/TEST-COUPON

- Ich bitte um Informationen über den CP-70.
- Ich möchte einen kostenlosen 10-Tage-Test. (Lieferung und Montage durch Fachberater.)
- Erbitte Informationen über Ihr Gesamtprogramm.

Name/Firma

Bereich/Abteilung

Straße

PLZ/Ort

Ludwig Poppe GmbH+Co, Abt. S1 · Postfach 368
2000 Wedel · Tel. (0 41 03) 50 84 · Telex 2 189 534

lupo[®]

senkt die Kosten im Büro



Bundesverkehrsminister Dollinger: Fast 15 Milliarden Mark für neue Schienenstränge

schen am Zonenrand, dauerhafte zumal, werden kaum geschaffen.

Natürlich verwehen die Bundesbahn-Milliarden nicht spurlos. Der Bäcker verkauft etwas mehr Brot, der Rentner vermietet seine Schlafstube an Arbeiter. „Die bringen mir Geld“, lobt Schankwirt Hubert Schürholz vom „Gast- und Logierhaus Horn“.

Die „deutlichen Akzente“ freilich, die der Bahnbau in der Wirtschaft des Zonenrands laut dem Bonner Wirtschaftsstaatssekretär Martin Grüner setzen sollte, sind bislang ausgeblieben. Von den anvisierten 30 000 Arbeitsplätzen an beiden Strecken wurde bisher nicht einmal ein Zehntel geschaffen.

„Arbeitsplätze, wo sind die für uns?“ fragt ein grenznaher Bauunternehmer aus Hessen. Er liefert die Antwort gleich mit: „So hohe Brücken, so lange Tunnel können wir nicht bauen. Und eine Arbeitsgemeinschaft gehen die Großen mit uns Kleinen gar nicht ein. Das dicke Geschäft machen die Konzerne ganz allein.“

Es geht um astronomische Beträge. Für jeden Meter Neubaustrecke zahlt der Staat knapp 35 000 Mark. In Fünfhundertmarkscheinen aufeinandergeschichtet, gipfelt die Bausumme insgesamt bei einer Säule von drei Kilometer Höhe – auf Zugspitz-Niveau.

Ob die Schnellbahn-Milliarden nach rein betriebswirtschaftlichen Kalkulationen rentabel angelegt sind, ob sie jemals wieder eingefahren werden können, bleibt fraglich. Die Rechnung geht nur auf, wenn die Züge einigermaßen mit Reisenden besetzt sind und keine Geister-Intercitys über die Strecke brausen.

An die Hoffnung auf volle Rennzüge und kräftig sprudelnde Einnahmen klammern sich alle, Verkehrspolitiker

wie Bahnbeamte. „Sämtliche Gutachten haben das bewiesen“, rechtfertigt Minister Dollinger den Milliarden-Segen für die Schuffahrt in das dritte Jahrtausend.

Keine Frage: Beide Eisenbahnstrecken, die am Zonenrand wie die von Mannheim nach Stuttgart, sind Teilstücke wichtiger Fernverbindungen; und beide Bahnlinien sind in ihrem gegenwärtigen Streckenverlauf, mit ihren allzu vielen Windungen und Umwegen, veraltet.

Ein Neubau war geboten – aber mußte er wirklich ein so gewaltiges Eisenbahnwerk werden?

Japan und Frankreich, die beiden Länder mit Schnellbahnen, können nicht als Vorbild dienen. Die japanische Schnellstrecke von Tokio nach Osaka führt zumeist durch ebenes Land, die französische Verbindung zwischen Paris und Lyon durch leicht hügeliges Gelände. Erdbebewegungen und Landschaftsoperationen wie in den deutschen Mittelgebirgen waren da nicht erforderlich.

Hätten sich die Eisenbahnkonstrukteure mit immer noch respektablen Höchstgeschwindigkeiten von 160 bis 200 Stundenkilometern zufriedengegeben, der Bau-Aufwand wäre erheblich geringer gewesen. Mit dem gesparten Geld hätte man zugleich auch noch andere Routen modernisieren können – wie etwa die wichtige Nord-Süd-Verbindung zwischen Köln und dem Rhein-Main-Gebiet. Doch Bescheidenheit war nicht gefragt, als die Eisenbahningenieure die ersten Entwürfe für ihre Schnellbahnen zeichneten. Das geschah in den sechzigern, in jenem Jahrzehnt, in dem noch niemand über Grenzen des Wachstums nachdachte.

Damals, als in der Flugzeugindustrie noch Überschall-Passagierflugzeuge ent-

worfen wurden, hieß Fortschritt in der Verkehrsindustrie vor allem: immer schneller. Wer sich um die Folgen für die Menschen und die Umwelt sorgte, der galt als weltferner Spinner.

Inzwischen sind die Weichen gestellt. Es wird demnächst Tempo 250 gefahren. Der Wettbewerb, sagen die Verantwortlichen, gebiete es.

Doch welcher Wettbewerb und welche Wettbewerber sind da gemeint? Selbst die Superschnellzüge werden auf der Fernstrecke nicht mit den Lufthansa-Maschinen konkurrieren können. Der Zug braucht dann immer noch knapp sechs Stunden von München nach Hamburg; der City-Jet schafft das in 80 Minuten.

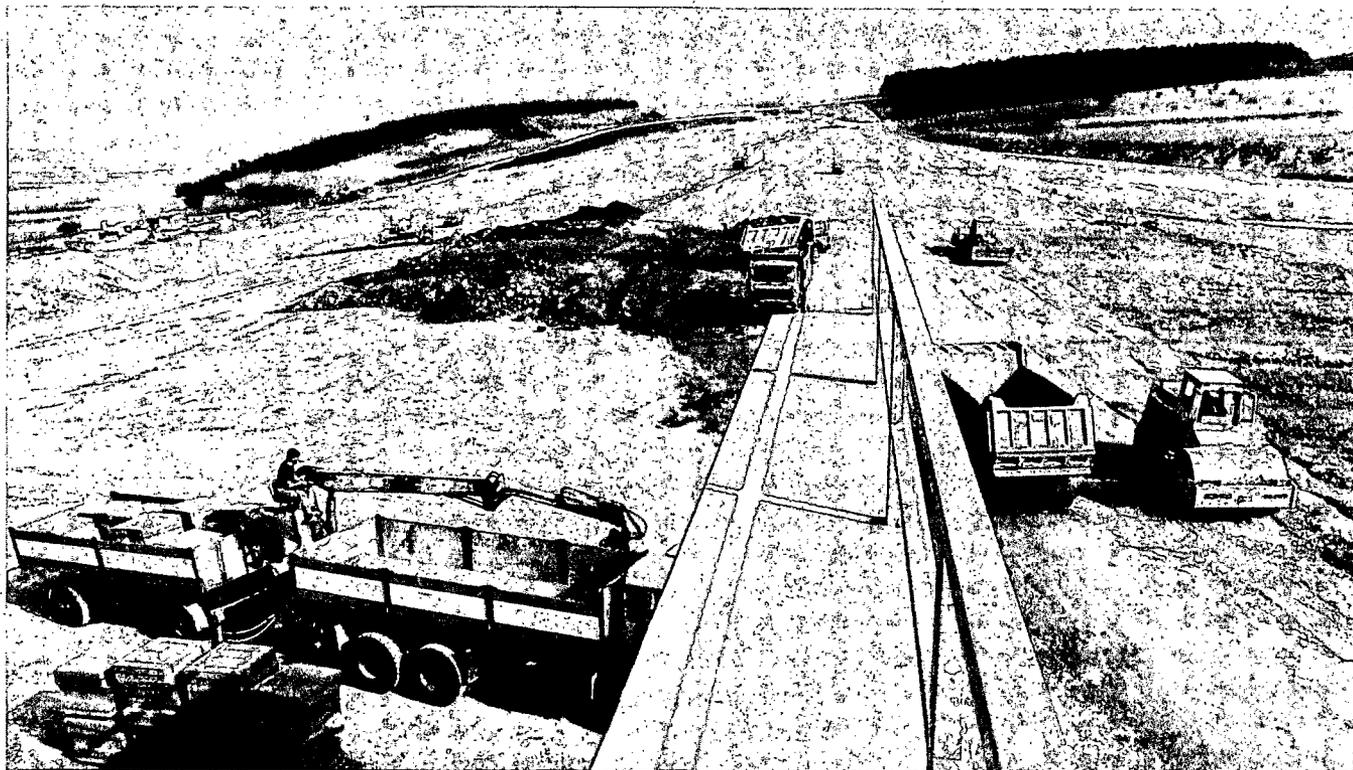
Reisegeschwindigkeit (und damit den Schadstoffausstoß) auf Autobahnen durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung verringern; den Transport von Massengütern auf die Güterzüge zwingen; den Straßenbau einschränken.

Eine solche Politik gegen die Auto-Industrie, gegen den ADAC und das Tiefbaugewerbe, gegen die Kfz-Versicherer und die Mineralölbranche wagten schon nicht die Sozialdemokraten, als sie noch regieren durften. Sie von den Christdemokraten zu erwarten hieß, auf eine Marien-Erscheinung zu hoffen.

Es wird halt so weitergehen: Das Automobil bleibt, trotz der Neubaustrecken, der Favorit deutscher Verkehrspolitiker – und nebenher leistet sich die

Die betriebswirtschaftliche Kostenrechnung könnte vernachlässigt werden, wenn die gesamtwirtschaftliche Kalkulation aufginge – wenn der Verlust bei der Bahn aufgewogen würde durch den Nutzen für die Umwelt und für die Energiebilanz. Doch diese Rechnung geht nur dann auf, wenn deutlich mehr Bürger vom Auto lassen und auf die Bahn umsteigen.

Bleibt alles beim alten und bleiben die Züge leer, dann könnten sich die vielen Steuergelder für die Schnellstrecken als Fehlinvestitionen von Rekordmaß erweisen. Den Schöpfern des „Jahrhundertbauwerks“ bleibt ein kleiner Trost, wenn einst ihre Enkel die Baudenkmäler bewundern. Deutschlands größtes Bau-



Dammbau für Bundesbahn-Neubaustrecke*: „Wo gehobelt wird, da fallen Späne“

Die eigentlichen Wettbewerber der Bahn sind die Personautos und die Lastwagen. Denen aber gilt noch immer die ganze Fürsorge des Staats: Zu den schon vorhandenen 8000 Kilometern Autobahnen will Bonn in den nächsten Jahren nochmals 2500 Kilometer bauen.

Um die insgesamt umweltverträglichere Bahn gegen den Umwelt-Schädling Automobil zu stärken, bedürfte es keiner 250-km/h-Intercitys. Auch Züge, die in einem so schwierigen Gelände wie dem der deutschen Mittelgebirge mit einer Spitze von 180 Stundenkilometern fahren, könnten Kunden von der Straße auf die Schiene ziehen.

Doch dazu müßten sich die Verkehrspolitiker zu einigen Entscheidungen gegen das Automobil durchringen: das Benzin (das kaum irgendwo in Europa so billig ist wie in Deutschland) durch höhere Mineralölsteuer verteuern; die

Gesellschaft noch eine Milliarden fressende Eisenbahn.

Wenn aber die Politiker der Bahn nicht zu mehr Fracht und Passagieren verhelfen, werden die teuren Neubaustrecken das Bahndefizit noch vergrößern. Nur nach einer Wende in der Verkehrspolitik, bei der die Bahn deutlich den Vorrang gegenüber dem Automobil erhielte, ließen sich die Trassen rentabel befahren.

Weit mehr als eine Milliarde Mark kosten allein die Zinsen für das gepumpte Geld. Selbst wenn das Wirtschaftsergebnis (ohne Zinsaufwand) um die von der Bahn angepeilten 900 Millionen Mark verbessert würde, bliebe unter dem Strich ein zusätzliches Defizit von über 100 Millionen Mark.

* Im Bauabschnitt Karlstadt/Main der Strecke Hannover-Würzburg.

werk, schwärmt Bauherr Linkerhäger, „ist auch schön anzusehen“.

Der Mensch sei jedenfalls besser beraten, „damit zu leben, als sich immer nur einzureden: Ach, was ist das für ein scheußliches Zeug, was da in der Landschaft herumsteht“, meint der Bahnbauchef. „Und wenn man da mit der richtigen Einstellung rangeht, ist das genauso, wie wenn Sie durch Ostfriesland laufen. Da können Sie der Landschaft auch immer was Schönes abgewinnen.“

Ein Stück der Strecke ist bereits zur Besichtigung freigegeben. In der Nähe von Morschen wurde im Wald eine Aussichtsplattform gebaut, nicht weitab vom Herta-Tunnel, wo die Festtagsredner mit Korn auf den „Zug der Zukunft“ protesten und gemeinsam dafür beteten, „die Erde untertan zu machen“.

Das zumindest ist ihnen schon jetzt gelungen. ◆