Eisenbahn

Zweites Wackersdorf

Gegen das derzeit größte deutsche Verkehrsprojekt, eine Bahntrasse nach Thüringen, wächst der Protest: Testfall für die Bonner Verkehrspläne.

Marion Krause hat sich fürs Leben auf dem Land entschieden. „Bewußt", wie sie sagt, „schon wegen der Kinder." Familie Krause ist deshalb von Frankfurt ins Coburger Land gezogen, wo die Mutter herstammt.

Im idyllischen Dörfchen Lützelbuch in Oberfranken haben die Krauses vor einem Jahr ein Fachwerkhaus bezogen. „Ein wunderbares Fleckchen", schwärmt Marion Krause über ihre grüne Wiese voller Apfelbäume.

Die beschauliche Ruhe unter den blühenden Obstbäumen ist möglicherweise bald dahin. Die Bundesbahn plant direkt am Dorf vorbei eine neue Schnellbahntrasse von Nürnberg nach Erfurt. Auf ihr soll das Schmuckstück ICE in wenigen Jahren mit 250 Sachen durchs Coburger Land und den angrenzenden Thüringer Wald donnern.

Die Fahrzeit von Nürnberg nach Erfurt würde dann nur noch 75 Minuten betragen. Heute brauchen die Bahnreisenden auf Umwegen viermal so lange.

Bei Kosten von acht Milliarden Mark, mit 40 Tunnels und kilometerlangen Brücken wird die neue Bahntrasse von Bayern nach Thüringen ein Jahrhundertbauwerk, vergleichbar nur noch mit dem Flughafen München II oder dem Rhein-Main-Donau-Kanal. Im nächsten Jahr sollen bereits die Bagger anrücken.

Dann läge das rote Fachwerkhäuschen der Familie Krause unversehens an der Europäischen Schnellbahntrasse Rom–Berlin. Tagsüber rauschen 80 Schnellzüge vorbei. Nachts rumpeln etwa 200 Güterzüge über die Gleise.

„Güterzüge alle fünf Minuten sind zuviel des Guten", hat Marion Krause auf ein Bettlaken gepinselt und es als Protest an eine Scheune genagelt. Eva Metze vom Bürgerverein wird sehr viel grundsätzlicher: Im Landkreis, der 40 Jahre lang abgeschieden im Schatten der deutsch-deutschen Grenze lag, würden nun die Grundrechte der Bürger „mit Füßen getreten".

Tatsächlich ist der stille Winkel zum Testfall für das ehrgeizige Verkehrsprojekt Deutsche Einheit geworden. Zum ersten Mal will der Bonner Verkehrsminister Günther Krause hier sein Ende letzten Jahres verabschiedetes Beschleunigungsgesetz ausprobieren, mit dem Planungszeiten radikal verkürzt und Einspruchsmöglichkeiten der Betroffenen drastisch beschnitten werden.

Die einzige Chance, die den Lützelbuchern bleibt, ist die Alternativplanung der Bundesbahn: Danach würde das aufwendigste aller 17 geplanten Ost-West-Verkehrsprojekte durch die alte Residenzstadt Coburg führen. Einen Vorgeschmack auf die dafür notwendigen Bauarbeiten bekommen die Coburger schon jetzt: Auf einer riesigen Baustelle wird zur Zeit die Frankenbrücke, unter der am Rande der Innenstadt die Eisenbahn fährt, erneuert. Für die geplante Ferntrasse wäre ein weiterer Ausbau der Brücke erforderlich.



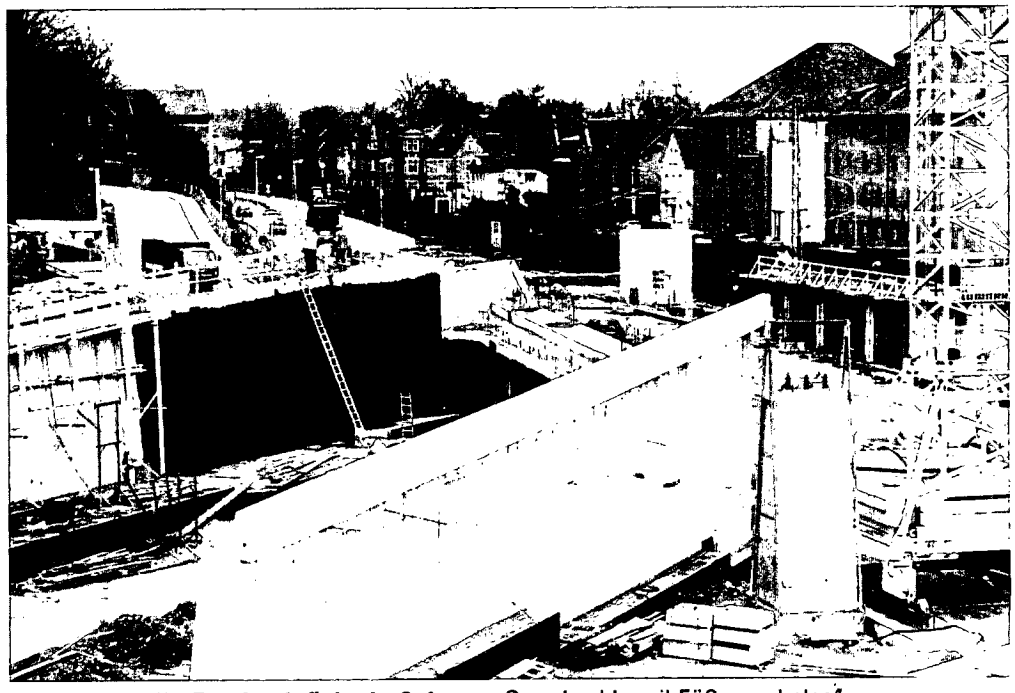
Bundesbahn-Planer Könnings
„Es gibt da einige Zwänge"

Außerdem müßten in der Stadt „besiedelte Gebiete abgeräumt werden", hat Peter Nußberger von der Nürnberger Bundesbahndirektion den geschockten Lokalpolitikern kürzlich angekündigt.

Die Coburger wehren sich noch massiver als die Dörfler aus Lützelbuch. „Die haben wohl nicht mehr alle Tassen im Schrank", schimpft Oberbürgermeister Norbert Kastner (SPD) über die Planer. „Diese Unverschämtheit" lasse sich Coburg nicht bieten: „Das gibt ein zweites Wackersdorf."

Die Kommunalpolitiker haben ausrechnen lassen, wie es sein wird, wenn ihre friedliche Stadt nächtens von 500 Meter langen Güterzügen im 100-Kilometer-Tempo durchquert wird. 20 Sekunden dauert es, bis so ein Zug vorbeigefahren ist. Dabei entsteht ein Lärmpegel von rund 80 Dezibel. Das entspricht dem Krach eines Motorrades, das mit Vollgas vor der Haustür vorbeirast.

So schlimm hatten sich die Oberfranken die sehnsüchtig gewünschte Anbindung an ein modernes Schienennetz nicht vorgestellt. Zu allem Übel ist noch nicht mal ein Halt in Coburg vorgesehen. München–Berlin in weniger als vier Stunden heißt das Ziel der Bahnstrategen. Nur so rechnen sie sich noch eine



Bahn-Baustelle Frankenbrücke in Coburg: „Grundrechte mit Füßen getreten"

Chance im Wettbewerb mit Auto und Flugzeug aus.

Der Traumzug aus der großen, weiten Welt drosselt innerhalb der Stadt sein Eiltempo lediglich auf 160 Kilometer pro Stunde. Danach geht's mit Bleifuß weiter.

Auch eine eigene Laderampe für den Gütertransport wollen die Bahnplaner den Coburgern vorenthalten. „Der Aufwand lohnt sich nicht für die paar Container pro Tag aus dem Coburger Raum", erklärt Projektleiter Heinz-Dietrich Könnings.

„Wir wollen kein Durchgangsland sein", sagt Bürgermeister Gerhard Preß von der Nachbargemeinde Rödental. Kollege Hans Lotter aus Dörfles-Esbach beklagte sich bei der Bundesbahn-Direktion in Nürnberg, weil die, so Lotter, „in diktatorischem Stil unseren Lebensraum und damit unsere Heimat rücksichtslos überplant". Über 13 000 Coburger trugen sich in die Protestliste einer Bürgerinitiative gegen die Schnellzugtrasse ein.

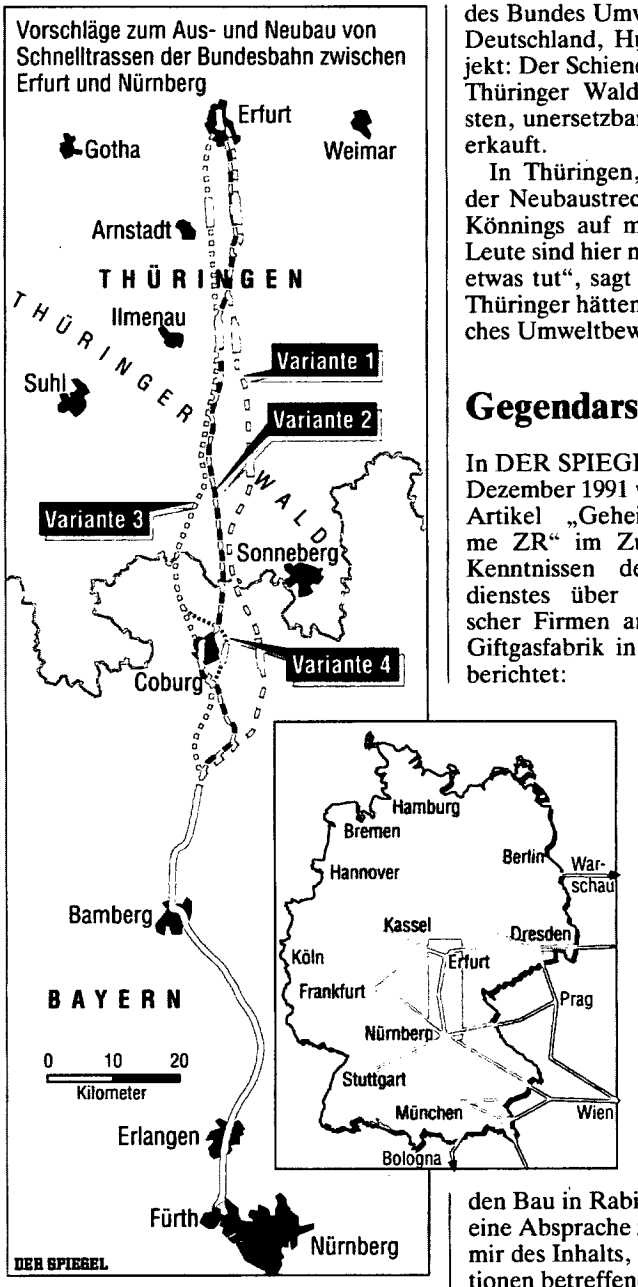
Die Verkehrsplaner kümmert das Lamento wenig. Sie sollen die deutsche Einheit auf Schiene und Straße verwirklichen – und zwar subito, „nicht erst in 15 oder 20 Jahren", sagt Könnings.

Es gehe um „wichtige Ost-West-Achsen" mit „Schlüsselfunktion für das Zusammenwachsen Deutschlands und den wirtschaftlichen Aufschwung in den neuen Bundesländern", betont Verkehrsminister Krause. Schon gleich nach der Grenzöffnung waren die Eisenbahnplaner darangegangen, ein Netz von Schnellfahrkorridoren über Deutschland zu legen – nachdem 40 Jahre lang die Ost-West-Verkehrsplanung geruht hatte (siehe Schaubild).

Allerdings, die ideale Linie für die gut 100 Kilometer lange Neubaustrecke zwischen dem Coburger Land und der thüringischen Landeshauptstadt Erfurt haben die Planer auch nach fast einem Jahr noch nicht gefunden. „Es gibt da einige Zwänge", sagt Projektleiter Könnings, die könne er nicht einfach ignorieren.

So darf zum Beispiel die Steigung der Gleise zwölf Promille nicht überschreiten, sonst schaffen die Güterzüge den Thüringer Wald nicht im gewünschten Tempo. Alle 25 Kilometer sind zudem anderthalb Kilometer lange Überholbahnhöfe erforderlich, andernfalls staut sich der ICE-Verkehr hinter den langsameren Zügen. Außerdem müssen die Radien der Kurven mindestens 4,5 Kilometer betragen, sonst wirft es den ICE bei Tempo 250 aus der Bahn.

Innerhalb eines 20 Kilometer breiten Korridors haben die Streckenplaner fünf Varianten gefunden. Davon ist die erste aber bereits ad acta gelegt. Sie würde Wasserschutzgebiete tangieren,



Lebensräume von Birkhuhn und Steinkauz im Thüringer Wald gefährden und, ausschlaggebend, 700 Millionen Mark mehr kosten.

Mit komplizierten Computer-Modellen hat Könnings Stab als billigste und umweltverträglichste Variante die Nummer drei ermittelt. Sie nutzt bis Coburg weitgehend die bestehende Trasse, erst danach müßte im großen Maßstab der Grund für das knapp 14 Meter breite Doppelgleis erworben werden. Außerdem durchquert die Trasse den Thüringer Wald an der schmalsten Stelle. Dadurch hält sich der Aufwand an Tunnels und Brücken in Grenzen.

Die Planungen, in welcher Variante auch immer, kritisieren Umweltschützer in Bayern als pure Landschaftsverschwendung. Einen „hellen Wahnsinn" für Nordbayern nennt der Beauftragte des Bundes Umwelt und Naturschutz in Deutschland, Hubert Weiger, das Projekt: Der Schienenschnellweg durch den Thüringer Wald werde mit „wertvollsten, unersetzbaren Landschaftsopfern" erkauft.

In Thüringen, wo über zwei Drittel der Neubaustrecke liegen, stößt Planer Könnings auf mehr Verständnis. „Die Leute sind hier noch dankbar, wenn sich etwas tut", sagt der Bahnmanager. Die Thüringer hätten noch ein „ganz natürliches Umweltbewußtsein".

Gegendarstellung

In DER SPIEGEL Nr. 52/1991 vom 23. Dezember 1991 wird auf Seite 76 in dem Artikel „Geheimdienste – Deckname ZR" im Zusammenhang mit den Kenntnissen des Bundesnachrichtendienstes über die Beteiligung deutscher Firmen am Bau einer libyschen Giftgasfabrik in Rabita unter anderem berichtet:

„Der BND, argwöhnte Böhm, habe absprachewidrig seine Informationen über die Chemiewaffenproduktion weitergeplaudert."

„Nun erweist sich, daß der BND, durch Böhm mit Details versorgt, von Anfang an über den Bau in Rabita unterrichtet war."

Außerdem werde ich in dem Bericht als „Rabita-Mitwisser" bezeichnet.

Hierzu stelle ich fest:

Ich habe dem BND weder Informationen über den Bau in Rabita gegeben, noch gab es eine Absprache zwischen dem BND und mir des Inhalts, der BND solle Informationen betreffend Rabita nicht weitergeben.

Von dem Bau einer Giftgasfabrik in Rabita habe ich erst durch eine Fernsehsendung Ende 1988 erfahren.

Mannheim, den 14. Januar 1992

Andreas Böhm

Am 1. August 1991 teilte die Staatsanwaltschaft Mannheim mit, sie gehe davon aus, „daß Böhm von Anfang an den Bestimmungsort und den wahren Verwendungszweck der Anlage ‚Pharma 150' (Giftgasfabrik in Rabita/Libyen) gekannt habe". Am 24. April 1989 notierte die Sonderkommission Rabita des Bundeskriminalamtes Wiesbaden in einem mehrseitigen Vermerk, nach Böhms eigener Aussage sei der Vorstandsvorsitzende Pieper der Salzgitter AG „über den Kontakt des BND/Böhm informiert gewesen". –Red.