

**Zeitschrift:** Wechselwirkung : Technik Naturwissenschaft Gesellschaft  
**Herausgeber:** Wechselwirkung  
**Band:** 6 (1984)  
**Heft:** 20  
  
**Rubrik:** Diskussion

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 16.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## DB-Neubaustrecken, in WW 19

Auf diesen Beitrag werdet ihr wohl viele böse Briefe erhalten. Aber warum sollen wir in der WW nicht sachlich diskutieren?

Helmut Richter, Frankfurt

### Gründlich blamiert

Mit der Veröffentlichung von Franz Plichs Artikel über die DB-Neubaustrecken (NBS) hat die WW das Grundrecht in Anspruch genommen, sich zu blamieren. Das fängt bereits mit dem Vorspann an. Da heißt es, der Autor plädiere aus verkehrspolitischen Erwägungen heraus für die NBS, stelle jedoch ökologische und raumplanerische Aspekte bewußt zurück ... Eigentlich genügt das, den Aufsatz beiseitezulegen, um sich nützlicheren Beschäftigungen zuzuwenden, als den Kriechspuren dieses amputierten verkehrspolitischen Selbstverständnisses zu folgen.

Obschon ihr Angebote gemacht und Informationen zur Verfügung gestellt worden sind, konnte die WW sich nicht dazu durchringen, eine Gegenposition aus den Reihen der NBS-Kritiker bzw. Betroffenen – und sei es in Umrissen – zusätzlich zu veröffentlichen. Diese sind jetzt auf die unattraktiven Leserbriefspalten verwiesen. Ich meine, daß die WW mit dieser Behandlung der ebenso schwierigen wie sensiblen NBS-Problematik gegen einen Grundsatz verstoßen hat, der ihr einmal in die Wiege gelegt worden war. Dieser verpflichtete sie darauf, dem Widerstand gegen die Zumutungen industrieller Projekte und Entwicklungen eine besondere kritisch-solidarische Aufmerksamkeit zu widmen. Da ging die Erfahrung von der innovativen Kraft des Widerstands ein, das Wissen darum, daß die Grundrisse etwa einer zukunftsweisenden Verkehrspolitik nicht allein den Köpfen von Planern und irgendwelchen selbsternannten Verkehrsexperten entspringen.

Unter Mißachtung ihrer Prinzipien unterschlägt die WW, daß es vor allem in Hessen viele Initiativen gibt, die aus verkehrspolitischen Gründen – freilich unter Einschuß raumordnerischer, ökologischer und ökonomischer Aspekte – gegen die vorliegenden DB-Neubaupläne und für eine alternative hessische NBS-Konzeption samt Verbesserungen und Änderungen in anderen Bereichen kämpfen. Diese Gruppen – die Grünen, Hessen, der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), diverse BIs, zusammengefaßt in der landesweiten AG gegen Schnellbahn e.V. – verstehen sich als Befürworter der Bahn und somit auch von Neu- bzw. Ausbaustrecken. Sie streiten für eine leistungsfähige, attraktive (womöglich auch schnellere), flächendeckende, verkehrspolitisch erheblich aufgewertete Bahn. Sie wenden sich zugleich gegen die fortdauernde und völlig überzogene Bevorteilung des Autos, gegen die damit einhergehende „Amerikanisierung“ der Bahn (Streckenstilllegungen, Fahrplanausdünnungen, Verwahrlosung der Bahn-Infrastruktur ...), aber auch gegen eine Schnellbahnkonzeption, die vor allem das Produkt einer dogmatischen, d.h. rückwärtslosen Umsetzung eines einzigen „Faktors“ ist, nämlich Hochgeschwindigkeit. Sie wenden sich gegen die damit verbundene Unflexibilität der NB-Trasse, die vor allem im Mittelgebirgsbereich schwere Eingriffe in das ohnehin schon überstrapazierte ökologische Gefüge zur Folge hat. Dabei kann von „prinzipiellen“ Vorbehalten gegen hohe Geschwindigkeiten keine Rede sein. Gefordert wird aber, bei der Bestimmung der Höchstgeschwindigkeiten elastisch zu sein, d.h. soziale und ökologische Rahmenbedingungen (Landschafts- und Siedlungsstruktur, räumliche, geologische, geografische etc. Gegebenheiten) zu berücksichtigen, damit eine annehmbare

sozial-ökologische Integration bzw. Anpassung der Trasse erzielt werden kann. Wir, die NBS-Kritiker, vermögen das Argument der DB nicht nachzuvollziehen, daß die Mittelgebirgslandschaft zu kleinräumig sei, daß es für Konzeption, Kosten und Verlauf einer Trasse keinen Unterschied mache, ob sie für 160 km/h oder 300 km/h ausgelegt sei. Wir wollen nicht einsehen, warum z.B. im hessischen Abschnitt von 111 km ganze 7 km des NBS-Trassenlindwurms ebenerdig verlaufen, aber 46 km im Tunnel, 20 km in Einschnitten, 13 km auf Talbrücken und 12 km auf Dämmen. Wir wollen nicht einsehen, warum nicht im entferntesten angestrebt ist, einen „Erdmassenausgleich“ zu erzielen, sondern mit einem Nettoüberschuß von über 25 Mill. m<sup>3</sup> Abraum aus Tunnel und Einschnitten ganze Täler verfüllt werden – und zwar vorzugsweise Talauen, die nicht land- und forstwirtschaftlich genutzt werden, die also noch wertvolle Feuchtgebiete und Biotope aufweisen. Wir wollen nicht einsehen, weshalb die NBS im ganzen hessischen Bereich beinahe durchgängig nicht entlang oder in der Nähe vorhandener Bahn- oder Autotrasse verlaufen soll, sondern quer durch bisher „unberührte“ Landschaften, wo ihr nicht allein 500 ha Wald (300 ha mehr als bei der Startbahn-West) zum Opfer fallen, sondern wo sie den Menschen, die dort leben, außer Lärm nichts zu bieten hat. Wir wollen nicht einsehen, warum dem vergleichsweise dünnbesiedelten Osthessen eine fragwürdige superschnelle Transitstrecke beschert wird, die wichtige zentralhessische Achse Kassel–Marburg–Gießen–Frankfurt jedoch ohne Intercity-Tauglichkeit und -Anbindung bleibt. Manche von uns halten das Konzept der Mischtrassierung (Güter- und Personenzüge auf einem Gleis, bei extrem divergierenden Leistungsanforderungen – Geschwindigkeiten, Zuglängen, Achslasten) für problematisch. Es ist mitverantwortlich für die außerordentliche Anpassungsfähigkeit im Mittelgebirgsbereich und somit auch für die gewaltigen Kosten von ca. 12 Mrd. DM (lt. DB!) für 328 km von Hannover bis Würzburg. Das ergibt km-Baukosten von durchschnittlich 37,5 Mio. DM. In Hessen schnellen die Kosten auf durchschnittlich 45 Mio. DM pro km. Zum Vergleich: Die französische TGV-Trasse Paris–Lyon, eine reine Personenzug-Trasse, weist Kosten von 5,5 Mio. DM pro km aus (alle Zahlen 1981)!

Diese Reihe von Bedenken ließe sich noch lange fortsetzen. Da dies den Leserbrief-Rahmen sprengt, verweise ich auf die Vielzahl vorliegender kritischer Arbeiten und Papiere, z.B. auf die wichtige Schrift von Lutz Ribbe, Die DB-Neubaustrecke Hannover–Würzburg – ökologische und raumordnerische Konsequenzen, Kassel (GhK, FB 13) 1983 (zu beziehen über BUND, Bonn), auf den Beitrag des Ingenieurs Max Himmelheber, Schiene und Straße, Neubaustrecken für den Eisenbahngüterverkehr, in Scheidewege, Stuttgart 1977, und Studien und Dokumente der M.H. Stiftung, Krefeld 1977 (diese Schrift hätte Plich als Quelle seiner Ausführungen zur Mischtrassierung angeben können, statt von Kritiker-Flugblätter ohne Angabe von Quellen einfach abzukupfern ...). Hinzuweisen wäre ferner auf die Fülle von kritischen Beiträgen in Zeitschriften (z.B. NATUR Nr. 6, 1983, in der FR, TAZ, im SPIEGEL usw.), auf die Themenflugblätter der Grünen, die Publikationen des BUND.

Doch was macht Franz Plich? Er schweigt zu den Argumenten und Alternativen der NBS-Gegner. Stattdessen faselt er von „grünen Gehirnen, die durch Verhinderung von Verkehrsbauten, sozusagen hintenherum, eine Dezentralisierung erzwingen wollen“, von donquichottesken Figuren, die sich anmaßen, dem

„munteren Kapitalismus durch Abklemmen seiner Verkehrsadern das Mensch und Natur zerstörende Lebenslicht ausblasen zu wollen“ ... Was soll man bloß dazu sagen!? – Vielleicht dies: Aus solchem Stoff – die wirklichen Inhalte und Absichten des Widerstands unterschlagen, um sodann die NBS-Gegner in diesen leergeblasenen Raum als bloße Neinsager und Spinner hineinzustellen –, aus solchem Stoff sind die Redeweisen jener gefertigt, die das Publikum für dumm verkaufen möchten. Natürlich meint Plich nicht, was er sagt. Er meint gewiß auch nicht, daß „der Kapitalismus“ ein Mensch und Natur zerstörendes Gespenst sei, dem daher auch nur Gespenster Paroli bieten können. Ist doch logisch: Sind die Schnellbahngegner etwa Geister, und ist die Trasse ein Spuk? Alles klar? Oder wie, oder was.

Plich bzw. die WW lassen wissentlich Wesentliches unter den Tisch fallen. Davon zeugt die Literaturliste. Nach der Devise „Es wurde doch auf Gegenpositionen verwiesen“ werden rein taktisch ganze zwei Schriften aufgeführt – die übrigens beide Peter Gehrman als Autor nennen. Eine dieser wertvollen Arbeiten, die Denkschrift zur NBS Hannover–Würzburg für den Bereich Hessen (Co-Autor: Hartmut Steinbach) verfolgt keinen anderen Zweck, als für den Abschnitt Göttingen–Fulda und Kassel–Frankfurt ein alternatives Ausbau-, Verkehrsführungs- und Streckenvernetzungskonzept zu entwickeln und zu begründen. Wie immer sich inzwischen bestimmte Variablen verändert haben mögen: An und mit diesem Dokument haben viele hier in Hessen zu lernen begonnen, in welche Richtung intelligente Verkehrsplanung sich zu bewegen hätte. Verkehrspolitiker Plich verliert kein Wort über dieses von ihm selbst angegebene Gutachten. Offenbar kennt er es nur vom Hörensagen.

Plichs verkehrspolitische Philosophie ist so geradlinig wie die Schnellbahntrasse, die zukünftig die hügelige, aufwüppige osthessische Landschaft durchschneiden soll: Wenn Verkehr von der Straße auf die Bahn verlagert werden soll, dann muß die Bahn erheblich schneller werden. Billiger als das Auto sei sie ohnehin (ich komm' darauf zurück!). Einschränkungen der Konkurrenzvorteile für das Auto (für Plich sind das „Zwangsmaßnahmen“) lehnt er, in trauter Eintracht mit der Chefetage des ADAC, kategorisch ab. Denn wo kämen wir freien Deutschen hin, wenn wir die Autobenutzer mit den Straßenkosten belasten würden, Geschwindigkeitsbegrenzungen, wie andere zivilisierte Länder, auf unseren doch so sicheren Autobahnen einführen würden usw.? Es bleibt also: Die Bahn muß schneller werden. Diese Forderung ist für Plich aber identisch mit der Forderung nach der Schnellbahn der DB. Die muß es schon sein und keine andere. Wer also gegen die Schnellbahnkonzeption der DB ist, ist gegen die Bahn. Und wer gegen die Bahn ist, der macht sich mitschuldig, daß weitere und 8-spurige Autobahnen gebaut werden, daß das Bahnnetz zerfällt, daß der innerdeutsche Flugverkehr nicht eingeschränkt werden kann etc. Autolobby und DB-Zentrale, so meine ich, haben Grund zur Freude.

Verkehrsexperte Plich kann aber auch Mythen ausfindig machen: Zunächst einmal erscheint mir seine entmystifizierende Kilometerkosten-Rechnung insofern fragwürdig, als sie nicht zu erkennen gibt, inwieweit Infrastrukturen in die jeweiligen Kosten eingehen (Bahn) bzw. nicht eingehen (Auto). Wichtiger aber ist Folgendes: So sinnvoll diese Kilometerkosten-Berechnung für bestimmte Zwecke sein mag, so wenig scheint sie mir geeignet, die Benutzerentscheidung bei ohnehin vorhandenen Alternativen zu beeinflussen. Auch bei Kenntnis der „wirkli-

chen“ km-Kosten werde ich meine Wahl eher von „aktuellen“ Aufwendungen leiten lassen. Und auf dieser Ebene ist das Autofahren sehr viel billiger als die Bahn. In Deutschland. Nicht aber z.B. in Frankreich! Hier eine kurze Gegenüberstellung mit Zahlen vom Sommer 1983:

Frankreich: TGV Paris-Lyon (427 km) kostet 67,- DM (200,- F). Auto Paris-Lyon kostet etwa 106,- DM (davon ca. 30,- DM Autobahngebühr und ca. 45 l Superbenzin zu 1,70 DM).

Deutschland: 427 km Bahnfahrt kosten 74,- DM. 427 km Autofahrt (45 l Superbenzin zu 1,35 DM/l) kosten etwa 61,- DM.

Diese Rechnung ist gewiß nicht geeignet, Mythen aufzudecken. Auch ist sie nicht besonders spitzfindig. Ich meine aber, daß sie die Wahl des Verkehrsmittels ein Stückweit erklärt und einen kleinen Einblick in unterschiedliche verkehrspolitische Akzentsetzungen in Frankreich und Deutschland freigibt.

Insgesamt ist Plichts Artikel gekennzeichnet von einer geradezu bestürzenden Ideologiekraftigkeit – wie ich sie von einem WW-Mitarbeiter nicht vermutet hätte. Statt Sachkenntnis hat er vor allem Sachzwänge im Kopf. Eine richtige Sachzwang-Organie findet bei ihm statt: So entscheidet er sich für die NBS in der vorliegenden Form „wegen der heutigen gesellschaftlichen und politischen Gegebenheiten und kulturellen Verhaltensweisen und Werten der übergroßen Mehrheit...“. Der Trend zu immer mehr Autos „wird sich nicht aufhalten lassen“, der „Verlust an sinnlicher Reisequalität ist bedauerlich, muß aber hingenommen werden“. Schließlich, so Plicht in biedermännischem Tonfall, habe es vor 20 Jahren solche Autobahngegner gegeben, die heute – tja, so ist das nun mal – auf den einst bekämpften Pisten ab ins Ausland brausen. Und überhaupt: Was Wolfgang Schivelbusch für die Anfänge des Eisenbahnzeitalters ausmacht, das gilt natürlich noch heute. Und dann ist da ja noch „die Konzentration in unserer (!) kapitalistischen Wirtschaft“, die, nach breiten Autobahnen gierend – ersatzweise auch nach Schnellbahntrassen –, auf allen Ebenen unaufhaltsam fortschreitet. Plichts Parade der Sachzwänge gipfelt schließlich in der doppelten Erleuchtung, daß Widerstand gegen die Neubaupläne der DB nicht nur einem Verzicht auf politische Handlungsfähigkeit gleichkomme, sondern zugleich den Konservativen in die Hände spielt. Plicht hat ein Messer im Kopf!

Schließlich hat er aber auch noch Trost zu spenden: Irgendwann, nachdem die Schnellbahntrasse die mitteldeutschen Berge wie ein Schaschlik-Spieß durchquert, werden „wir“ (?) der Einsicht und der Betroffenheit Raum geben, dem transnationalen U-Bahn-Express den Rücken kehren, unseren Frieden mit der Ökologie schließen und mit Fahrrad, Bummelbahn und Schusters Rappen durch das freundliche Mittelgebirge flanieren... Woher nimmt Plicht eigentlich den Optimismus von solcher Öko-Idolatrie, wenn er zugleich jene ignoriert (bzw. als Spinner abtut), die am konkreten Gegenstand darum ringen, daß so etwas wie eine „ökologische Zukunft“ überhaupt stattfindet?

Fazit: Plichts Ausführungen können insgesamt nur als Karikatur des herrschenden verkehrspolitischen Bewußtseins ernstgenommen werden. Ich bin bereit, die WW beim Aufschlagen eines neuen (verkehrs)politischen Kapitels zu unterstützen. Dazu sollten Überlegungen angestellt werden, wie die redaktionelle Arbeit „seriöser“ werden kann und was für die Kontinuität einer politischen Selbstverständnisdiskussion getan werden könnte. Mit der WW verbindet mich von ihren Anfängen an zuviel, als daß ich dieses

Projekt programmatisch scheitern sehen möchte. Also: Die (verkehrs)politische Phantasie an die Macht!

Dieter Hassenpflug, Kassel

### Danaergeschenk

Grundsätzlich gebe ich dem Autor des Artikels „Neubaustrecken“ recht, wenn er sagt, die DB-Neubaustrecken und die Art und Weise, wie sie gebaut werden, seien eine zwangsläufige Folge der bisher einseitig auf das Auto ausgerichteten Verkehrspolitik. Wer die DB unter den heutigen Gegebenheiten zu einem Verkehrsmittel ausbauen will, das den Konkurrenten Auto (bzw. Lkw) und Flugzeug mindestens gleichwertig ist, der muß sie wesentlich schneller machen, als sie es heute ist.

Es bleiben jedoch zwei Aspekte offen, die nur sehr unzureichend beleuchtet werden: die Frage, inwieweit die vorhandenen verkehrspolitischen Zwänge, denen die Bahn ausgesetzt ist, wirklich nicht verändert werden sollten, und die Frage, ob auch unter diesen Zwängen der Bau dieser Neubaustrecken die einzig mögliche Lösung darstellt.

Zu den verkehrspolitischen Randbedingungen:

Es ist meiner Meinung nach viel zu kurz gedacht, jedweden zugunsten der Bahn erfolgten ordnungspolitischen Eingriff in den Verkehrsmarkt als „Zwangsmaßnahme für die Bahn und gegen das Auto“ zu bezeichnen und damit abzulehnen. Tatsächlich ist es doch so, daß es eine Vielzahl von Zwangsmaßnahmen für das Auto und gegen die Bahn gibt, die erst einmal abgebaut werden müssen, bevor Zwänge in umgekehrter Richtung überhaupt zur Diskussion stehen können. Die Tatsache, daß die Bahn auf allen ihren Strecken Höchstgeschwindigkeiten einhalten muß, die Autobahnen aber nach wie vor beliebig schnell befahren werden können, ist ein solcher Zwang. Die Tatsache, daß zwar die Bahn, nicht aber der Flugverkehr oder die Binnenschifffahrt Mineralölsteuer zahlen muß, ist ein weiterer Zwang, der sich zwar nicht zugunsten der Autos, aber zugunsten anderer starker Bahnkonkurrenten auswirkt.

Der Abbau solcher Wettbewerbsverzerrungen alleine ist sicherlich ausreichend, um die Bahn attraktiver werden zu lassen, aber er ist eine wesentliche Voraussetzung dazu.

Die in dem Artikel überhaupt nicht angesprochene Benachteiligung der Bahn bei den Wegkosten entpuppt sich bei näherem Hinsehen sogar als ein Problem, das – Beibehaltung des heutigen Zustands vorausgesetzt – eher gegen als für Neubaustrecken spricht. Solange die Bahn im Gegensatz zu ihren Konkurrenten ihre Fahrwege vorfinanzieren muß, d.h. solange sie die Kosten ihrer Fahrwege unabhängig von deren Auslastung in voller Höhe tragen muß, werden wie wirtschaftlichen Probleme der Bahn mit steigenden Fahrgastzahlen nicht zu lösen sein. Im Gegenteil, viele Fahrgäste auf einer Strecke erhöhen zwar den Kostendeckungsgrad dieser Strecke, sie erhöhen aber auch (da der Kostendeckungsgrad wegen der Wegkosten immer unter 100% liegt) den nicht durch Einnahmen abgedeckten Kostenanteil.

Wenn der Bund der Bahn neue Strecken bezahlt, ohne die laufenden Kosten dieser Strecken in gleicher Weise vorzufinanzieren, wie es bei allen anderen Bundesverkehrswegen üblich ist, macht er der Bahn ein Danaergeschenk, an dem sie eines Tages zerbrechen kann.

Ich stimme mit dem Autor überein, daß eine Beibehaltung des Status quo der Bahn schadet. Eine Änderung des gegenwärtigen Zustandes darf sich aber nicht auf die bauliche Gestaltung des Netzes beschränken, sie muß gleichzeitig – geradezu als Voraussetzung für den Bau neuer

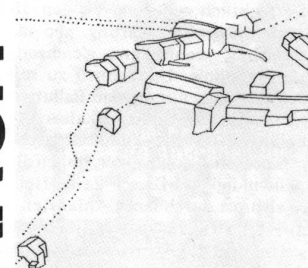
# ARCH<sup>+</sup> an stösse

71 ARCH<sup>+</sup>  
72 ARCH<sup>+</sup>



ARCHITEKTEN  
FÜR DEN FRIEDEN  
ARCHITEKTUREN FÜR DEN KRIEG?

Orte, Regionen, Militär ● Die Deutschen graben sich ein ● Atlantikwall - Germanenwall  
● Todesarchitekturen  
Mit Beiträgen von: G. Zwerenz, A. Kluge, U. Enzensberger, P. Sloterdijk, B. Brock, u.a.



REGIONALES BAUEN  
DIE BAUFIBEL FÜR LOTHRINGEN  
VON EMIL STEFFANN

Erstdruck nach dem 1943 entstandenen Manuskript.

Anmerkungen, Annäherungen, Auseinandersetzungen: ● Baufibeln ● Heimat ● Regionalismus

Und: Julius Posener, „Kulturarbeiten“ von Paul Schultze-Naumburg

ARCH<sup>+</sup> – mehr als nur Architektur.  
Zeitschrift für Architekten, Stadtplaner und kommunalpolitische Gruppen.  
Erhältlich in jeder guten Buchhandlung.  
Einzelheft 12 DM, Jahresabonnement 52 DM, für Studenten, Arbeitslose 44 DM.  
Bestellungen, Probeheft, Gesamtprospekt bei Klenkes, Oranienstr. 9, 51 Aachen



Strecken – die für die Bahn unerträglichen Wettbewerbsverzerrungen korrigieren. Unterbleiben diese Korrekturen, werden die Neubaustrecken letztlich nur dem Nachweis dienen, daß jedwede Investitionen in die Bahn erfolglos sind.

Unabhängig davon bleibt immer noch die Frage zu klären, ob die (im Grunde notwendigen) Neubaustrecken wirklich so gebaut werden müssen, wie sie gebaut werden. Die Bahn steht sich mit ihren eigenen sturen Ausbaukriterien ihrem Ziel (Attraktivitätssteigerung) selbst im Wege. Es wird sich erst noch erweisen müssen, ob sich die Fahrgäste, die heute noch Auto oder Flugzeug benutzen, von der Aussicht auf eine U-Bahn-Fahrt zwischen Hannover und Würzburg wirklich verlocken lassen, den Zug zu benutzen. Insofern sind die Beispiele aus Frankreich und Japan nicht übertragbar.

Zumindest für den besonders tunnelreichen Abschnitt Kassel-Fulda sind Alternativen denkbar, die mit einem Ausbau bestehender Strecken für 160 km/h die gleichen Reisezeiten bieten, wie sie auf der Neubaustrecke bei Tempo 200 möglich sind. Wobei der zusätzliche Vorteil genutzt werden kann, Oberzentren mit zusammen 500.000 Einwohnern im unmittelbaren Einzugsbereich neu für das schnelle IC-Netz zu gewinnen.

Ich halte Neubaustrecken für die Verwirklichung eines neuen, umweltfreundlichen Verkehrskonzeptes für unerläßlich. Die sture Anwendung eines Bau-Prinzips ohne Rücksicht auf Landschaft und Raumordnung ohne die Änderung der verkehrspolitischen Randbedingungen wird jedoch der Bahn letztlich nur wenig Nutzen bringen.

Peter Gehrman, Darmstadt

### Nicht das Tempo macht's

Herr Plich ist der Meinung, daß die Bahn nur dann schnell sein kann, wenn sie schnell fährt. Offensichtlich gehört er zu den 50% der bundesdeutschen Bevölkerung, die in einem Ballungsgebiet wohnt und gleichzeitig nicht an einer Bahnlinie. Um schnell zu sein, genügt es nämlich nicht, nur wenige Ballungszentren miteinander zu verbinden. Dadurch kommen bestenfalls 50% der bundesdeutschen Bevölkerung in den Genuß einer hohen Beförderungsgeschwindigkeit. Dieser Zeitvorteil wird leider nur allzuoft durch lange Anfahrten wieder wettgemacht, weil die Bahnhöfe üblicherweise nun mal in den Stadtzentren angesiedelt sind. Die Anfahrt mit dem eigenen PKW wird mit dieser Zentralen Lage meistens verwehrt. Die öffentlichen Verkehrsmittel sind normalerweise nicht viel schneller als ein Fahrrad. Erst durch die Benutzung eines Taxis kann die Anfahrt sinnvoll verkürzt werden. Wer kann sich aber schon ein Taxi leisten, wenn er 20, 30 oder noch mehr Kilometer bis zum nächsten Intercity damit fahren muß?

Moderne Technologien wie die Computerei ermöglichen erstmals eine Dezentralisation der Bahn. Auch wenn diese Dezentralisation vielerorts nur belächelt wird, bin ich überzeugt, daß sie sich sogar billiger realisieren läßt als eine Hochgeschwindigkeitsbahn, weil weniger Änderungen erforderlich sind. Daher folgendes Gedankenmodell:

Um von A nach B zu kommen, gibt es immer mehrere Möglichkeiten. Bahn, Auto, Fahrrad, Wanderung, Flugzeug, Pferd . . . Obwohl die Bahn beispielsweise zwischen München und Ingolstadt (81 km!) Tempo 120 und mehr fährt, bin ich mit dem Fahrrad zur Mittagszeit schneller am Ziel als mit der Bahn! Das liegt daran, daß weder mein Arbeitsplatz noch meine Wohnung unmittelbar am Bahnhof liegen. Außerdem fährt zur Mittagszeit kein Zug. Ich glau-

be, daß dieser Vergleich sehr deutlich macht, was die hohe Geschwindigkeit wirklich wert ist, wenn es drauf ankommt.

Was gemacht werden müßte:

Für Tempo 100 sind vermutlich alle Strecken derzeit geeignet – sie müssen also nicht ausgebaut werden. Damit sich die computergesteuerten Einzelfahrzeuge ans Ziel durchfinden können, ist der Aufbau von maschinenlesbaren Wegweisern voranzutreiben. Für PKW, für die das etwas schwieriger zu lösen ist, existieren bereits einige Lösungen im Ruhrgebiet. An anderen Orten wird ebenfalls mit Erfolg gearbeitet. Das bekannteste dürfte das Verkehrsleitsystem ALI sein. Maschinenlesbare Verkehrszeichen sind zu installieren.

An der Tatsache, daß die Bahn wiederbelebt werden muß, bestehen offensichtlich keine Zweifel. Alleine in Sachen Umweltschutz ist sie unschlagbar. Mit zentralen Lösungen wird man aber in der BRD kaum das große Glück finden können. Es wird viel investiert und wenig gewonnen. Im Gegenteil: Bürgerproteste wegen der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken sind zu erwarten, weil diese davon nur sehr wenig haben werden.

P.S.: Dieses Schreiben entstand im Zug von Ingolstadt nach München.

Christoph Müller, Ingolstadt

### Hohle Argumente

Der Artikel „DB-Neubaustrecken – Verkehrspolitisch nötig – die Sinne zahlen drauf“ in der WW Nr. 19 veranlaßt mich zu einigen Bemerkungen:

Ich habe mich gefreut, daß das Problem des Bahnausbaus und der Hochgeschwindigkeitsstrassen von WW aufgegriffen wurde. Was dann der Autor Franz Plich dazu zu sagen hat, enttäuscht mich allerdings.

„Ökologische und raumplanerische Aspekte werden bewußt zurückgestellt“, heißt es in der Einleitung; unbewußt zurückgestellt wurden offenbar die volkswirtschaftlichen. Ohne all diese Aspekte verkehrspolitische Fragen zu entscheiden ist aber absurd. Auch die gebrachten Argumente für den Hochgeschwindigkeitsabbau sind hohl; viele sind es ohnehin nicht, wird doch dem Problem des „Verlustes an Reiseerlebnis“ ein erheblicher Teil des Artikels gewidmet. Ist das tatsächlich die schlimmste Folge einer Tempo-250-Bahn, die der Autor sieht? Auf jeden Fall fügt sie sich ein in eine Tendenz, die in der WW leider zunehmend um sich greift: den philosophischen, wissenschaftstheoretischen, ästhetizistischen, historischen Betrachtungen ein immer größeres Gewicht im Vergleich zu (wissenschafts-)politischen Überlegungen zu geben. Zurück zu den Argumenten: Da wird ein weiterer Anstieg der Zahl der Autos unter der Voraussetzung einer sinkenden Jahresfahrleistung bejaht. (Warum übrigens „wird sich das nicht aufhalten lassen“?) Es ist doch, bitte, ein volkswirtschaftlicher (und auch „betriebswirtschaftlicher“, d.h. persönlicher finanzieller) Wahnsinn, noch mehr Autos verrostet zu lassen, sich von ihnen den wertvollen städtischen Grund verstellen zu lassen oder sie für viel Geld zu vergraben.

Dann wird behauptet, die relative Attraktivität der Bahn ließe sich nur über höhere Geschwindigkeiten steigern. Abgesehen davon, daß sich das Geschwindigkeitsargument auch umdrehen läßt – Stichwort: Tempolimit, das nicht nur eine dirigistische Maßnahme zugunsten der Bahn wäre, sondern auch wegen Umweltschutz und Unfallverhütung sinnvoll ist –, wo ist bitte der Beweis, daß nicht auch meinestwegen die Halbierung der Bahntarife nicht massenweise Autofahrer zum Umsteigen veranlassen würde?

Wer skeptisch ist, gehe einmal nach Italien und schau sich an, wie voll die Züge dort sind! (Der Autor scheint ja nur im Auto dorthin zu fahren!)

Lächerlich ist die Unterstellung, „in manchen grünen Gehirnen“ gäbe es die Vorstellung, die Verhinderung von Verkehrsbauten sei eine **hinreichende** Bedingung für die Dezentralisierung der Wirtschaft. Hingegen scheint dem Autor nicht klar zu sein, daß der Aus- und Aufbau eines flächendeckenden öffentlichen Verkehrs eine **notwendige** Voraussetzung zur Verhinderung einer weiteren Auseinanderentwicklung von Ballungsräumen und ländlichen Gebieten ist. Und schließlich: Haben nicht die Menschen außerhalb der Großstädte ein **Recht**, sich ihre eh schon unbefriedigende Lage nicht noch weiter verschlechtern zu lassen?

Das Fazit des Artikels scheint zu sein, den geplanten Hochgeschwindigkeitsausbau der Bahn als „kleineres Übel“ gegenüber weiter steigendem Pkw- und Flugverkehr zu akzeptieren. Aber wie können wir „kleinere Übel“ unterstützen, wenn sie in Wahrheit auch große Übel sind? Hat der Autor einmal versucht, sich in die Lage eines Menschen zu versetzen, der sich sein Haus an einer Stelle gebaut hat, an der jetzt alle Stunden oder öfter ein TGV mit dem Lärm eines Düsenflugzeuges vorbeidonnert, hinter einem von Horizont zu Horizont reichenden Absperzzaun, der an die Einfriedung eines KZ erinnert – der nächste Bahnhof aber 100 km weit weg? Wie können wir Menschen, die dagegen Widerstand leisten, unsere Solidarität entziehen?

Es ist wirklich politisch dumm, sich so von den „**heutigen gesellschaftlichen und politischen Gegebenheiten**“ erpressen zu lassen. Wir müssen vielmehr sinnvolle Alternativen entwickeln und propagieren. Dazu gehört auch eine Antwort auf die Frage, wie die Bahn sinnvoll und akzeptabel ausgebaut und beschleunigt werden kann – daß sie das soll, meine ich nämlich auch. Aber sollen wir uns nicht mit Tempo 130 oder 160 zufriedengeben? Mit welchem genau? Wie wäre es, überdimensionierte Autobahnen zu Zugtrassen umzugestalten? Oder ein konkretes Beispiel: Was für einen Sinn hat eine Schnellbahn München–Verona mit Brennerbasistunnel, solange die Güterzüge tagelang an der Grenze und auf Verschubbahnhöfen herumstehen? Darauf sollten wir Antworten suchen, anstatt über Goethes Tagebücher zu philosophieren und dann resigniert das kleinere Übel zu wählen!

Peter Seibert, Innsbruck

### Überflüssig und hundsgemein

Liebe Redaktion, das möchte ich euch zuerst fragen: Was habt ihr eigentlich im Kopf, nicht was diese sogenannte Wirklichkeit angeht, sondern ein klares Konzept? Da lese ich doch wahrhaftig im Vorspann zu einem nicht nur überflüssigen, sondern hundsgemeinen Artikel, „**daß dabei die Sinnlichkeit des Reisens auf der Strecke bleibt**“ (nämlich wenn diese geplante Bahntrasse Wirklichkeit wird). Diese von euch proklamierte Sinnlichkeit gibt es ohnedies schon lange nicht mehr, und für Schwarzfahrer war sie nie gegeben. Wie eine Bahnhofsanlage nicht mehr für den Reiseverkehr angelegt wird und einer aufgefächerten Boutique gleicht (irgendwo gibt es dann auch noch Fahrkarten), so ergeht es dem Reisenden bis zum Verlassen dieser Nachgeburt kapitalistischer Reisekultur schaurig schön. Meine Sinne sind schon lange unfähig mehr als Kannibalismus aufzunehmen. Einen Unterschied zwischen Halle und Zug sehe ich nicht mehr. Dauernd soll ich wertloses Zeug in mich hineinstopfen bzw. kaufen. Wie soll denn ohne Kommunikation „Sinnlichkeit des Rei-

sens“ möglich sein?

Doch das ist es nicht, was mich empört hat, als ich die verkehrspolitischen Erwägungen (die jeder bürgerlichen Zeitschrift genauso entnommen werden können) des Autors kennenlernte – anders gesagt: üblichen Bockmist. Es bestehen also, wie so nebenbei gesagt wird – zahlreiche Initiativen, sie führen „ökologische Gesichtspunkte an“ – mehr nicht im Namen des Autors. Ob nicht endlich aufgehört werden muß, auch noch den letzten Quadratmeter einzubetonieren und endgültig einem Moloch (bürgerlich technizistischen Denkens) zu opfern? Diese Kernfrage wird nicht einmal angerissen. Die Bahn ist so oder so nicht zu retten von Menschen, die die großartige Fähigkeit besitzen, zweierlei Übel zu unterscheiden, und dann selbstverständlich aufgeklärt und gebildet, wie nun mal Verkehrstechniker sind, das kleinere Übel empfehlen, frei nach dem Muster: Brandt ist doch besser als Strauß. Lieber eine schnelle Bahn als eine kaputte kreditierte, und schließlich werden dann Geschwindigkeitszüge keine „Exklusivzüge für Geschäftsleute“ sein – wahrscheinlich für rosarote Zeitraffer.

Ich möchte der Redaktion vorschlagen, ein romantisches Okular zu konstruieren, damit mir die Möglichkeit gegeben wird, Bilder zu speichern, in Zeitlupe zu genießen und (in Anlehnung an gewohntes Fernsehen im Sessel) nach Wunsch und Reisekatalog abzurufen. Einführungspreis: 299,90, und später, wenn die Rosaroten kommen, viel mehr fahren für 29,99 Bundesbahnmark.

Es ist nicht so wichtig, was allgemein Initiativen fordern, wohl aber welche Widerstandsformen und -mittel gegen die totale Verplanung von Mensch und Umwelt entwickelt werden. Und dieses Verhältnis zum herkömmlichen Denken und der Vorstellung von Gesellschaft schlechthin ist für mich bestimmend, wenn ich den Begriff Gesellschaft anwende, andernfalls verzichte ich auf jegliche Spontanität und gewöhne mich daran, glotzüngig Expertenwahrheiten für wahr zu halten, und werde gewiß unfähig, Bockmist und die darin enthaltene Substanz zur Erhaltung dieser bürgerlichen Gesellschaft zu bekämpfen oder mindestens zu negieren.

Mir scheint, da liegt ein Unterschied zur Redaktion, sonst stünde dieser Artikel gerafft unter Panoptikum. Abbestellen, finde ich im Gegensatz zu Ingrid Tremmel (S. 5 in der gleichen Ausgabe), ist nicht der richtige Weg.

Eberhard Tresselt, Köln

## Polemik ohne Basis

WW Nr. 19: B. Patze, Neues Denken (?)

Schade um die Seiten 49–53 – als an diesem Thema interessierter Mensch war ich über die Qualität dieses Artikels sehr enttäuscht: Im ganzen Text gibt es kein einziges Argument, was nun an dem „neuen Denken“ so problematisch ist. Lediglich eine kleine Bemerkung zwischendurch („... *halsbrecherischen Sprünge zu philosophischen und soziologischen Folgerungen* ...“, *Faszination schneller Verallgemeinerung* ...“) deutet die Richtung der Kritik an. Genau dies hätte aber im Mittelpunkt stehen müssen. So bleibt die gesamte Polemik ohne Basis und damit hilflos. Artikel solcher Art (= nur rasonnierend, nicht argumentierend) haben m.E. in der WECHSELWIRKUNG nichts zu suchen.

Werner Bätzing, Berlin

## Neues Denken und Holismus

WW Nr. 18 und 19 habe ich (noch) interessanter gefunden, als ich mir vom Titel her verspreche. Weiter so! Wenn fundierte Artikel auch noch anschauliche Beispiele enthalten, dürften sie noch gern zitiert werden.

Letzteres vermisste ich zum Teil bei der Diskussion um Synergetik bzw. Holismus in den letzten drei WW (17–19). Ist die Diskussion der „geistigen Elite“ um bzw. deren Schwärmen für das „neue Denken“ auch Nicht-Eingeweihten verständlich? Um zu erkennen, daß vieles mit vielem zusammenhängt, braucht man nicht studiert haben, vielmehr waren es gerade die Studierenden, die seither so getan haben, als hinge manches nicht von vielem ab bzw. als gäbe es keine Selbstorganisation (siehe Norbert Lutz, WW 17, S. 37, prima Artikel!). Mit solchen Vernachlässigungen sind heute allerdings nicht mehr so viele Blumentöpfe zu gewinnen, und mancher strebt nach Neuem, wie Bernd Patze (WW 19, S. 49) treffend bemerkt (prima Artikel!).

Welche Bedeutung hat nun die Synergetik außer der, daß sie uns, einer winzigen Minderheit von eingeborener oder herangebildeter wissenschaftlicher Elite, die kleinen und großen Geschehnisse in der Welt ein gutes Stück verständlicher macht und als Hobby dient, manchen als gut bezahltes?

Bernd Patze (WW 19, S. 51) und Victor Smetacek (WW 18, S. 11) haben schon einiges angesprochen, ich würde aber gerne noch etwas Konkretes darüber erfahren, besonders wie sich die Synergetik(-forschung) auf die Gesellschaft „auswirkt“, und wie stark die Rüstungsforschung daran interessiert ist. Chaos dürfte wohl im Düsentriebwerk genauso möglich sein wie im Kochtopf oder im Winterschlußverkauf. Und Mikrowellen dürften nicht nur dazu verwendet werden, um den Organismus von Diplomaten „vorteilhaft“ zu „beeinflussen“, wie es in Moskau passiert sein soll. Einen Beitrag darüber würde wohl nicht nur ich mit großem Interesse lesen.

Joachim Kimmeler, Stuttgart

## Nichts Vorwärtsweisendes

Hiermit kündige ich per sofort das Abonnement der WECHSELWIRKUNG.

Mittlerweile finde ich die meisten Artikel nicht mehr nur langweilig, schlecht recherchiert oder mit zu heißer Feder geschrieben. Ein Grundproblem der Zeitung liegt wohl darin, daß zu viele Autoren sich selbst dafür hassen, daß sie Naturwissenschaftler sind. Viele Texte erwecken Assoziationen an mittelalterliches Flagellantentum: Im Büßerhemd auf den Knien liegend, schlägt man sich mit der Peitsche auf den Rücken und bekennt seine Reue, daß man je an so was Verwerflichem Spaß (Igitt) gehabt habe. Mea culpa!

Schlimm ist, daß aus dieser Haltung nichts Vorwärtsweisendes, geschweige denn Unterstützung für diejenigen kommen kann, die sich im real existierenden Kapitalismus mit den Problemen in Labor und Betrieb herumschlagen müssen; die bleiben weiterhin mit ihren Konflikten allein und isoliert, wenn der einzige „Rat“, den man ihnen gibt, ist: Sabotiert, bis ihr rausfliegt, dann seid ihr erlöst!

Brigitte Haase, Bremen

Die Redaktion freut sich über jede Zuschrift, muß sich aber aufgrund des begrenzten Platzes Kürzungen vorbehalten.

**KEIN GRUND MEHR,  
ZU ZÖGERN  
EINMALIGER  
EINKVERFÜHRUNGSPREIS  
4 WOCHEN taz  
FÜR 15.-DM**

  
zum Kennenlernen  
24 Ausgaben für  
**taz 15.-DM**

Ich abonniere die taz für einen  
Monat zum Sonderpreis  
(nur Vorauszahlung per  
Verrechnungsscheck oder bar)

Name: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

Datum/Unterschrift: \_\_\_\_\_

an: taz Abo-Abteilung, Wattstr.  
11/12, 1000 Berlin 65

3652