

# Nach 75 Jahren – Die badischen Rheinbrücken

## Weshalb sie heute wieder Verkehrs-Engpässe sind – Teil 4

Ulrich Boeyng

*Nach einem Rückblick auf die Baugeschichte der badischen Rheinbrücken, auf ihre Zerstörung gegen Ende des Zweiten Weltkriegs und auf die Notbrücken und Neubauten nach 1945 schließt sich im Teil 4 der Blick auf die Verkehrspolitik der Nachkriegszeit an.*

### Verkehrspolitik

Als Ausgangslage soll ein Blick auf die Liste der Rheinbrücken dienen, die im Jahr 1938 zwischen Mannheim und Weil standen. Gegen Ende des Krieges waren beim Rückzug der Wehrmacht aus den linksrheinischen Gebieten – spätestens in den letzten Tagen des März 1945 – alle diese Brücken zerstört worden.

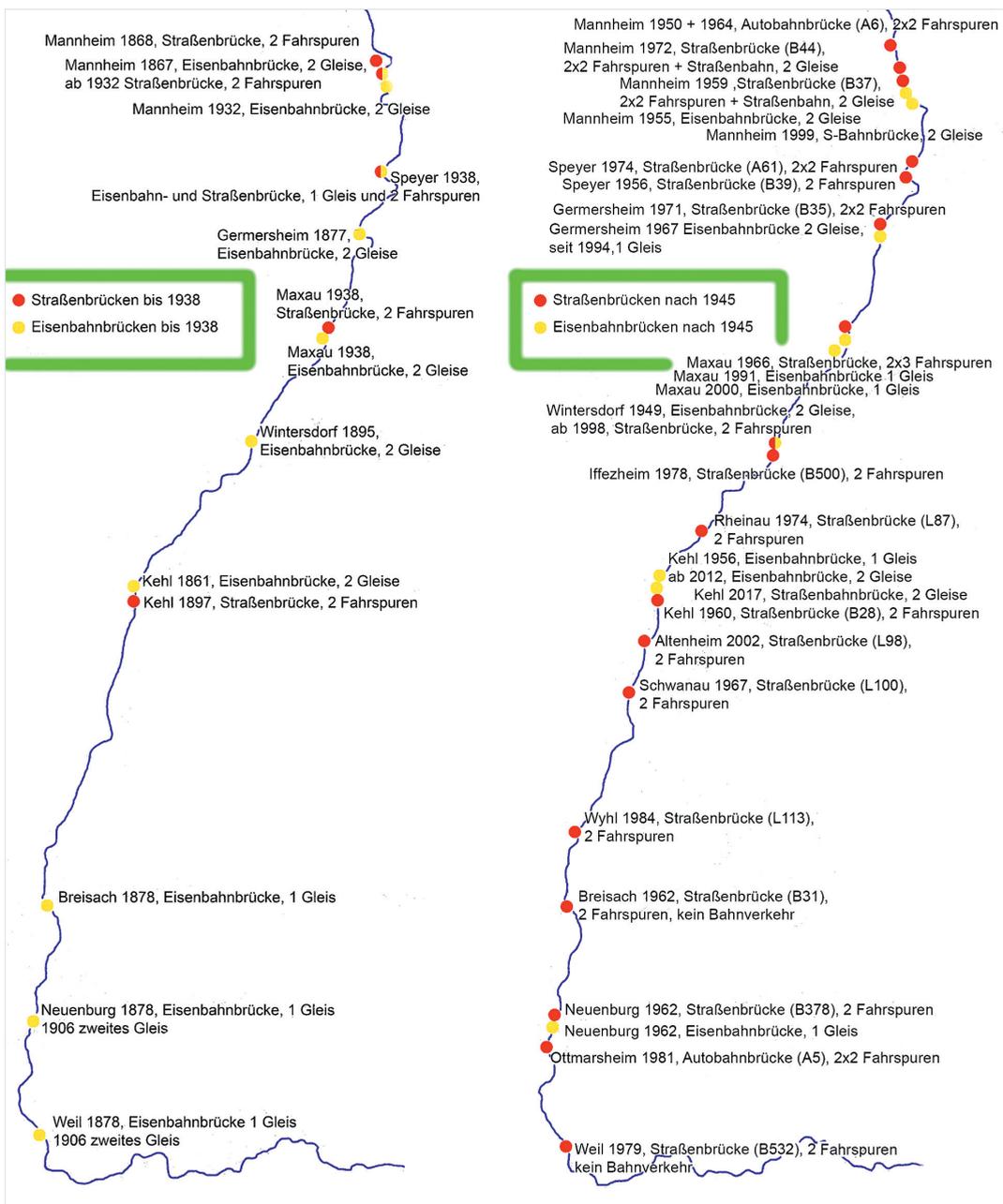
- Mannheim:  
1867 Eisenbahnbrücke, 2 Gleise
- Mannheim:  
1868 Straßenbrücke, 2 Fahrspuren
- Mannheim:  
1932 Straßenbrücke, 2 Fahrspuren;  
alte Eisenbahnbrücke umgewidmet
- Mannheim:  
1932 Eisenbahnbrücke, 2 Gleise
- Speyer:  
1938 Straßenbrücke,  
2 Fahrspuren + Eisenbahnbrücke, 1 Gleis
- Germersheim:  
1877 Eisenbahnbrücke, 2 Gleise
- Maxau:  
1938 Eisenbahnbrücke, 2 Gleise
- Maxau:  
1938 Straßenbrücke, 2 Fahrspuren

- Wintersdorf:  
1895 Eisenbahnbrücke, 2 Gleise
- Kehl:  
1861 Eisenbahnbrücke, 2 Gleise
- Kehl:  
1897 Straßenbrücke, 2 Fahrspuren
- Breisach:  
1878 Eisenbahnbrücke, 1 Gleis
- Neuenburg:  
1878 Eisenbahnbrücke, 1 Gleis;  
1906 zweites Gleis
- Weil:  
1878 Eisenbahnbrücke, 1 Gleis;  
1906 zweites Gleis.<sup>1</sup>

### Die Nachwirkungen

Haben die Brückensprengungen die Niederlage des Dritten Reiches verhindern können?

Nein – sie haben die Dauer der letzten Kriegswochen nur unwesentlich verlängert. Zwar erlaubten die intakten Brücken den Rückzug der Wehrmacht über den Rhein, doch die Sprengungen konnten den Vormarsch der alliierten Truppen nicht behindern, allenfalls verzögern. Die Alliierten verfügten über genügend Landungsboote, mit



Rheinbrücken vor 1938 und nach 1945 (Ulrich Boeyng)

denen ihre Stoßtruppen die Flüsse überqueren, und sie hatten versierte Pioniereinheiten, die in kürzester Zeit Pontonbrücken für schweres Gerät auch über den Rhein schlagen konnten.

Ja – sie hatten vor allem für die Bevölkerung auf beiden Uferseiten tiefgreifende Auswirkungen.

Nach dem Ende der Kampfhandlungen war für Zivilisten zunächst jede Verbind-

dung über den Rhein unterbrochen. Die Pontonbrücken und Brückengeräte der Alliierten waren in den ersten Wochen und Monaten ausschließlich für das Militär reserviert. Den Pontonbrücken folgten erst ab 1948 Fährverbindungen und feste Notbrücken, die auch für die Zivilbevölkerung freigegeben wurden. Diese Provisorien wurden in den ersten Nachkriegsjahren von Dauer-Behelfsbrücken abgelöst, über die wieder ein Fahrzeugverkehr möglich wurde. Die ersten Neubauten von Rheinbrücken begannen jedoch erst 10 bis 15 Jahre nach Kriegsende.<sup>2</sup>



S-Bahn-Brücke in Mannheim (Foto: Ulrich Boeyng)

## Der Wiederbeginn – der Straßenverkehr – die Folgen

Hätte man die heutigen Gewitter am Horizont der Verkehrs- und Energiepolitik schon in den 1950/60er Jahren vorausahnen können?

Kaum, denn damals standen im politischen Fokus: Wiederaufbau, Wirtschaftswunder, Wohlstand für alle.

Die wirtschaftliche Entwicklung der Nachkriegszeit lässt sich am KFZ-Bestand der jungen Bundesrepublik ablesen<sup>3</sup>: Gab es im Deutschen Reich vor Kriegsbeginn 1938 etwa 715 000 PKW und 857 000 Krafträder (ohne Angaben für LKW und Zugmaschinen/Traktoren/Sattelzüge), so verdoppelten sich die Zahlen in Westdeutschland bis 1955 auf etwa 1,75 Millionen PKW und auf 2,5 Millionen Krafträder. Bei den LKW wurden 1955 ca. 0,6 Millionen, bei den Zugmaschinen ca. 0,5 Millionen Fahrzeuge erfasst.

Am 30. Januar 1953 war mit der Unterzeichnung des »Deutsch-französischen Ab-

kommens über feste Brücken, Schiffsbrücken und Fähren auf dem Rhein« der Weg frei für den Ersatz der seit dem Kriegsende in der französischen Besatzungszone erstellten Notbrücken.<sup>4</sup> Dies galt bis Anfang der 1960er Jahre sowohl für die fünf Brücken, die von Baden ins Elsass führten, als auch für die sechs Brücken zwischen Baden und der Pfalz. Erst seit dem Ende der 1960er Jahre folgten zwischen Baden und dem Elsass sukzessive weitere Rheinübergänge, die beim Ausbau des Rheinseitenkanals als Staustufen erstellt und als Überfahrten für den Straßenverkehr genutzt wurden. In den 1970er und 80er Jahren und noch einmal in den Jahren nach 2000 ergänzte man diese Verkehrsverbindungen durch Neubauten bzw. ersetzte man ältere Konstruktionen.

Seit 1945 hat sich die Situation bis heute wie folgt geändert:

- Mannheim  
1950 Straßenbrücke (A6), 2 Fahrspuren
- Mannheim:  
1955 Eisenbahnbrücke, 2 Gleise;  
ersetzt Notbrücke von 1946
- Mannheim:  
1959 Straßenbrücke (B37),  
2x2 Fahrspuren + Straßenbahn, 2 Gleise
- Mannheim  
1964 Straßenbrücke (A6),  
weitere 2 Fahrspuren

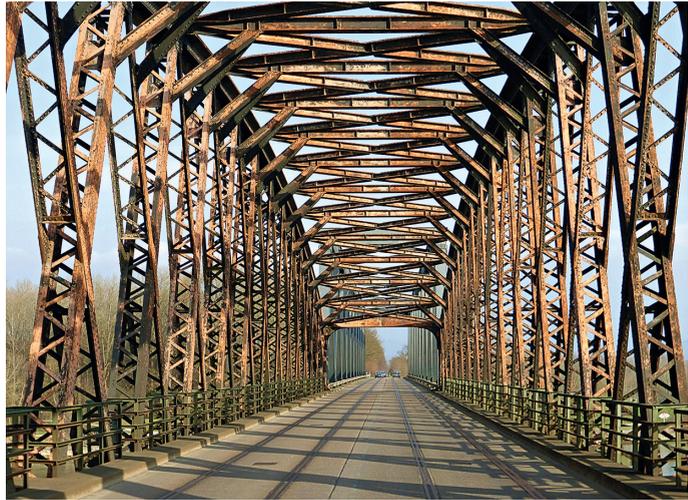
- Mannheim:  
1972 Straßenbrücke (B44),  
2x2 Fahrspuren + Straßenbahn, 2 Gleise
- Mannheim:  
1999 Eisenbahnbrücke, S-Bahn, 2 Gleise
- Speyer:  
1956 Straßenbrücke (B39), 2 Fahrspuren;  
kein Bahnverkehr mehr
- Speyer:  
1974 Straßenbrücke (A61), 2x2 Fahrspuren
- Germersheim:  
1967 Eisenbahnbrücke, 2 Gleise;  
seit 1994 nur 1 Gleis
- Germersheim:  
1971 Straßenbrücke (B35), 2x2 Fahrspuren
- Maxau:  
1966 Straßenbrücke (B10), 2x3 Fahrspuren;  
ersetzt Notbrücke von 1947
- Maxau:  
1991 Eisenbahnbrücke, 1 Gleis;  
ersetzt Notbrücke von 1947
- Maxau:  
2000 Eisenbahnbrücke, 1 Gleis
- Wintersdorf:  
1949 Eisenbahnbrücke, 2 Gleise;  
ab 1998 umgewidmet als Straßenbrücke  
(D87/L78b), 2 Fahrspuren
- Iffezheim:  
1978 Straßenübergang (D4/B500),  
2 Fahrspuren
- Rheinau-Freistett:  
1974 Straßenübergang (D2/L87), 2 Fahrspuren
- Kehl:  
1956 Eisenbahnbrücke, 1 Gleis;
- Kehl:  
2012 Eisenbahnbrücke, 2 Gleise;  
Abriss Eisenbahnbrücke von 1956
- Kehl:  
1960 Straßenbrücke (E52/B28),  
2x2 Fahrspuren
- Kehl:  
2017 Straßenbahn-Brücke, 2 Gleise
- Neuried:  
2002 Straßenbrücke (N353/L98),  
2 Fahrspuren
- Schwanau:  
1967 Straßenübergang (D426/L100),  
2 Fahrspuren
- Sasbach:  
1984 Straßenbrücke (D424/L113),  
2 Fahrspuren
- Breisach:  
1962 Straßenbrücke (D415/B31),  
2 Fahrspuren; kein Bahnverkehr mehr
- Neuenburg:  
1962 Eisenbahnbrücke, 1 Gleis
- Neuenburg:  
1962 Straßenbrücke (D39/B378)  
2 Fahrspuren
- (Nbg-)SteinStadt:  
1981 Straßenbrücke (A36/A5),  
2x2 Fahrspuren
- Weil:  
1979 Straßenbrücke (D105/B532),  
2 Fahrspuren; kein Bahnverkehr mehr.

Auf den ersten Blick erscheint dies alles zukunftsorientiert, da sich die Zahl der badischen Rheinbrücken innerhalb von knapp 80 Jahren von 13 auf 25 Brücken nahezu verdoppelt hat. Der genauere Blick offenbart jedoch, dass die Zahl der badischen Eisenbahnbrücken aus der Zeit vor 1939 erst nach mehr als 50 Jahren wieder annähernd erreicht, unter Berücksichtigung der Anzahl der Gleise jedoch bis heute verfehlt wurde: Aus den 9 Brücken mit 16 Gleisen der Vorkriegszeit wurden nach dem Krieg 8 Brücken mit 10 Gleisen.<sup>5</sup> Ganz anders bei der Zahl der badischen Straßenbrücken: Aus den 4 Brücken der Vorkriegszeit mit 8 Fahrspuren wurden nach dem Krieg 17 feste Übergänge mit nunmehr 50 Fahrspuren.<sup>6</sup>

Ab 1955 begannen in Westdeutschland die rapiden Zuwächse bei allen Motorfahrzeugen, wobei die Zahl der Krafräder anfangs noch die der PKW überwog. So gab es im Jahr 1965 bereits ca. 9,3 Millionen PKW, während der Bestand an Krafrädern 1970 mit ca. 0,23 Millionen seinen Tiefststand erreichte.<sup>7</sup> Die Zahl der LKW und Zugmaschinen nahm dagegen nur allmählich zu – die erste Million wurde bei Zugmaschinen 1965, bei LKW 1970 überschritten.

Nach der Wiedervereinigung 1990 waren in Deutschland bereits mehr als 30 Millionen PKW unterwegs, während die Krafräder vom Verkehrsmittel zum Freizeitmobil mutiert waren. Die LKW-Flotte hatte sich nach der ersten Million im Jahr 1970, der zweiten Million im Jahr 1993 und der knappen dritten Million im Jahr 2017 gegenüber 1955 etwa vervierfacht. Zum Stichtag am 1. Januar 2021 gab es in Deutschland ca. 48,25 Millionen PKW und 3,4 Millionen LKW.<sup>8</sup>

Es ist im Rückblick müßig, sich zu fragen, ob es die steigenden KFZ-Zahlen waren, die dazu zwangen, immer mehr Straßen zu bauen. Es wird jedoch deutlich, dass sich Straßenausbau, Brückenbau und die Anzahl der KFZ gegenseitig hochschaukelten. Im Vergleich mit den Verkehrsverbindungen der Vorkriegszeit wird zudem deutlich, dass der Individualverkehr per PKW gegenüber dem öffentliche Nah- und Fernverkehr per Bahn durch die staatliche Förderpolitik eindeutig bevorzugt worden ist. Seit den 1960er Jahren bis in die Mitte der 1990er Jahre erfolgte zeitgleich zum Ausbau der Straßen bei der Ei-



Zur Straßenbrücke umgewidmete ehemalige Eisenbahnbrücke in Wintersdorf (Foto: Ulrich Boeyng)

senbahn ein massiver Abbau des bestehenden Schienen-Nahverkehrs.<sup>9</sup>

Was diese einseitige Bevorzugung der Straße für Folgen hat, wenn nur »ein Glied der Kette« reißt, erst recht, wenn mehrere Kettenglieder zugleich reißen, erfuhr man seit 2018 aus der Lokalzeitung des Rhein-Neckar-Raumes und in den Stau-Nachrichten am Radio:

Die B37-Rheinbrücke bei **Mannheim** (Konrad-Adenauer-Brücke, Bj. 1959) wurde seit 22. November 2019 für den Fahrzeug- und Straßenbahn-Verkehr vollständig gesperrt, da auf Ludwigshafener Seite die Anfahrt über die Hochstraße-Süd marode war. Die Abbrucharbeiten sind inzwischen abgeschlossen, eine Neubauplanung ist im Gange. Der Gesetzgeber hat unter dem Druck der (Verkehrs-) Verhältnisse für eine Beschleunigung des Genehmigungsverfahrens gesorgt. Ein konkretes Datum für den Baubeginn kann auch im April 2021 noch nicht benannt werden.

Zugleich mussten die dringenden Sanierungsarbeiten auf der B44-Rheinbrücke (Kurt-Schumacher-Brücke, Bj. 1972) aufgeschoben werden, um den Straßen- und Stra-

ßenbahnverkehr zwischen den beiden Städten nicht völlig zu unterbinden.

Die B10-Rheinbrücke bei **Maxau** (Bj. 1966) war zwischen April 2018 und Ende Dezember 2019 abwechselnd halbseitig gesperrt. Der Verkehr fließt zwar seit Januar 2020 wieder jeweils 3-spurig, allerdings stehen in Maximiliansau für die nächsten Jahre weitere Sanierungsarbeiten an den Vorlandbrücken an, deren Tragfähigkeit nur durch Notstützen gesichert wird. Ob der Bau einer zweiten Rheinbrücke bei Maxau die erhoffte Entlastung bringen wird, bleibt weiterhin offen, da die alternative Anbindung an die Autobahn A5 im Karlsruher Norden ausbleibt. Ohne diese zweite Anbindung werden auf der Karlsruher Südtangente – dem nicht aufweitbaren »Nadelöhr« in Richtung A5 – immer wieder kilometerlange Staus zu erwarten sein.

Die B39-Rheinbrücke bei **Speyer** (Salierbrücke, Bj. 1956) ist seit Januar 2019 bis voraussichtlich ins Jahr 2022 wegen Sanierungsarbeiten vollständig gesperrt. Nur eine Notfahrbahn wird freigehalten. Auch hier müssen anstehende Sanierungsarbeiten an der A61-Rheinrücke bei Speyer (Bj. 1974) aufgeschoben werden, bis die Salierbrücke wieder für den Verkehr freigegeben ist.

## Könnte die Eisenbahn die Verkehrsströme auffangen?

Stichwort: Güter-Fernverkehr

Neben den bisher betrachteten Brückenschlägen über den Rhein verläuft seit 1844 die **Ba-**



Straßenbahnbrücke zwischen Strasbourg und Kehl  
(Foto: Ulrich Boeyng)

**dische Rheintalbahn** zwischen Mannheim und Basel parallel zum Rhein. Auf ihr und auf den im Norden und Süden anschließenden Bahnstrecken wickelt sich ein Großteil des europäischen Nord-Süd-Güterverkehrs vom Hafen in Antwerpen (B) durch Deutschland und die Schweiz nach Genua (I) ab. Bereits im Jahr 1987 begann die Deutsche Bundesbahn mit dem sukzessiven Kapazitätsausbau bei der Rheintalbahn auf mindestens 4 Gleise. Eine adäquate Durchfahrt des viergleisigen Personen- und Güter-Fernverkehrs von Genua durch die Schweizer Gotthard- und Lötschberg-Alpentunnel in Richtung Antwerpen ist im Abschnitt zwischen Basel und Karlsruhe jedoch nicht vor 2035 zu erwarten. Zwischen Offenburg und (Müllheim-)Hügelheim ist nachfolgend bis 2041 ein Streckenausbau für Geschwindigkeiten bis 200 km/h geplant.<sup>10</sup>

Das Unglück beim Tunnelbau in Rastatt im Jahr 2017 und die daraufhin folgende Totalsperrung der Rheintalbahn für gut 7 Monate hat ein weiteres Defizit in der seitherigen Bahnverkehrs-Strategie offengelegt: Es fehlt bei der Rheintalbahn an elektrifizierten Alternativ- und Umleitungsstrecken sowohl

für den Güter-Ferntransport als auch für den Personenverkehr, falls ein Streckenabschnitt längere Zeit ausfällt. Mit der Eröffnung des Rastatter Tunnels ist nicht vor Ende 2026 zu rechnen.

#### Stichwort: Personen-Fernverkehr

Nach ersten Versuchen mit experimentellen Elektro-Loks, die bereits vor dem Ersten Weltkrieg zu Zeiten der Deutschen Reichsbahn (DR)<sup>11</sup> fuhren, kam die planmäßige Elektrifizierung der Streckennetze bei der Deutschen Bundesbahn (DB)<sup>12</sup> und der Reichsbahn der DDR (DR)<sup>13</sup> erst nach dem Zweiten Weltkrieg ab etwa 1950 in Gang.<sup>14</sup> Nach einer langen Übergangszeit endete die Dampflokomotive-Ära in der BRD offiziell Ende Oktober 1977, in der DDR Ende Oktober 1988.<sup>15</sup> Nach der Wiedervereinigung wurden die Betriebe der DB und der DR ab Anfang 1994 zur neuen Deutschen Bahn (DB) zusammengeführt.<sup>16</sup>

Während der Nahverkehr im Westen planmäßig ausgedünnt wurde, ging gleichzeitig der Ausbau des Fernverkehrs nur langsam voran. Zwar testete die Deutsche Bundesbahn bereits Ende 1985 den »InterCity Experimental« als Vorläufer des späteren InterCity Express (ICE),<sup>17</sup> der reguläre ICE-Betrieb begann jedoch erst nach der Wiedervereinigung Ende Mai 1991. Er wurde und wird in den folgenden Jahren deutschlandweit auf zum Teil eigenen Hochgeschwindigkeitstassen für bis zu 300 km/h Spitzengeschwindigkeit ausgebaut<sup>18</sup>

Neben diesen Hochgeschwindigkeitszügen, die deutschlandweit im Halbstunden- oder Stundentakt fahren, gibt es schnelle Fernverkehrsverbindungen der Bahn ins benachbarte Ausland – so fahren seit 2007 die Züge der französischen SNCF – TGV/Thalys/Eurostar –

bis Köln, Stuttgart und Basel und treten damit in Zeitkonkurrenz zu entsprechenden Kurzstreckenflügen.<sup>19</sup>

#### Stichwort: Öffentlichen Personen Nahverkehr (ÖPNV)

Seit einigen Jahren wird in teilweise zähen Verhandlungen der Verkehrsträger untereinander über eine Ausweitung des ÖPNV gesprochen, um die täglichen Pendlerströme zu entzerren.

In **Mannheim/Ludwigshafen** wird seit 1999 der Regionalzugverkehr über den Rhein durch eine neue S-Bahn-Brücke vom parallelen Fernverkehr getrennt. Zusätzlich zu den seitdem vier Bahngleisen verlaufen zwischen beiden Großstädten je zwei Straßbahngleise (StraBa) auf der Konrad-Adenauer- und auf der Kurt-Schumacher-Brücke, die einen großen Teil des ÖPNV aufnehmen können. Seit der Sperrung der Konrad-Adenauer-Brücke muss jedoch der gesamte StraBa-Verkehr über die Kurt-Schumacher-Brücke umgeleitet werden.

Zusätzlich zu den meterspurigen Straßbahn-Netzen in den beiden Städten versorgt seit 1891/92 ein meterspuriges Überland-Bahnnetz auch den Großraum Mannheim-Ludwigshafen: Die »Rhein-Haardt-Bahn« (RHB)<sup>20</sup> betreibt im Westen die Linie von LU-Oggersheim bis Bad Dürkheim, während die »Rhein-Neckar-Verkehr« (RNV)<sup>21</sup> den Bahnverkehr im Dreieck zwischen Mannheim-Weinheim-Heidelberg<sup>22</sup> betreibt.

Seit 1989 sind zahlreiche öffentliche und private Verkehrsbetriebe im Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN)<sup>23</sup> zusammengefasst. Das Netz des VRN ist räumlich ähnlich weit gespannt wie das des »Karlsruher Verkehrs Verbundes« (KVV).

In **Germersheim** müssen sich die S-Bahn und der Güterzug-Verkehr die seit 1994 eingleisige Strecke über die Rheinbrücke nach Graben-Neudorf und weiter nach Mannheim oder Karlsruhe teilen. Die Lage Germersheims im Windschatten der täglichen Verkehrsströme, die zwischen dem Elsass und Karlsruhe bzw. zwischen der Südpfalz und Ludwigshafen oder Mannheim wogen, strapaziert die einspurige Rheinbrücke bisher kaum. Eine Wiedereröffnung der nach dem Krieg abgebauten Bahnstrecke Landau-Germersheim brächte sie jedoch auf nur einem Gleis bald an ihre Kapazitätsgrenzen.

Der Karlsruher Verkehrs Verbund (KVV)<sup>24</sup> bringt mit dem seinerzeit vorbildlichen »Karlsruher Modell<sup>25</sup> seit 1992 die Passagiere aus dem badischen Umland und aus der Südpfalz direkt an die Haltestellen der Karlsruher Innenstadt. In **Maxau/Maximiliansau** werden die beiden Gleise der Eisenbahnbrücke sowohl von den Regionalzügen der DB als auch von den S-Bahnen der Albtal-Verkehrsgesellschaft (AVG)<sup>26</sup> genutzt. Die dichte Zugfolge erlaubt hier jedoch kaum zusätzliche Fahrten und stieß bei der jüngsten Sanierung der benachbarten Straßenbrücke (B10) mit überfüllten Waggonen an die Grenzen der Gleiskapazität. Linksrheinisch mündet das Konzept im Süden, Westen und Norden in einen regionalen und tariflichen Grenzbereich: Im Elsass stößt es an die Strecken der SNCF<sup>27</sup> – mit dem KVV bis Lauterbourg, mit SNCF/TER<sup>28</sup> bis Strasbourg. Im Westen und Norden stößt es an die Waben des VRN – mit dem KVV bis Winden bzw. bis Germersheim. Es gibt zwar einen Gürtel sich überschneidender Waben mit Übergangstarifen, aber Reisende benötigen für Fahrten über den Grenzbereich hinaus in der Regel mehr als eine Fahrkarte.<sup>29</sup>

In **Rastatt-Wintersdorf** könnte eine im Rahmen der Eurodistrikt PAMINA<sup>30</sup> geplante

Reaktivierung der nach dem Krieg aufgelassenen Bahnstrecke Rastatt–Röschwoog (F) für eine weitere Entzerrung des Grenzverkehrs auf den Straßen sorgen.<sup>31</sup> Damit verbunden wäre wohl eine komplette Instandsetzung des Gleiskörpers von Rastatt bis Beinheim (F), die Elektrifizierung der Strecke, sowie eine Ertüchtigung der alten Rheinbrücke (Pont de Beinheim).

Die Stadt **Speyer** liegt an der Bahnlinie Germersheim–Schifferstadt–Ludwigshafen und ist somit in Nord-Süd-Richtung mit dem VRN mit Ludwigshafen und Mannheim bzw. mit dem KVV über Germersheim und Wörth mit Karlsruhe verbunden. Eine direkte, über den Rhein führende Bahnlinie mit Anbindung an die Rheintalbahn ist jedoch nach der Sprengung der Rheinbrücke 1945 nicht mehr eingerichtet worden und auch künftig nicht geplant.

In **Breisach** enden seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges und der Zerstörung der Eisenbahnbrücke die Gleise der einstigen Bahnstrecke Freiburg–Colmar im Bahnhof Breisach.<sup>32</sup> Die heutige »Kaiserstuhlbahn« bedient im Rahmen des »Regio-Verkehrs-Verbundes Freiburg« (RVF)<sup>33</sup> seit 1994 den Großraum Freiburg. Auf der anderen Rheinseite werden die bestehenden Gleise der einstigen Bahn bis heute durch gelegentlichen Güterverkehr und Museumsbahn-Fahrten genutzt.<sup>34</sup> Ein grenzübergreifender Förderverein<sup>35</sup> »TransRhin-Rail Freiburg–Colmar« setzt sich seit 2012 für eine Wiederaufnahme des durchgehenden Bahnverkehrs ein, der bisher am fehlenden Rheinübergang scheitert.

## Die Schwerter des Damokles

Mehr als ein Damoklesschwert schwebt inzwischen über der aktuellen Verkehrspolitik.

Auf die Abgasproblematik oder ganz generell auf die Energiepolitik soll in diesem Rahmen nicht weiter eingegangen werden. Das Abgas-Problem ist allerdings eine Spätfolge der Verkehrspolitik, die schon seit den 1960er Jahren ein ausgewogenes Nebeneinander von öffentlicher und privater »Bewegungsfreiheit« mit Schienenverkehr, Bussen und PKW zugunsten einer einseitig auf das Auto ausgerichteten Förderung des Straßenbaus aufgegeben hatte. Mit dem in den gleichen Jahren begonnenen Rückbau des regionalen Schienennetzes und der Vernachlässigung eines europaweit vernetzten Fernverkehrs hatte sie zugleich dem Kalkül der Automobilindustrie auf stetiges Absatzwachstum viele Jahrzehnte lang Vorschub geleistet.

#### PKW und LKW

Die tagtäglichen Straßenverkehrsströme sind im Nahbereich hauptsächlich durch die PKW der Pendler, sowie durch den Lieferverkehr mit Kleintransportern und LKW verursacht. Es gibt seit längerem europaweite Bemühungen, die wogenden Verkehrsfluten durch vielerlei Gegenmaßnahmen zu lenken und einzudämmen. Kurzfristig ist die Flut nicht erheblich reduzierbar – dafür müssten mehr Arbeitende in der Nähe ihrer Arbeitsplätze wohnen. Während der LKW-Lieferverkehr in die Läden und Einkaufszentren kaum vermeidbar ist, wäre es die Flut der Kleintransporte von Paketen bis vor die Haustür eher. Viel Straßenentlastung wäre auch gewonnen, wenn eine Umlenkung der europaweiten LKW-Transporte auf die Schiene und/oder auf Flüsse und Kanäle gelänge.

Der trotz aller Maßnahmen weiterhin fließende Straßenverkehr wird sich langfristig nur durch großräumig aufeinander

abgestimmte Sanierungskonzepte für marode Brücken und Straßen flüssig halten lassen. Um den vorzeitigen Verschleiß der ursprünglich für viel geringere Belastungen ausgelegten Straßen und Straßenbrücken zu vermeiden, wäre eine Reduzierung des rollenden Lagerverkehrs per LKW dringend vonnöten.<sup>36</sup>

Ob die Anhebung der CO<sub>2</sub>-Steuer auf Öl, Benzin und Dieselkraftstoff, die Einführung immer länger und schwerer werdender Lastwagengespanne oder ob die derzeit angestrebte »Verstromung« des PKW-Bestands langfristig zielführend ist, oder nur zu einer Verschiebung der Abgas- und Energie-Problematik von der Ausbeutung fossiler Öl- und Gas-Quellen auf die Ausbeutung von Lithium-Quellen für Fahrzeugbatterien führt, bleibt skeptisch abzuwarten.

#### Bahnverkehr

Ein verbundübergreifendes Konzept des ÖPNV könnte eine Entlastung der Straßen vom unvermeidlichen Pendler- und Individualverkehr bringen, sofern der nicht nur in und zwischen den Städten funktioniert, sondern auch die ländlichen Regionen abseits der Hauptlinien berücksichtigt.

Im täglichen Personen-Fernverkehr wäre eine Verlagerung erfolgversprechend, wenn es gelänge, ein europaweites Konzept für alle Eisenbahngesellschaften in zeitlich, preislich und organisatorisch attraktiver Konkurrenz zum Kurzstrecken-Flugverkehr auf den Weg zu bringen.

Ähnlich verhält es sich beim Güter-Fernverkehr, dessen Verlagerung auf die Schiene vom Transport-Gut, der Geschwindigkeit, der Pünktlichkeit und von konkurrenzfähigen Transport-Tarifen abhängig ist.

Das Gleiche gilt für die Schifffahrt, die im Massengut-Transport in zeitlicher und preislicher Konkurrenz zu Bahn und LKW steht. Immerhin: Die Rheinhäfen zwischen Rotterdam und Basel sind seit etwa 2010 mit der Umsetzung eines trimodalen, digital koordinierten Verbundkonzepts für den nahtlosen Transportübergang zwischen Schiff, Bahn und LKW beschäftigt.

## Fazit:

Auf ganz Deutschland bezogen wird es schwer werden, sich angesichts der Komplexität der Problematik, der wirtschaftlichen und politischen Gemengelage und der divergierenden Interessen auf einen gemeinsamen Nenner zu einigen.

Andererseits kann sich jeder Einzelne Rechenschaft über seinen ökologischen Fußabdruck ablegen, kann das eigene Konsumverhalten, den persönlichen Ressourcenverbrauch überprüfen und dabei hoffen, dass eigene Einsichten von vielen Mitmenschen geteilt und in Taten umgesetzt werden.

Vielleicht hat die seit 2020 herrschende Corona-Pandemie – neben ihren zahllosen negativen Begleiterscheinungen – aber auch ihr Gutes: Während neben den Einschränkungen der bürgerlichen Freiheiten inzwischen auch die viele Defizite in gewohnten Lebensbereichen deutlich geworden sind, eröffnet so eine Krisenzeit jedoch auch die Chance, altbekannte und neu aufgetretene Mängel zu analysieren, radikale Ursachenforschung zu betreiben und frische Ideen zu ihrer Veränderung freizusetzen. Es ist zu hoffen, dass eine reale Möglichkeit besteht für einen zukunftsgerichteten »Ruck durch Deutschland«.<sup>37</sup>

- 1 Ort, Baudatum, Eisenbahn- oder Straßenbrücke, Anzahl der Gleise oder Fahrspuren.
- 2 Siehe Teil 3 in Badische Heimat 1-2021, S. 121–132. Eine Ausnahme bildet der während des Krieges unterbrochene Bau der RAB 38 bei Mannheim, der bereits 1950 für die A 6 fortgesetzt wurde.
- 3 [https://de.wikipedia.org/wiki/Wirtschaftszahlen\\_zum\\_Automobil/Deutschland#Deutsches\\_Reich](https://de.wikipedia.org/wiki/Wirtschaftszahlen_zum_Automobil/Deutschland#Deutsches_Reich)  
KFZ-Bestand im Deutschen Reich vor Kriegsbeginn 1938 etwa 715 000 PKW und 857 000 Krafträder.  
Bis 1955 stiegen die Zahlen bei den PKW auf etwa 1 747 000 PKW, auf 2 494 500 Krafträder und auf ca. 1 070 000 LKW (ca. 603 000) und Zugmaschinen (ca. 466 000) an. Im Jahr 1960 wuchs die Zahl auf ca. 4 490 000 PKW, während die Zahl der Krafträder um ca. 500 000 abgenommen hatte. Die Zahl der LKW und Zugmaschinen nahm derweil auf ca. 1 549 000 Fahrzeuge zu. Der Trend setzte sich im wiedervereinigten Deutschland fort: Während die Zahl der PKW bis 1990 auf 30 684 520 anstieg, sank die Zahl der Krafträder bis 1970 kontinuierlich auf ca. 229 000, um in den folgenden Jahrzehnten allmählich, ab 1985 sprunghaft wieder anzusteigen – 1990 auf ca. 1 413 000 Stück. Im gleichen Jahr waren mit ca. 3 145 000 LKW und Zugmaschinen die doppelte Anzahl gegenüber 1960 unterwegs.  
Die Zahlen für 2010: ca. 41 737 600 PKW, ca. 3 762 500 Krafträder, ca. 4 345 000 LKW und Zugmaschinen.  
Die Zahlen für 2021: 48 248 584 PKW, 4 661 561 Krafträder, 3 410 280 LKW und 2 301 116 Zugmaschinen.
- 4 [https://de.wikipedia.org/wiki/Französische\\_Besatzungszone](https://de.wikipedia.org/wiki/Französische_Besatzungszone)
- 5 Die Zusammenfassung der nach Städten und Bauzeiten geordnete Tabelle ist unübersichtlich, da es zwischen Neubauzeit und heute mehrfach Ersatzbauten oder Nutzungs-Umwidmungen gab: Unter dem Strich gibt es in Mannheim gegenüber der Vorkriegszeit bei Eisenbahnbrücken einen Zugewinn von 2 Gleisen (S-Bahn), in Gernersheim wurde das zweite Gleis des Neubaus von 1967 ab 1994 auf ein Gleis reduziert, in Karlsruhe-Maxau herrscht mit der Eröffnung des zweiten Gleises seit 2000 Gleichstand zur Vorkriegszeit, in Wintersdorf wurden die Gleise der 1948 zweigleisig reparierten Eisenbahnbrücke ab 1998

- für den Fahrzeugverkehr umgewidmet, in Strassbourg wurde der eingleisige Brückenneubau von 1956 erst 2012 durch einen zweigleisigen Neubau ersetzt und in Neuenburg fiel das zweite Gleis bei der Brückenreparatur ab 1962 fort. Ersatzlos fortgefallen sind alle Gleise bei den Brücken in Speyer, Breisach und Weil.
- 6 Zusätzlich zu den nach dem Krieg wie zuvor erstellten Straßenbrücken kamen in Mannheim die A6 und die B44, in Speyer die A61, in Germersheim die B35, in Karlsruhe-Maxau wurden die beiden äußeren (Traktoren-)Fahrspuren der B10 zur jeweils dritten Fahrspur umgewidmet und in Kehl (E52/B28) herrscht seit 1960 wieder Gleichstand. Alle weiteren Straßenbrücken oder Straßenübergänge auf Sperrwerken sind nach dem Krieg neu hinzugekommen.
  - 7 Bis zur Wiedervereinigung 1990 sind nur die Zahlen für die BRD aufgeführt, während in der DDR die Verkehrsentwicklung aus vielerlei Gründen anders verlief.
  - 8 <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/fahrzeugbestand.html>
  - 9 <https://geovdbn.deutschebahn.com/isr>
  - 10 <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/karlsruhe-basel/pdf>
  - 11 [https://de.wikipedia.org/wiki/Deutsche\\_Reichsbahn\\_\(1920-1945\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Deutsche_Reichsbahn_(1920-1945))
  - 12 [https://de.wikipedia.org/wiki/Deutsche\\_Bundesbahn](https://de.wikipedia.org/wiki/Deutsche_Bundesbahn)
  - 13 [https://de.wikipedia.org/wiki/Deutsche\\_Reichsbahn\\_\(1945-1993\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Deutsche_Reichsbahn_(1945-1993))
  - 14 [https://de.wikipedia.org/wiki/Chronik\\_der\\_Streckenelektrifizierung\\_der\\_Deutschen\\_Bundesbahn](https://de.wikipedia.org/wiki/Chronik_der_Streckenelektrifizierung_der_Deutschen_Bundesbahn)  
[https://de.wikipedia.org/wiki/Chronik\\_der\\_Streckenelektrifizierung\\_in\\_Deutschland\\_seit\\_1994](https://de.wikipedia.org/wiki/Chronik_der_Streckenelektrifizierung_in_Deutschland_seit_1994)
  - 15 [https://de.wikipedia.org/wiki/Letzte\\_reguläre\\_Einsätze\\_von\\_Dampflokomotiven](https://de.wikipedia.org/wiki/Letzte_reguläre_Einsätze_von_Dampflokomotiven)
  - 16 [https://de.wikipedia.org/wiki/Deutsche\\_Bahn](https://de.wikipedia.org/wiki/Deutsche_Bahn)
  - 17 <https://de.wikipedia.org/wiki/Intercity-Express>
  - 18 [https://de.wikipedia.org/wiki/Intercity-Express#/media/Datei:ICE\\_Network.png](https://de.wikipedia.org/wiki/Intercity-Express#/media/Datei:ICE_Network.png)
  - 19 <https://de.wikipedia.org/wiki/TGV>
  - 20 RHB: [https://de.wikipedia.org/wiki/Rhein-Haardtbahn\\_GmbH](https://de.wikipedia.org/wiki/Rhein-Haardtbahn_GmbH)
  - 21 RNV: <https://www.wikiwand.com/de/Rhein-Neckar-Verkehr>
  - 22 [https://www.wikiwand.com/de/Bahnstrecke\\_Mannheim\\_Kurpfalzbrücke-Edingen-Heidelberg](https://www.wikiwand.com/de/Bahnstrecke_Mannheim_Kurpfalzbrücke-Edingen-Heidelberg)
  - 23 VRN: [https://de.wikipedia.org/wiki/Verkehrsverbund\\_Rhein-Neckar](https://de.wikipedia.org/wiki/Verkehrsverbund_Rhein-Neckar)
  - 24 KVV: [https://de.wikipedia.org/wiki/Karlsruher\\_Verkehrsverbund](https://de.wikipedia.org/wiki/Karlsruher_Verkehrsverbund)
  - 25 »Karlsruher Modell«: Die normalspurige Straßenbahn nutzt als Mehrsystem-Fahrzeug sowohl das innerstädtische Gleisnetz, als auch das Netz der DB. Dadurch ist ein umsteigefreier ÖPNV aus dem Umland bis an die Haltestellen in der Karlsruher Innenstadt möglich: <https://de.wikipedia.org/wiki/Mehrsystemfahrzeug>
  - 26 AVG: <https://de.wikipedia.org/wiki/Albtal-Verkehrs-Gesellschaft>
  - 27 SNCF: <https://de.wikipedia.org/wiki/SNCF>
  - 28 TER: [https://de.wikipedia.org/wiki/Transport\\_express\\_régional](https://de.wikipedia.org/wiki/Transport_express_régional)
  - 29 VRN: [https://www.vrn.de/mam/liniennetz/wabenplan/dokumente/2021\\_wabenplan.pdf](https://www.vrn.de/mam/liniennetz/wabenplan/dokumente/2021_wabenplan.pdf)
  - 30 PAMINA: [https://www.trans-pamina.eu/IMG/pdf/weissbuch\\_livre\\_blanc\\_transpamina\\_2016.pdf](https://www.trans-pamina.eu/IMG/pdf/weissbuch_livre_blanc_transpamina_2016.pdf)  
Die Idee ist seit 2013 im Raum, konkrete Entscheidungen sind seither noch nicht gefallen.
  - 31 <https://probahn.beepworld.de/trans-pamina.htm>
  - 32 [https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke\\_Freiburg-Colmar](https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Freiburg-Colmar)
  - 33 <https://de.wikipedia.org/wiki/Kaiserstuhlbahn>
  - 34 [http://www.ulmereisenbahnen.de/bahnexkursionen/ausland/fotogalerie\\_ausland\\_Frankreich\\_Colmar-Volgelsheim.htm](http://www.ulmereisenbahnen.de/bahnexkursionen/ausland/fotogalerie_ausland_Frankreich_Colmar-Volgelsheim.htm)
  - 35 <http://www.freiburg-colmar-bahn.eu/>
  - 36 Stichwort: »just-in-time«-Produktion mit Anlieferung per LKW, nur Pufferlager, keine Lagerhaltung vor Ort
  - 37 [https://de.wikipedia.org/wiki/Berliner\\_Rede](https://de.wikipedia.org/wiki/Berliner_Rede)



Anschrift des Autors:  
Dipl.-Ing. Ulrich Boeyng  
Südring 19  
76773 Kuhardt  
boeyng@t-online.de