

Die Lokalbahnen im Steigerwald und in der Fränkischen Alb*

von

HANS-JOACHIM MOLLWO

Mit 7 Kartenskizzen und Figuren

1. Die Ausgangslage um 1880 vor Anlage der Nebenbahnstrecken

a) Entstehung des nordbayerischen Hauptbahngrundnetzes

Nach dem Bau der Ludwigsbahn Nürnberg-Fürth, die am 7. 12. 1835 eröffnet wurde und vom ersten Jahr an ein großer finanzieller Erfolg war¹, beantragten zahlreiche bayerische Städte, Privatgruppen und Interessenvertretungen Konzessionen für Eisenbahnlinien bei der Regierung. Leider standen dabei oft sehr persönliche, privatwirtschaftlich orientierte Motive im Vordergrund. Von Anfang an vermißt man einen übergeordneten Plan, der unter gemeinwirtschaftlichen Gesichtspunkten eine optimale Entwicklung des Wirtschaftsraumes angestrebt hätte. Jede Linie wurde für sich geplant, ohne Koordination und Berücksichtigung ihrer Auswirkung im Gesamtnetz. Standen verschiedene Streckenführungen in Konkurrenz zueinander, so wurde meist diejenige vorgezogen, die von politisch einflußreichen Persönlichkeiten oder finanziell mächtigen Gruppen unterstützt wurde. Außerdem gingen die zuständigen staatlichen Behörden bei der Planung eindeutig retrospektiv vor, d. h. sie orientierten sich bei der Verkehrsbewertung der beantragten Strecken ausschließlich an deren bisherigem Straßenverkehrsaufkommen, ohne zu beachten, daß durch die Bahn neue Verkehrsströme und Wirtschaftsbeziehungen entwickelt würden.

So kam es, daß in Nordbayern sogar die durch die Topographie eigentlich eindeutig vorgezeichnete Hauptstrecke Nürnberg-Bamberg in der Regnitzfurche lange Zeit umstritten war. Sie sollte zugunsten einer Linie von Nürnberg über Forchheim das Wiesenttal aufwärts bis nach Bayreuth zurückgestellt werden, weil dort angeblich ein höheres Verkehrs-

*) Gekürzte Zusammenfassung einer Dissertation, die im Mai 1972 am Geographischen Institut der Universität Erlangen-Nürnberg abgeschlossen und von der Naturwissenschaftlichen Fakultät angenommen wurde.

1) Die Dividende lag von 1836 bis 1852 immer über 12%.

aufkommen zu erwarten war². Das zuletzt genannte Projekt scheiterte aber schließlich an den technischen Schwierigkeiten der Überwindung der Fränkischen Alb. 1844 konnte daher doch die vom Staat erbaute Strecke Nürnberg-Bamberg eröffnet werden, die bis zur Anlage der Nebenbahnen die einzige Eisenbahnlinie blieb, die das Gebiet des Steigerwaldes und der nördlichen Fränkischen Alb durchschneidet. Die weitere Eisenbahnerschließung in diesem Raum beschränkte sich bis 1880 auf die drei randlich verlaufenden Strecken Bamberg-Schweinfurt-Würzburg (eröffnet 1854), Nürnberg-Würzburg (eröffnet 1865) und Nürnberg-Hersbruck-Bayreuth (eröffnet 1877). Keine einzige Linie aber führte in oder durch den Steigerwald und die Fränkische Alb³, deren Verkehrserschließung und Wirtschaftsentwicklung im folgenden untersucht werden.

b) Straßenverkehr

Das Verkehrssystem um 1880 war außer durch das Eisenbahngrundnetz vor allem durch den wenig leistungsfähigen Fuhrwerks-Straßenverkehr geprägt⁴. Die durchschnittliche tägliche Beförderungsleistung eines vier- bis achtpännigen Frachtwagens betrug nur etwas über 2 t auf 20 km. Damit waren nicht nur der Menge der beförderten Personen und Waren sowie der Reise- und Transportweite enge Grenzen gesetzt, sondern auch den die Raumstruktur verändernden Wirkungen des Straßenverkehrs, die direkt abhängig von der Leistungsfähigkeit des betreffenden Verkehrsmittels sind. Es bildeten sich daher im Untersuchungsgebiet relativ kleine, fast autarke Verkehrs- und Wirtschaftsgebiete abseits der Hauptbahnstrecken aus, die sich im Abstand von einigen Wegstunden über den ganzen Steigerwald und die Fränkische Alb verteilten⁵. Zwar gab es auf den großen Staatsstraßen in geringem Umfang auch einen Fernhandel⁶, aber der Wirtschaftskreislauf vollzog sich doch ziemlich geschlossen innerhalb jener kleinen Räume. Man produzierte im eisenbahnabseitigen Gebiet primär für den Eigenbedarf des Ortes oder der näheren Umgebung⁷.

2) Die Berechnung des Straßenverkehrsaufkommens war ausgesprochen unsicher und wurde zum Teil sogar von einzelnen Regionen zu ihren Gunsten manipuliert, um bei der Eisenbahnplanung eher berücksichtigt zu werden.

3) Unter „Fränkischer Alb“ wird hier und im folgenden nur deren nördlich der Pegnitz gelegener Teil verstanden.

4) Der 1843 auf der Strecke Nürnberg—Bamberg eröffnete Ludwigskanal hatte damals bereits stark an Bedeutung verloren. Weniger die Konkurrenz der Eisenbahnlinie Nürnberg—Bamberg als vielmehr die ungenügenden Ausmaße von Kanal und Schleusen hatten zu dieser Entwicklung beigetragen.

5) Zum Beispiel um die größeren Orte Höchstadt, Herzogenaurach, Ebrach oder entlang den Tälern von Schwabach, Zenn und Bibert.

6) Der Transport auf den großen Staatsstraßen in Nordbayern betrug im Monatsdurchschnitt 1880 nicht mehr als etwa 150 t.

7) Dies ist in der Original-Arbeit durch zahlreiche Verkehrs- und Wirtschaftsstatistiken belegt.

c) Wirtschaftslage

Die Ausstrahlung der Hauptbahnen in die unerschlossene Region hinein war im vergangenen Jahrhundert viel zu gering, als daß sie den einsetzenden Differenzierungsprozeß in schmale, bahnparallele Gebietsstreifen mit einer wachsenden Anzahl von Industrieunternehmen einerseits und Gegenden ohne größere gewerbliche Entwicklung andererseits hätte verhindern können. In der Gegenüberstellung der Wirtschaftsverhältnisse an der Hauptbahnlinie Nürnberg-Bamberg mit denen der abgelegenen Gebiete im Steigerwald und in der Fränkischen Alb wird dies deutlich.

Die Städte Nürnberg und Fürth erlebten nicht zuletzt dank ihrer Knotenpunktlage seit 1850 einen großen Wirtschaftsaufschwung, der vor allem in der metallverarbeitenden Branche mehrere Großbetriebe (MAN, Faunwerke, Siemens-Schuckert) hervorbrachte. In geringerem Maße und etwas später einsetzend machte sich die Lagegunst an einer Hauptbahnstrecke auch in Erlangen, Forchheim und Bamberg bemerkbar. Besonders die in Nürnberg/Fürth nicht oder nur schwach vertretenen Gewerbebezüge, wie z. B. Textil- und Nahrungsmittelindustrie, haben sich hier stark entwickelt. Insgesamt erfolgte in dem von der Bahnlinie Nürnberg-Bamberg erfaßten Gebietsstreifen bis 1880 eine weitgehende wirtschaftliche Umstrukturierung von landwirtschaftlicher Produktionsweise und handwerklichen Kleinbetrieben zu größeren industriellen und gewerblichen Unternehmen mit steigenden Beschäftigtenzahlen, einem ausgedehnten Absatzmarkt und rentabler Großproduktion. Die Eisenbahn war dafür zwar sicher keine „causa efficiens“, aber doch eine „conditio sine qua non“. Das zeigt sich, wenn man demgegenüber die Stagnation des unerschlossenen Umlandes betrachtet, das auch 1880 noch die alte, landwirtschaftlich geprägte Wirtschaftsstruktur aufwies. Nach wie vor bildeten für den größten Teil des Raumes die eigenen landwirtschaftlichen Erzeugnisse die Grundlage für eine nur auf die Deckung des lokalen Bedarfs ausgerichtete Produktion. Der Holzreichtum des Steigerwaldes konnte aufgrund der Verkehrsungleichheit ebensowenig zur Basis von größeren Unternehmen werden wie die Steinbrüche in der Frankenalb. Die althergebrachte Struktur der vielen Handwerksbetriebe sowie der kleingewerblichen und landwirtschaftlichen Unternehmen blieb um so unveränderter ohne industrielle Dynamik, je weiter das Gebiet von der nächsten Eisenbahnlinie entfernt war.

Damit zeigt sich ein volkswirtschaftliches Phänomen, das damals nicht beachtet wurde und das daher zu einer weiteren Fehlentwicklung bei der Anlage der Lokalbahnen führte. Es war eine Illusion der Eisenbahnplanung, eine gleichmäßige Förderung der gesamten Wirtschaft und des gesamten Raumes durch die Anlage der Hauptbahnen anzunehmen. Vielmehr trat durch den Bahnbau ein scharfer Auslesewettbewerb ein, in dem

sich fast nur Betriebe direkt an den Eisenbahnlagen halten und vergrößern konnten. Die abseitigen Gebiete konnten nicht nur keinen entsprechenden Aufschwung verzeichnen, sondern wurden teilweise sogar entleert, da sie

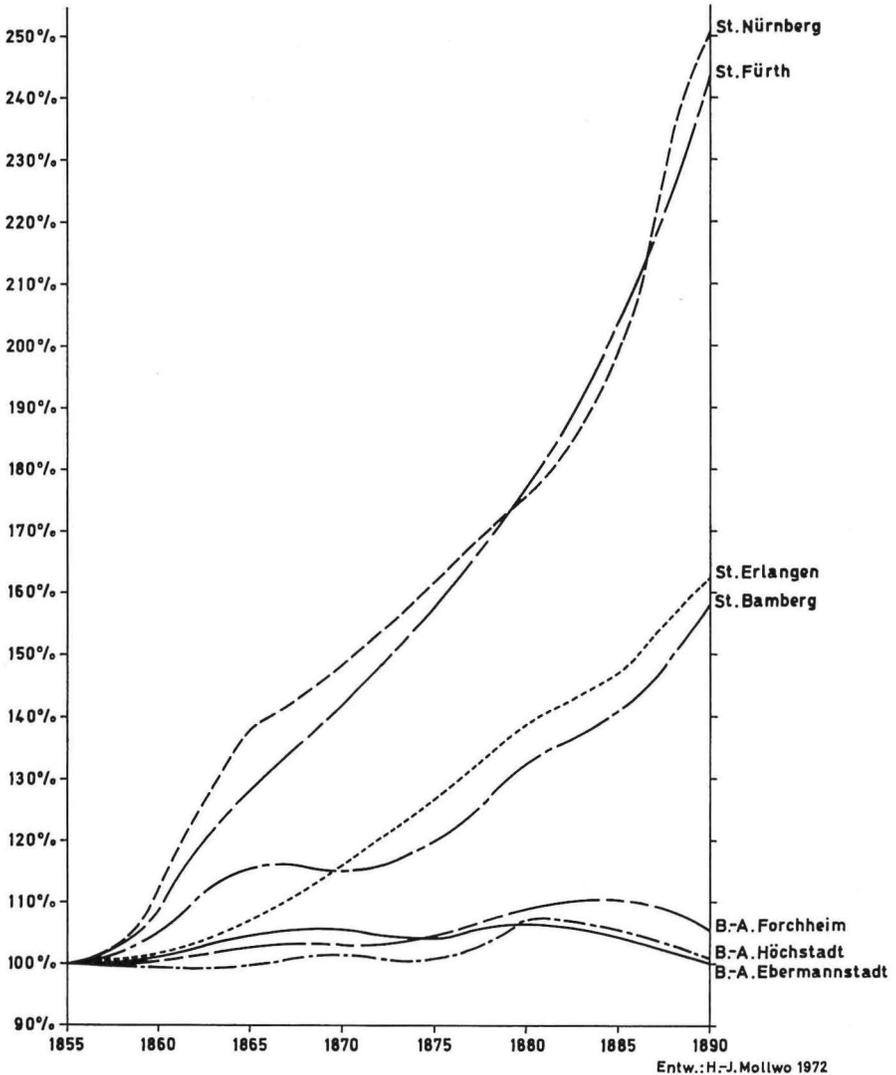


Abb. I. Bevölkerungsentwicklung, bezogen auf das Jahr 1855 = 100 %

Quelle: Bayer. Stat. Landesamt: Beitr. z. Stat. d. Kgr. Bayern H. 69 S. 21.

Die Ausgangslage 1855 = 100 % bedeutet für die Städte Nürnberg 56 379 Einwohner, Fürth 17 344 E., Erlangen 10 709 E., und Bamberg 22 397 E., für die Bezirksämter Forchheim 30 693 E., Höchstadt 26 879 E. und Ebermannstadt 23 130 E. (nach Bayer. Stat. Landesamt: Beitr. z. Stat. d. Kgr. Bayern H. 45 S. XII ff.).

den günstigeren Produktions- und Standortsbedingungen der Hauptbahnorte nicht mehr gewachsen waren.

d) Bevölkerungsverteilung

Analog zu der wirtschaftlich einseitigen Dynamik vollzog sich die Bevölkerungsentwicklung. Nach jahrzehntelanger Stagnation der Einwohnerzahlen vor der Eisenbahnzeit erlebte fast jede Hauptbahnstadt nach 1840 einen stetigen steilen Bevölkerungsanstieg, während die eisenbahnlosen Gebiete weiterhin zurückblieben. Bis 1880 konnte man bereits eine deutliche Tendenz zur Zusammenballung in den wenigen begünstigten Räumen feststellen, obwohl man bei der Planung der Hauptbahnlinien gerade auch einen fördernden Einfluß auf die entlegenen Gegenden angestrebt hatte (vgl. Abb. 1).

Entsprechende Diskrepanzen entwickelten sich bei den Steuereinnahmen, zumal die Natural-Einkommen der landwirtschaftlich geprägten Bezirksämter bedeutend geringer versteuert wurden als die industriellen Produkte der Hauptbahnstädte. Damit stand den abseitigen Gegenden einfach ein entscheidend kleineres Geldvolumen zur Verbesserung ihrer Infrastruktur zur Verfügung.

So verlief der Aufstieg der Hauptbahnorte zum Teil auf Kosten der entlegenen Gebiete, die bei stetiger Bevölkerungsabwanderung und schwachem Kapitalaufkommen der landwirtschaftlichen Betriebe und kleingewerblichen Unternehmen nicht in der Lage waren, eine vergleichbare und konkurrenzfähige Industrie aufzubauen. Neben manchem anderen fehlte eben vor allem ein leistungskräftiges Verkehrsmittel, das den Absatzmarkt erweitert, damit die Produktivität gesteigert und durch bessere Einkommensmöglichkeiten die Anziehungskraft dieser Gegenden erhöht hätte.

Um also eine Annäherung der wirtschaftlichen Verhältnisse und des Lebensstandards zu erreichen, mußte man zunächst versuchen, eine entscheidende Verbesserung des Verkehrssystems für die abseitigen Gebiete herbeizuführen.

2. Die Periode der Nebenbahnbauten 1882 bis 1926

a) Allgemeine Konzeption des Nebenbahnwesens

Man konnte mit den damaligen beschränkten technischen Mitteln — ohne Kraftfahrzeuge — nur *einen* Versuch unternehmen, die entlegenen Gebiete vor einem weiteren Absinken von Wirtschaftskraft und Bevölkerungszahl zu bewahren: Man mußte ihnen eine Bahn bauen und sie damit an das große Verkehrsnetz anschließen. Da aber auf diesen potentiellen Bahnstrecken ein sehr viel geringeres Beförderungsaufkommen zu erwarten war, mußte man ein neues Eisenbahnsystem mit extensiverem Betrieb finden, das billiger war und der besonderen Situation besser an-

gepaßt sein konnte. Zunächst versuchte man dies durch das 1869 eingeführte sogenannte Vizinalbahnsystem zu erreichen, das aber ein Fehlschlag blieb, da es noch zu stark dem teureren Hauptbahnsystem angeglichen war⁸. 1882, also 13 Jahre nach Einführung der Vizinalbahnen, entschloß man sich, dieses Konzept aufzugeben zugunsten eines neuen, noch einfacheren Verkehrsmittels, der Lokalbahnen. Diese wurden grundsätzlich nur als eingleisige, normalspurige Stichbahnen ohne Durchgangsverkehr gebaut, da man hierdurch den Oberbau leichter konstruieren und einfacheres Wagen- und Lokomotivmaterial verwenden konnte. Insgesamt wurde die Vereinfachung, z. B. durch Benutzung von Straßen als Trasse, auf Kosten der Leistungskraft zum Teil extrem weit getrieben.

Man stellte detaillierte Wirtschaftlichkeitsberechnungen an und schlug dann die jeweils rentabelsten Projekte zur Ausführung vor. Daher läßt im großen und ganzen das Baudatum einer Lokalbahn gewisse Rückschlüsse auf ihre Rentabilität zu. Je jünger eine Stichbahn ist, desto ungünstiger wurde ihre Aussicht auf Gewinn beurteilt⁹. Einschränkend muß allerdings darauf hingewiesen werden, daß viele Manipulationsmöglichkeiten bestanden und — wie noch an einem Beispiel gezeigt wird — auch ausgenutzt wurden.

Die Wirkungen der Lokalbahnen wurden ähnlich wie früher die der Hauptbahnen bei weitem überschätzt. Man rechnete unverständlicherweise wiederum mit einer generellen und flächenhaften Hebung der Wirtschaft, hoffte auf eine Angleichung des Lebensstandards der peripheren Gebiete an den der schmalen Hauptbahngebietsstreifen und war überzeugt, die Bevölkungsstagnation in den abseitigen Gebieten überwinden zu können. Keine Berücksichtigung fand die folgenschwere Tatsache, daß durch die Lokalbahnen eine bisher in ihrer Entwicklung zurückgebliebene Region mit einem verhältnismäßig unvollkommenen Verkehrsmittel an einen wirtschaftlich schon stark fortgeschrittenen Raum mit gutem Verkehrssystem angeschlossen wurde und damit keine flächenhafte Angleichung der Entwicklungschancen erreicht werden konnte, sondern im Gegenteil das Übergewicht der Hauptbahnorte zunächst noch spürbarer werden mußte (Drainage-Effekt).

Fast alle entlegenen Gebiete versuchten, möglichst schnell eine Lokalbahnkonzession zu erhalten, da sie sich davon, wie gesagt, einen raschen und flächenhaften Wirtschaftsaufschwung versprachen. In den Petitionen und Gutachten wurden nicht nur einsichtige wirtschaftliche Gründe vor-

8) Die einzige, das Untersuchungsgebiet berührende Vizinalbahn ist die am 25. 5. 1872 eröffnete Stichbahnstrecke Siegeldorf—Langenzenn, die vor allem wegen ihrer sehr ungünstigen kurzen Erstreckung von nur 5,55 km von Beginn an eine negative Bilanz hatte.

9) Dem entspricht, daß überwiegend die jüngeren Lokalbahnen von den Stilllegungsplänen der Bundesbahn nach dem 2. Weltkrieg betroffen sind.

gebracht, sondern man scheute sich nicht, massiven Druck mit manchmal völlig sachfremden Argumenten über Interessenvertreter und Abgeordnete auf den Lokalbahnausschuß des Bayerischen Landtages auszuüben. Gerade bei den Lokalbahnplänen waren der starke Einfluß einzelner Persönlichkeiten und, der Sache entsprechend, Lokal- und Partikularinteressen beherrschend und oft ausschlaggebend. Es kamen daher nicht immer die tatsächlich günstigsten Strecken zur Ausführung, sondern häufig konnte sich, speziell bei der genauen Linienverlaufs-Planung, die stärkste Lobby durch-

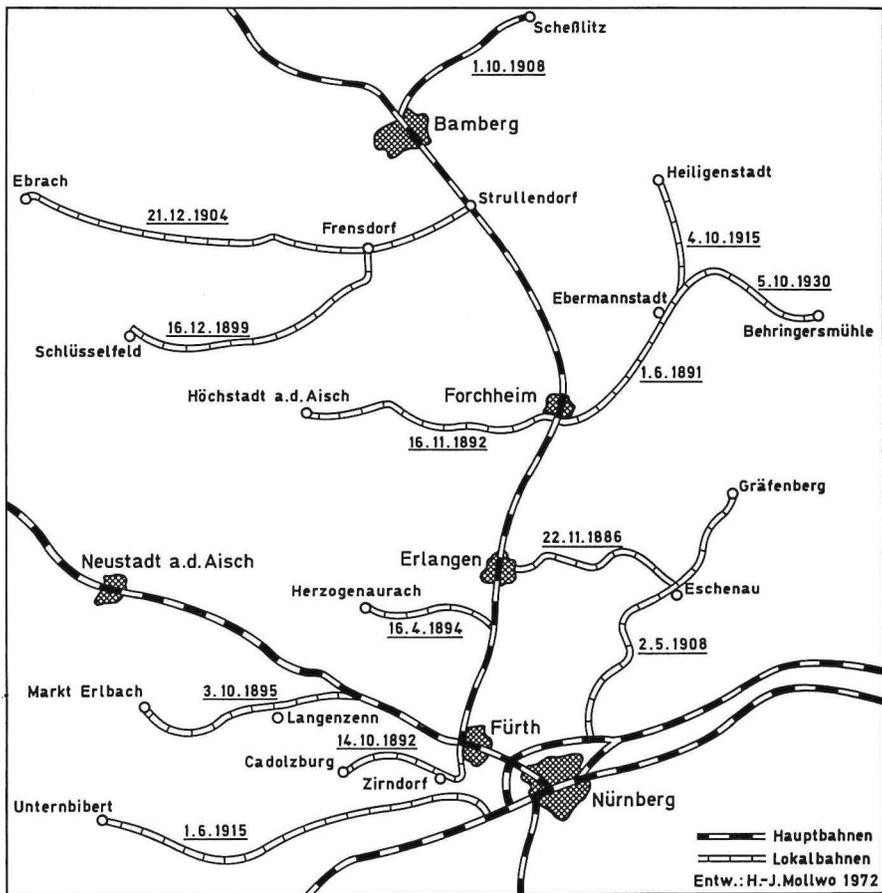


Abb. 2. Die untersuchten Lokalbahnen mit den Streckeneröffnungs-Daten

setzen. Darunter litt natürlich der ohnehin mindere Verkehrswert der Lokalbahnen, der weit unter demjenigen der Hauptbahnen lag und eigentlich nur deshalb einen gewissen Wirkungsgrad erreichte, weil der umgebende Fahrverkehr noch leistungsschwächer war.

b) Entstehung des Lokalbahnsystems im Steigerwald und in der Fränkischen Alb

Exemplarisch für die zehn im Untersuchungsgebiet vorhandenen Streckenprojekte¹⁰ soll eines herausgegriffen und auf besondere Merkmale, Einflüsse und Schwierigkeiten während der Entwicklungsperiode untersucht werden.

Linie Erlangen-Herzogenaurach (eröffnet am 16. 4. 1894)

Nachdem 1865 die Strecke Nürnberg-Würzburg fertiggestellt worden war, lag Herzogenaurach etwa gleich weit von den Bahnhöfen Bruck und Siegelsdorf entfernt. Da die in Herzogenaurach bestehenden kleingewerblichen Betriebe vor allem Produkte herstellten, deren Absatz sich nicht auf den lokalen Bereich beschränken ließ, war die Stadt sehr an einem Nebenbahnanschluß interessiert. Um den teuren Regnitzübergang in östlicher Richtung zu vermeiden, strebte man zunächst in mehreren Petitionen eine Vizinalbahnverbindung nach Siegelsdorf an, die 1875 von der Staatsregierung mit Hinweis auf das entwicklungsfähige Kleingewerbe auch genehmigt wurde. Die Stadt Herzogenaurach war jedoch nicht imstande, den auf sie entsprechend dem Gesetz vom 29. 4. 1869 entfallenden hohen Finanzierungsanteil von 393 000 Mark zu übernehmen. Damit war das der Straßenverkehrsintensität am besten entsprechende Projekt gescheitert. Es hatte jedoch gezeigt, daß der Verkehr in westlicher Richtung bedeutend sein mußte. Die spätere einseitige Verkehrsausrichtung nach Osten durch die Stichbahn Herzogenaurach-Erlangen muß daher nicht nur als Lenkung, sondern auch als Einschränkung des Verkehrsgebietes angesehen werden, zumindest, bevor das Kraftfahrzeug mit seiner ausgleichenden Flächenwirkung aufkam.

Nach dem Lokalbahngesetz von 1882 unternahm Herzogenaurach neue Anstrengungen, eine Bahn zu bekommen. Die nun geplante Errichtung einer Strecke nach Erlangen beruhte nicht etwa auf raumstrukturellen Überlegungen, sondern auf dem Versprechen Erlangens auf Subventionen und politische Unterstützung, wenn Herzogenaurach auf die Verbindung nach Siegelsdorf verzichte.

Die generelle Projektierung Erlangen-Herzogenaurach 1885 erbrachte mit einer errechneten Gesamtbausumme von 651 600 Mark, d. h. pro Kilometer 71 400 Mark, ein relativ schlechtes Resultat. Man plante daher die sich heute sehr ungünstig auswirkende Einmündung der Lokalbahn in die Hauptbahn bei Bruck, um durch Benutzung der Hauptgleise billiger bauen zu können. Die voraussichtliche Verzinsung konnte man schließlich mit 1,7 % angeben¹¹, da man die jährlichen Einnahmen auf 34 100 Mark (pro

¹⁰) In der Originalarbeit ist eine Analyse der Entstehung aller zehn Lokalbahnen durchgeführt worden.

¹¹) Die tatsächliche Verzinsung betrug 1895 nur 1,1%.

km 2900 Mark) und die Ausgaben auf 23 800 Mark (pro km 2000 Mark) schätzte. Trotzdem wurde die Strecke zunächst nicht, wie gefordert, in den Haushalt 1887 aufgenommen, weil eine zu geringe Rentabilität befürchtet wurde. Auf dringende Vorstellungen der Landtagsabgeordneten Gunzenhäuser, Freiherrn von Gagern und Sartorius sowie der Erlanger Interessenvertreter unter Bürgermeister Dr. Schuh erreichte man dann doch noch die nachträgliche Berücksichtigung im erweiterten Finanzplan für 1887, obwohl dadurch bedeutend rentablere Projekte zurückgestellt werden mußten.

Jetzt erst bemühten sich Nürnberg und Fürth, die wichtigsten Absatzmärkte des Herzogenaauracher Kleingewerbes, um eine für sie günstigere Streckenführung bzw. einen näheren Bahnanschluß, wie z. B. Eltersdorf. Aber Herzogenaaurach hielt an seiner bereits gesetzlich genehmigten Vereinbarung mit Erlangen fest, so daß die wirtschaftlich eventuell sinnvollere Direktverbindung nach Nürnberg nicht zustandekam.

Auch hier zeigt sich, ähnlich wie bei der Linie Erlangen-Gräfenberg, daß Nürnberg/Fürth aufgrund des großen Hauptbahnknotenpunktes zunächst nur ein sehr geringes Interesse an Lokalbahnen hatte, während z. B. für Erlangen die Errichtung von Stichbahnen wichtig war und dementsprechend gefördert wurde.

Nachdem die Strecke Erlangen-Herzogenaaurach 1894 fertiggestellt worden war, wurden noch mehrere Versuche unternommen, sie nach Weisendorf oder Emskirchen zu verlängern. Da jedoch finanziell keine Bauwürdigkeit vorlag und Erlangen jegliche Zuschüsse verweigerte, weil es befürchtete, einen Teil des ihm zufließenden Verkehrs zu verlieren, konnte keiner der Pläne realisiert werden. Die nur 11,8 km lange Strecke, die für eine verkehrsgünstige Bedienung viel zu kurz ist, blieb unverändert bestehen, obwohl für die meist aus westlichen Richtungen nach Herzogenaaurach importierten Güter der Weg über Erlangen einen großen Umweg bedeutete.

Gemessen an der Zielsetzung, der Unterstützung der gewerblichen Entwicklung Herzogenaaurachs, zeigt die Unvollkommenheit des Entwurfes, bedingt durch Einseitigkeit und ungünstigen Anschlußpunkt, die damalige Überlegenheit finanzieller und politischer Motive vor wirtschaftlich-strukturellen Bestrebungen.

In ähnlicher Weise zeigt die Planungs- und Bauperiode der übrigen neun untersuchten Lokalbahnen den Einfluß vieler sachfremder, meist politischer Argumente, die zusammen mit ungenügenden statistischen Grundlagen und zu optimistischen Vorstellungen von den raumwirtschaftlichen Auswirkungen einer neuen Linie häufig unzulängliche Streckenführungen und falsche Hoffnungen auf einen raschen, flächenhaften Wirtschaftsaufschwung verursachten.

3. Die Einwirkungen der Lokalbahnen auf die Erschließung und wirtschaftliche Entwicklung des Steigerwaldes und der Fränkischen Alb

Der tatsächliche Einfluß der Lokalbahnen weist ein regional und zeitlich sehr differenziertes Ergebnis auf. Im Hinblick auf den Bedeutungswandel der Stichbahnen lassen sich zwei Perioden unterscheiden. Die erste erstreckte sich bis zum 2. Weltkrieg und ist gekennzeichnet durch die nahezu monopolartige Verkehrsbedienung der entlegenen Gebiete durch die Lokalbahnen, während der zweite Abschnitt seit dem 2. Weltkrieg bis heute durch die rasch anwachsende Konkurrenz des motorisierten Straßenverkehrs charakterisiert ist.

a) Lokalbahnen als einziger leistungsfähiger Verkehrsträger

Die untersuchten Stichbahnen strahlten bis 1939 zwar zweifellos, wie jedes neu eingeführte Verkehrsmittel, Impulse aus, welche die überkommene wirtschaftliche Struktur veränderten, weil sie Kostenerniedrigungen entsprechend dem Anteil des Transportaufwandes an der Gesamtheit der Produktionskosten ermöglichten und dadurch örtlich neue Einkommensströme auslösten. Sie hatten jedoch sehr viel geringere Auswirkungen als erwartet. Ihr Einfluß war, wie noch an der Wirtschaftsentwicklung gezeigt wird, keinesfalls flächenhaft, sondern beschränkte sich eindeutig auf schmale Streifen entlang den neuen Verkehrswegen, in denen ihre gegenüber den Pferdefuhrwerken höhere Verkehrswertigkeit zum Tragen kam. Hier konnten tatsächlich die Transportkosten bereits bestehender Unternehmen gesenkt und Neugründungen veranlaßt werden. Doch war dieser Vorteil gegenüber der eisenbahnlosen Umgebung aufgrund des insgesamt niedrigen Verkehrswertes der Lokalbahnen relativ klein; auch kam er angesichts der industriell stark fortgeschrittenen Hauptbahnstädte zu spät, um als Katalysator die Ausbildung eines den Hauptbahnstreifen entsprechenden linienhaften Industriegebietes zu bewirken. Das allgemeine Wirtschaftsgesetz des „time-lag“ wurde hier deutlich.

Die Statistiken lassen erkennen, daß abgesehen von Gebieten mit besonderen lokalen Gunstfaktoren — z. B. die Tonvorkommen um Langenzenn oder die Sonderkulturen im Albvorland — von den Lokalbahnen nur schwache positive Impulse entlang den Strecken ausgingen. Entscheidende Standortvorteile als Grundlage einer Massengüterindustrie konnten im allgemeinen durch die Stichbahnen nicht geschaffen werden. Zum Beispiel behielt Herzogenaurach bis nach dem 2. Weltkrieg seine kleingewerbliche Struktur. Gleiches gilt für Höchstadt, Ebermannstadt, Neunkirchen und die übrigen Lokalbahn-Gewerbstandorte, in denen zwar in der Eisenbahn-Monopolzeit viele Betriebe gegründet wurden, ihre Entwicklung zu Industrieunternehmen aber erst nach 1945 einsetzte.

Etwa 3 km links und rechts der Stichbahnstrecken blieb das Untersuchungsgebiet sogar fast völlig unberührt von jeglichen Auswirkungen

der neuen Verkehrslinien. Dadurch entwickelte sich ein neues Raum-
muster. Neben den weit überlegenen Hauptbahnstrecken bildeten sich
streifenförmig gewisse Leitlinien höherer Wirtschaftskraft entlang den
Lokalbahnstrecken aus.

Kennzeichnend ist die Verteilung der Industrie-Erwerbstätigen und
Ortsgrößen im Jahr 1939, d. h. etwa zum Abschluß der Eisenbahn-
Monopolzeit.

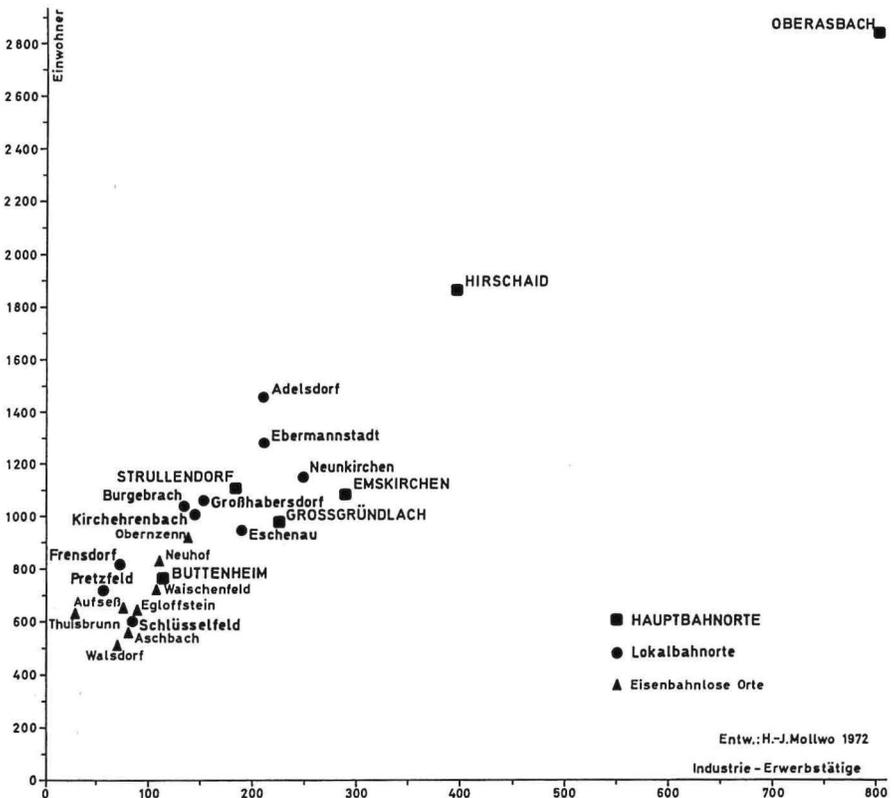


Abb. 3. Verteilung der Industrie-Erwerbstätigen und Ortsgrößen 1939

Quelle: Bayer. Stat. Landesamt: Beitr. z. Stat. Bayerns H. 132/5, H. 132/6 und H. 192.

Ergänzend ist noch bemerkenswert, daß die Einwohnerzahl der hier¹²
erfaßten Hauptbahnorte von 1880—1939 im Mittel um 80,4 % zunahm,
während sich die Lokalbahnorte nur um 22,9 % vergrößerten und die

12) Erfasst sind alle Orte des Untersuchungsgebietes, die 1880, d. h. kurz vor
der Lokalbahnzeit, innerhalb derselben Größenklasse von 700—950 Einwohnern lagen.

eisenbahnlosen Orte für denselben Zeitraum sogar eine Bevölkerungsabnahme von durchschnittlich 15,8 % hinnehmen mußten¹³.

Auf den gesamten Untersuchungsraum bezogen hatte das neue Verkehrsmittel also primär eine streifenhaft strukturbildende Wirkung, nicht dagegen einen allgemeinen wirtschaftsfördernden Einfluß.

Vier Faktoren waren für diesen linienhaften Prozeß bzw. das Ausbleiben eines großen, flächenhaften Wirtschaftsaufschwunges bedeutsam:

- (a) Das „Gesetz der Priorität“. Dieses stellt den Zeitpunkt des Anschlusses an ein höherwertiges Verkehrsmittel als entscheidend für die Erringung einer Marktüberlegenheit heraus, falls nicht rationellere Produktionsmethoden gefunden oder umfangreiche neue Absatzmärkte und Rohstoffvorkommen erschlossen werden. Gewisse Industrialisierungschancen waren daher bereits bei Einführung der Lokalbahnen „verbraucht“; der zeitliche Vorsprung der stetig wachsenden Industrie an den Hauptbahnen mit ihrer in 50 Jahren erworbenen technischen Erfahrung und Marktkenntnis war fast uneinholbar; Investitionen in den neu erschlossenen Gebieten hätten keine Einschleusung in den Markt bedeutet. Die Grenzleistungsfähigkeit des Kapitals, d. h. sein zu erwartender Ertragswert, war in der Zwischenzeit zu stark abgesunken.
- (b) Die Tatsache, daß verkehrsmäßig einseitig orientierte Stichbahnorte ohne eigene günstige Rohstoffvorkommen den nächstgelegenen Hauptbahnorten auf dem Transportsektor weiterhin unterlegen sein mußten, solange die Eisenbahnen eine Monopolstellung im Massentransport einnahmen.
- (c) Die Unfähigkeit schienenengebundener Eisenbahnen, flächenhaft zu wirken.
- (d) Der meist ungünstige und primitive Ausbau der Lokalbahnstrecken.

Der heutige gewerbliche und industrielle Entwicklungsstand des Untersuchungsgebietes ist daher nur in seinen Ansätzen auf die Errichtung der Stichbahnen zurückzuführen; diese zeichneten durch ihre schwachen Einflußkräfte bis 1939 zwar Leitlinien vor, konnten aber selber keinen bedeutenden Aufschwung herbeiführen. Ein solcher Aufschwung blieb der Zeit nach dem 2. Weltkrieg vorbehalten, als durch die außergewöhnliche wirtschaftliche Lage der BRD mit ihrem rapiden Wachstum sowie durch den Einfluß des Kraftfahrzeugs neue Entwicklungschancen auch abseits der traditionellen Schwerpunkte an den Hauptbahnen entstanden.

13) Entsprechende Unterschiede zeigen die in der Original-Arbeit angeführten Statistiken über die Steuerverhältnisse, Anzahl der Gewerbebetriebe, Anzahl der Erwerbspersonen, Berufszugehörigkeit der Bevölkerung sowie die Pendelwanderung, die in Richtung und Ausmaß eine deutliche Abhängigkeit von den Lokalbahnen-Leitlinien zeigte.

b) Konkurrenz Lokalbahnen — Kraftfahrzeuge nach dem 2. Weltkrieg

Nach 1945 änderte sich die Verkehrssituation grundlegend. Das Kraftfahrzeug setzte sich als leistungsfähiges Flächenverkehrsmittel immer mehr durch und leitete einen starken Bedeutungsschwund vieler hiesiger Lokalbahnen ein. Durch die schnelle und bequeme Beförderung mit dem Kraftfahrzeug, den direkten Haus-Haus-Verkehr und vor allem die kleinen Transporteinheiten, die eine maximale Anpassung der Kapazität an die jeweilige Transportbedarfsmenge erlaubten, eröffneten sich den ländlichen

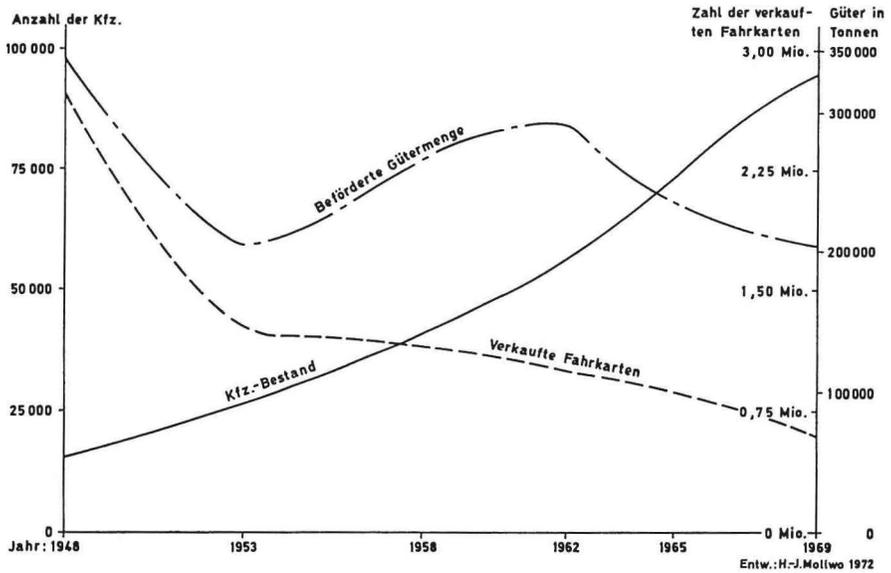


Abb. 4. Gegenüberstellung der Entwicklung des Kraftfahrzeug-Bestandes der sechs Landkreise Erlangen, Fürth, Forchheim, Höchststadt, Ebermannstadt, Bamberg und des Verkehrsumfanges der neun Lokalbahnen

Quelle: Kraftfahr-Bundesamt (Hrsg.): Der Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeug-Anhängern ... 1948 bis 1969.

Räumen neue Entwicklungschancen. Besonders die Ortschaften, die schon gewisse Ansätze auf dem gewerblich-industriellen Erwerbssektor zeigten — das waren die Lokalbahnorte — profitierten von der verbesserten Verkehrssituation. Es ist daher kein Zufall, daß gerade die Straßen, die den Lokalbahn-Leitlinien folgen, zu großen Bundesstraßen ausgebaut und aufgestuft wurden; so die B 470, die B 2, die B 22 und abschnittsweise die B 505.

Die Einseitigkeiten der geschichtlichen Prägung, abgestuft hervorgerufen durch den Haupt- und Nebenbahnbau, konnten daher nicht korrigiert werden. Es ist im Gegenteil erstaunlich, wie stark die einst durch die

Stichbahnen geschaffenen, relativ schwach ausgeprägten Raumstrukturen des Untersuchungsgebietes bis heute in der Ausbildung der einzelnen Funktionsbereiche nachwirken, obwohl vom Verkehrssektor her durch das Kraftfahrzeug die Möglichkeit bestehen würde, neue Ansatzpunkte zu begünstigen. Das heutige Bild der hiesigen Industrieverteilung war daher bereits am Ende des letzten Jahrhunderts durch den Verlauf der damaligen Hauptverkehrssysteme, vor allem durch die Lokalbahnen, weitgehend vorgezeichnet, auch wenn die Betriebe in den Stichbahnorten gegenwärtig eindeutig den Kraftfahrzeug-Transport bevorzugen, und die Lokalbahnen mit ihrer niedrigen Anziehungskraft für sie nur vereinzelt noch eine Rolle spielen. Direkte statistische Nachweise über diese Verlagerung des Gütertransportes und der Personenbeförderung zum Straßenverkehr hin sind zwar für das Untersuchungsgebiet nicht zu erlangen, weil ein erheblicher Teil des Verkehrsbedarfs durch die werkseigenen Fuhrparks bzw. private Personenkraftwagen befriedigt wird. Jedoch läßt sich der Bedeutungschwund der hiesigen Lokalbahnen eindeutig durch die Entwicklung ihres Verkehrsumfanges dokumentieren (vgl. Abb. 4).

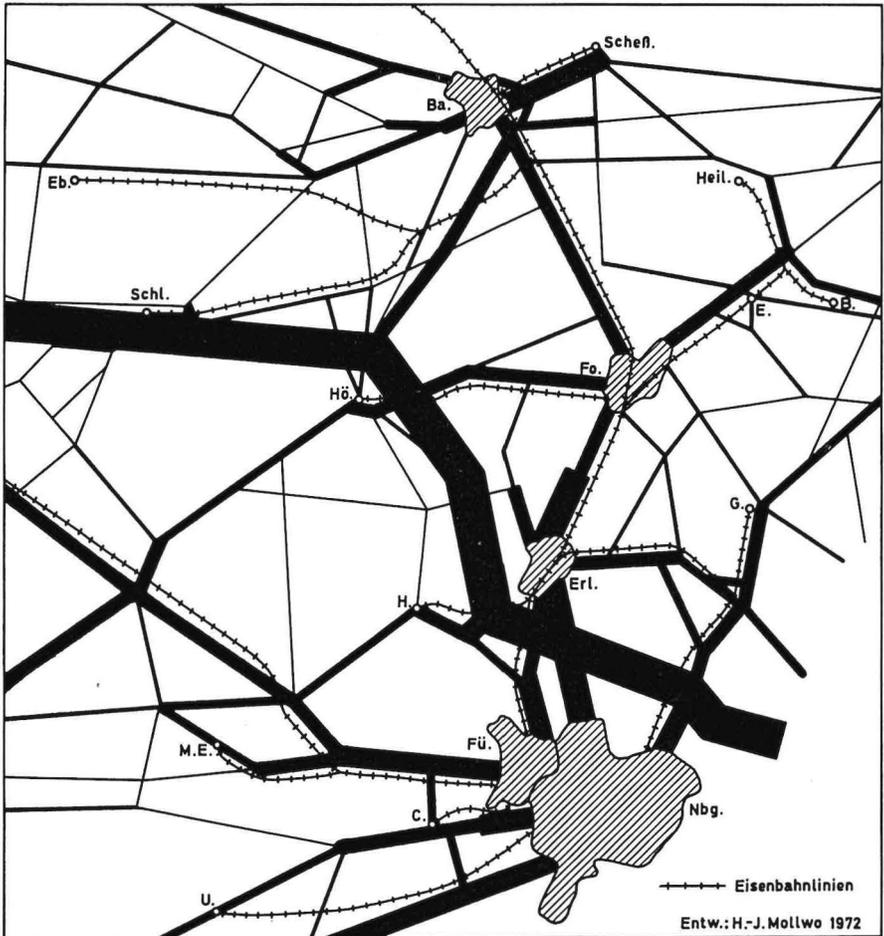
Der motorisierte Straßenverkehr ist allgemein entscheidend geworden, zumal das Untersuchungsgebiet über ein recht gut ausgebautes Straßensystem verfügt. Das gilt insbesondere für die Autobahnerschließung, die bei Zugrundelegung eines Einzugsbereiches von 20 km-Streifen fast den gesamten Untersuchungsraum erfaßt. Auch die Erschließung durch Bundesstraßen und Staatsstraßen ist so gut, daß die untersuchten Landkreise in der 1970 erstellten Verkehrsklassifizierung innerhalb des Gesamtverkehrsplans von Bayern sehr gut abschneiden. Dank einer ebenfalls im Rahmen des Gesamtverkehrsplans durchgeführten, sehr umfangreichen Straßenverkehrszählung ist es ergänzend möglich, genaue Angaben über die Kraftfahrzeug-Verkehrsbewegungen 1968 zu machen (vgl. Abb. 5).

Besonders die Tatsache, daß gerade die Verkehrsmengen auf den parallel zu Lokalbahnen verlaufenden Bundesstraßen hoch sind, bestätigt die vorherrschende Bevorzugung des Kraftfahrzeug-Transportes gegenüber einer Beförderung durch die Stichbahnen.

Insgesamt kann man bereits anhand des Verkehrsumfanges erkennen, daß die untersuchten Lokalbahnen keinen maßgeblichen Anteil an der modernen wirtschaftlichen Entwicklung des Untersuchungsgebietes hatten — diese wurde, soweit der Transportsektor Einfluß hatte, primär durch den Kraftfahrzeug-Einsatz erleichtert —, jedoch „fossil“ durch die Vorprägung gewisser Leitlinien die heutige Strukturierung des Raumes präjudizierten.

Vor allem bei Betriebsneugründungen wird dieses Phänomen deutlich. Denn angezogen durch das Lohngefälle und das günstigere Arbeitskräftepotential sowie durch die infolge des motorisierten Straßenverkehrs ent-

scheidend verbesserten Verkehrsverhältnisse, die nun auch abseits der Ballungsräume konkurrenzfähige Großbetriebe erlaubten, ließen sich nach 1945 in steigendem Maße Industrie-Unternehmen in den Landkreisen nie-



Kfz./24 Std. im Jahresdurchschnitt		
—	400 - 600	10 000 - 20 000
—	600 - 1000	2000 - 5000
—	1000 - 2000	5000 - 10 000
—		über 20 000

Abb. 5. Straßenverkehrsmengen im Steigerwald und in der Fränkischen Alb im Jahre 1968

(nach Karte 5 des Gesamtverkehrsplans der Bayer. Staatsregierung von 1970)

der. Dies geschah jedoch nicht wahllos und in gleichmäßiger Verteilung, sondern eindeutig orientiert an den Entwicklungsstufen: die Lokalbahnorte mit gewisser gewerblicher Tradition und mit früher von den Nebenbahn-

linien angeregten Ansätzen zu einer Industrialisierung wurden bevorzugt. Beispiele sind die von Heimatvertriebenen errichteten Unternehmen, wie Schaeffler Herzogenaurach (gegr. 1946), Greiffwerke K.G. Memmelsdorf (gegr. 1949), Furnierwerke Eberau (gegr. 1946), oder die Zweigniederlassungen von Großunternehmen, wie AEG in Gräfenberg (gegr. 1956), Vereinigte Deutsche Metallwerke A.G. in Scheßlitz (gegr. 1965) und die Bonbonfabrik C. Soldan in Adelsdorf (gegr. 1960).

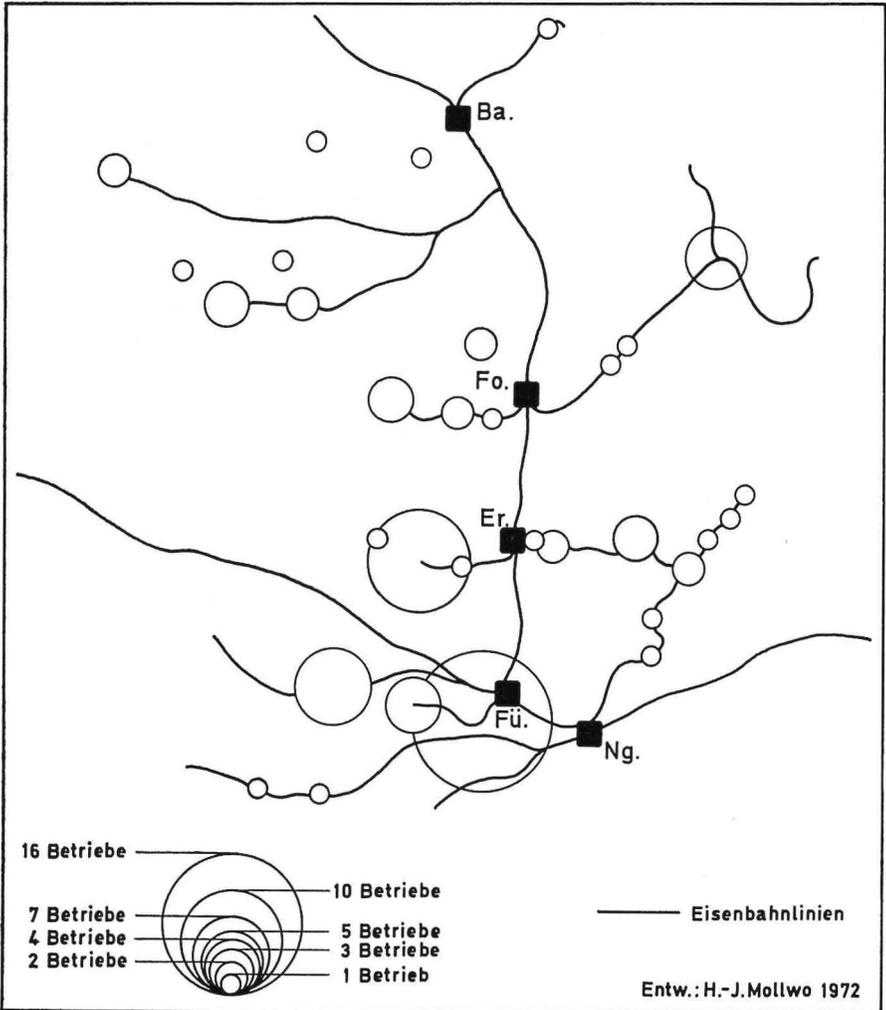


Abb. 6. Verteilung der Betriebe mit über 50 Beschäftigten im Steigerwald und in der Fränkischen Alb im Jahr 1965 (ohne Berücksichtigung der Hauptbahnorte)
Quelle: Nordbayer. Wirtschaftsjahrbuch 1965.

Betrachtet man nur die Verteilung der größeren Betriebe, d. h. Unternehmen mit mehr als 50 Beschäftigten, so tritt die durch die Lokalbahn-Leitlinien vorgeprägte Strukturierung des Raumes besonders hervor. Von im Jahr 1965 bestehenden 81 Betrieben lagen 74 in direkten Lokalbahnhöfen und nur 7 im eisenbahnlosen Gebiet, davon sogar nur zwei, in Oberreichenbach und Lisberg, in einer größeren Entfernung als 4 km zur nächsten Lokalbahn (vgl. Abb. 6).

Neben der Hauptentwicklungsachse, dem Regnitztal, entstanden so jüngere Entwicklungslinien, wie z. B. Erlangen-Neunkirchen-Eschenau-Gräfenberg, Fürth-Cadolzburg, Forchheim-Höchstadt, Forchheim-Ebermannstadt oder Erlangen-Herzogenaurach, die alle auf die ehemals das Verkehrsmonopol besitzenden Lokalbahnstrecken ausgerichtet sind. Offen-

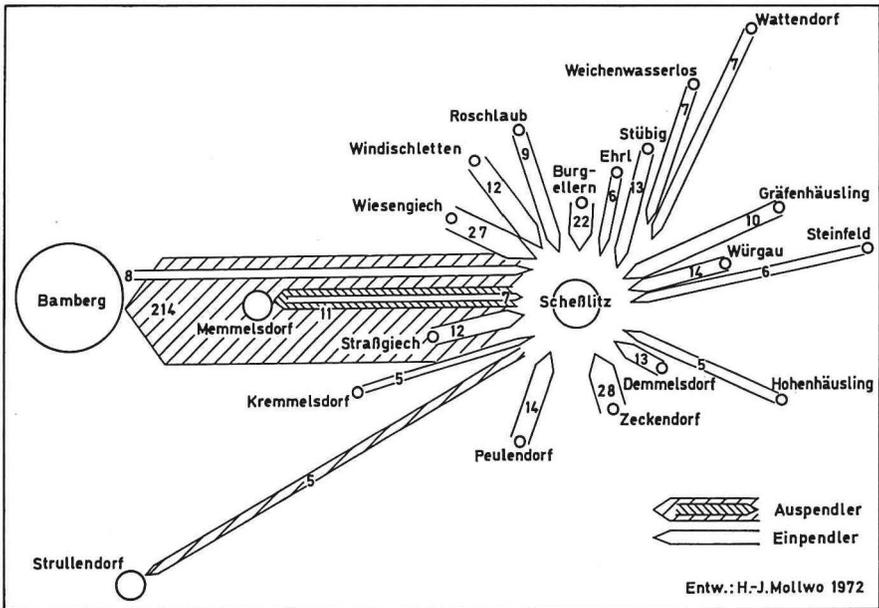


Abb. 7. Pendlerbereich Scheßlitz (Zahlen für 1961)

Quelle: Bayer. Stat. Landesamt; Beitr. z. Stat. Bayerns H. 255 a.

sichtlich hatten die Existenz der Stichbahnen, selbst wenn sie gegenwärtig nur ein potentielles, kaum genutztes Alternativ-Beförderungsmittel darstellen, und der durch sie in früherer Zeit hervorgerufene geringe Wirtschaftsvorsprung vor der Umgebung ausgereicht, hier innerhalb des Untersuchungsgebietes die bedeutendsten Fortschritte in der Nachkriegsentwicklung zu erzielen.

Während sich dieserart die größeren Industrieniederlassungen deutlich an den durch die Lokalbahnen vorgeprägten Leitlinien konzentrierten, nahm der Umfang der Pendelwanderung unter dem Einfluß des Kraftfahrzeugs auch in der Fläche stark zu. Zwar folgt die Richtung des Berufsverkehrs in die Agglomerationsräume nach wie vor meist den Lokalbahnlinien, selbst wenn er zum überwiegenden Teil bereits auf die Straße abgewandert ist, aber die gewerblich fortgeschrittenen Stichbahnorte ziehen heute selber einen beträchtlichen Pendlerstrom aus ihrer Umgebung an sich. Damit überlagern sich hier die Tendenzen als lokales, kleines Einpendlerzentrum für das abseitige Gebiet und Wohnsitz der Auspendler in die Hauptbahnstädte. Beispielhaft ist die Situation von Scheßlitz dargestellt (vgl. Abb. 7).

Die Pendelwanderung war jedoch nicht imstande, den abgelegenen Gebieten echte, mit eigenen Industrieansiedlungen vergleichbare Impulse zu vermitteln. Sie erbrachte lediglich eine oberflächliche, unzureichende Erhöhung des Steueraufkommens, wie aus der nachstehenden Entwicklung der Realsteuerkraftzahl je Einwohner von 1950 bis 1966 ersichtlich ist (Werte in DM):

	1950	1956	1962	1966
Mittelwerte der untersuchten Hauptbahnorte	21,—	54,—	81,—	100,—
Mittelwerte der untersuchten Lokalbahnorte	15,—	35,—	54,—	80,—
Mittelwerte der untersuchten eisenbahnlosen Orte	14,—	28,—	37,—	52,—

Ähnliches gilt für die Einwohnerentwicklung, die nach dem 2. Weltkrieg ebenfalls die bereits bestehende linienhafte Strukturierung sehr verschärfte:

Einwohnerentwicklung 1950 bis 1966	
Mittelwerte der untersuchten Hauptbahnorte:	+ 80,4 %
Mittelwerte der untersuchten Lokalbahnorte:	+ 27,3 %
Mittelwerte der untersuchten eisenbahnlosen Orte:	- 3,3 %

Insgesamt zeigen die verschiedenen Statistiken deutlich, daß die Schere zwischen den durch die alten Verkehrsleitlinien begünstigten Haupt- und Lokalbahnorten einerseits sowie den eisenbahnlosen Orten andererseits nach 1945 noch größer geworden ist. Die neuen Einflüsse — Kraftfahrzeuge, Heimatvertriebene, veränderter Arbeitsmarkt — glichen das als Relikt früherer Lokalbahn-Monopolzeiten bestehende Strukturgefälle nicht aus, sondern kamen im Gegenteil vor allem den schon etwas fortgeschrittenen Ortschaften zugute. Die Rolle der Lokalbahnen für die jüngste Entwicklung beschränkt sich dabei primär auf die von ihnen geleisteten linienhaften Vorprägungen, ohne durch ihr gegenwärtiges Verkehrsangebot heute noch eine entscheidende Anziehungskraft auszuüben. Damit zeigt sich, daß die moderne wirtschaftliche Entwicklung des Untersuchungsgebietes weit-

gehend unabhängig von den Lokalbahn-Leistungen verläuft, obwohl die regionale Verteilung ihrer Ansatzpunkte darauf zurückgeführt werden kann. Das beweist auch eine unter allen größeren Betrieben durchgeführte Fragebogenaktion, die unter anderem folgendes Ergebnis brachte:

Obwohl die größeren Industriebetriebe eindeutig die Stichbahnorte als Standorte bevorzugen und obwohl die Gründung vieler Unternehmen abseits der Hauptbahnen direkt oder indirekt ¹⁴ auf Lokalbahnauswirkungen zurückgeführt werden kann, sind die Betriebe zum weit überwiegenden Teil in ihrer gegenwärtigen Existenz nicht von den Stichbahnen abhängig, sondern innerhalb des Transportsektors auf den Straßenverkehr ausgerichtet.

Die neben den traditionellen Leitwegen einzige neue, deutlich erkennbare Bandstruktur hat sich entlang der 1964 eröffneten Bundesautobahn 15 Nürnberg-Frankfurt ausgebildet. Durch sie bzw. ihre hohe Verkehrswertigkeit wurde eine selektiv wirksame linienhafte Aufwertung der berührten Ortschaften eingeleitet, welche die alten Strukturen überlagerte und innerhalb der vergangenen 8 Jahre besonders durch Industrieansiedlungen, Reisedurchgangsverkehr sowie Erhöhung und Ausrichtung der Pendelwanderung sichtbar wurde. Insgesamt konnte bereits bis 1967 die Errichtung von 25 Betrieben, meist auf ehemaligen Deckenbaubahnhöfen, mit etwa 1500 Arbeitsplätzen direkt auf den Autobahnbau zurückgeführt werden.

4. Konsequenzen für die Deutsche Bundesbahn

Für die Deutsche Bundesbahn ergab sich nach dem 2. Weltkrieg die Notwendigkeit der Durchführung von Aktionen zur Rationalisierung ihrer Nebenbahnen. Die dabei vorgenommenen Stilllegungen riefen unter Hinweis auf die gemeinwirtschaftlichen Leistungen heftige Kritik hervor. Diese dürfte jedoch unberechtigt sein, da Streckenstilllegungen bereits eine sehr weitgehende Abwanderung des Verkehrs auf andere Beförderungsmittel, vor allem das Kraftfahrzeug, voraussetzen, so daß von einer entscheidenden Verschlechterung der Verkehrsbedienung kaum gesprochen werden kann. Der Bahn verbleibt in einem solchen Fall nur ein so spärlicher Restverkehr, daß ein mit hohen Kosten verbundenes Vorhalten von baulichen Anlagen, Material und Arbeitskraft nicht länger zu rechtfertigen ist. Dies kann an Beispielen aus dem Untersuchungsgebiet verdeutlicht werden. So wurde die Stilllegung der Lokalbahnstrecke Erlangen-Eschenau ¹⁵ u. a. mit folgendem Zahlenmaterial (Jahr 1961) begründet:

- (a) werktäglicher Gütertransport nur 4,5 Wagenladungen,
- (b) werktägliche Personenbeförderung etwa 1000 Personen,

14) Als Gründe wurden neben der Verkehrsgunst angeführt: bereits vorhandener Gewerbestand, ausgewiesenes Industriegelände, vorgebildete Arbeitskräfte.

15) Gesamtbetrieb am 1. 1. 1964 eingestellt.

- (c) Betriebszahl: 245; d. h. auf 100,— DM Einnahmen entfielen 245,— DM Ausgaben,
- (d) notwendige Oberbaumaßnahmen: 1,3 Mill. DM,
- (e) erforderliche Investitionen zur Neutrassierung und Modernisierung der Strecke ¹⁶: 25 Mill. DM.

In ähnlichem Maße war das Verkehrsvolumen der 1968 eingestellten Teilstrecke Ebermannstadt-Heiligenstadt auf ein Minimum zusammengeschrumpft. Hier betrug das werktägliche Personenaufkommen nur noch etwa 30 Reisende pro Zug, während das Güteraufkommen gerade noch eine Wagenladung (= 20 t) pro Tag erreichte. Die Kostendeckung der Strecke betrug lediglich noch 6%; den Jahresgesamteinnahmen von 11 700,— DM standen Ausgaben von 205 300,— DM gegenüber ¹⁷. Ebenso berechtigt war die Reisezugeinstellung 1961 auf der Strecke Frensdorf-Ebrach, da der Personenverkehr lediglich noch 62 Reisende pro Tag betrug. Dennoch erhoben sich in diesen drei Fällen von Streckenstilllegungen jeweils scharfe Proteste, in denen Prestigegedanken und politische Beziehungen meist eine größere Rolle spielten als sachliche Notwendigkeiten. Ohne stichhaltige Argumente erschöpften sich die Vorwürfe in sehr allgemein gehaltenen Befürchtungen wirtschaftlicher Schädigung und in Forderungen nach gemeinwirtschaftlichen Leistungen. Heute jedoch läßt sich anhand der verschiedensten Statistiken über die Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung beweisen, daß die Streckenstilllegungen in keiner Weise die befürchteten negativen Auswirkungen hervorgerufen haben, sondern im Gegenteil der intensive, von der Deutschen Bundesbahn eingerichtete Straßenersatzverkehr meist günstigere Bedingungen schuf.

Es ist daher zu erwarten, daß auch die demnächst geplanten Streckenstilllegungen, für die gegenwärtig zum Teil noch ausführliche Rentabilitätsberechnungen angestellt werden, keine ungünstigen Nachwirkungen haben werden, obwohl auch hier die betriebswirtschaftlichen Überlegungen der Deutschen Bundesbahn den Protesten und gemeinwirtschaftlichen Forderungen der betroffenen Ortschaften gegenüberstehen. Vorgesehen sind folgende Streckenstilllegungen:

- Forchheim-Behringersmühle (Gesamteinstellung beantragt),
- Großhabersdorf-Unternbibert (Gesamteinstellung beantragt),
- Strullendorf-Schlüsselfeld (Reisezugeinstellung geplant).

Über diese drei geplanten Einschränkungen hinaus sind im Untersuchungsraum nach Aussage der Deutschen Bundesbahn auf absehbare Zeit keine weiteren Stilllegungen zu erwarten, da die übrigen Lokalbahnen alle über den Rentabilitäts-Grenzwerten liegen.

¹⁶) Die Bahntrasse verlief weitgehend auf der Staatsstraße 2240 und behinderte in zunehmendem Maße den Kraftfahrzeug-Verkehr.

¹⁷) Landratsamt Ebermannstadt: Sammelakt über Ebermannstadt-Heiligenstadt.

Es deutet sich daher ein Endzustand an mit einem volkswirtschaftlich sinnvoll verkürzten Lokalbahnnetz und einem stark ausgebauten Straßenverkehr in der Fläche, der Zubringerdienste zu den weiterbestehenden Strecken leistet und damit deren Verkehrsaufkommen erhöht. Schon heute hat sich dieses arbeitsteilige Konzept zwischen Schiene und Straße durchaus bewährt und dazu beigetragen, daß die früher nur auf die Lokalbahnen angewiesenen Gegenden nach 1945 große wirtschaftliche Fortschritte gemacht haben. Darüberhinaus hat sich gerade in den letzten Jahren gezeigt, daß angesichts der steigenden Straßenüberfüllung den weiterbestehenden und rentablen Lokalbahnstrecken als Massenverkehrsmittel gute Zukunftschancen eingeräumt werden müssen, sofern sie modernisiert werden und durch Ausbau des Container- und Palettenverkehrs sowie eines Personenverkehrs-Verbundes in Form von integrierten Nahverkehrs-Schnellbahnen eine attraktive Beförderungs-Alternative darstellen. Einschränkend muß allerdings darauf verwiesen werden, daß der zum Teil primitive Ausbauzustand und die ungünstige Streckenführung der hiesigen Stichbahnen diese Zielsetzung erschweren. Es bedarf daher sicher noch eingehender Prüfungen der Deutschen Bundesbahn, um zu klären, welche Linien für einen Nahschnellverkehr geeignet sind.

Insgesamt kann jedoch für das Untersuchungsgebiet gesagt werden, daß die Forderungen nach radikalen Stilllegungen der Stichbahnen ebenso unberechtigt sind wie das Ansinnen an die Deutsche Bundesbahn, möglichst sämtliche Lokalbahnen auch bei kleinstem Verkehrsvolumen noch aufrechtzuerhalten. Es erscheint vielmehr gerade für diesen in unmittelbarer Nähe eines Ballungsgebietes gelegenen Untersuchungsraum von entscheidender Bedeutung zu sein, daß in der Zukunft noch mehr als heute durch sachgerechte Aufgabenteilung die spezifischen Vorteile der linienhaften Massen-Schienenbeförderung und des flächenhaften, individuellen Straßenverkehrs zu günstigeren Angeboten miteinander verbunden werden. Denn weder der Schienenverkehr — das zeigt die Zeit bis zum 2. Weltkrieg — noch der motorisierte Straßenverkehr — das wird z. B. in den Spitzenzeiten des Berufs- und Wochenendverkehrs deutlich — können hier allein die gegenwärtig und zukünftig anstehenden Verkehrsaufgaben bewältigen¹⁸.

18) Ein ausführliches Literaturverzeichnis sowie eine Zusammenstellung des verwendeten archivarischen und statistischen Materials ist der Originalarbeit beigelegt.