

Gerrit Schulz

Das Projekt Europabahn

Berücksichtigung in der Raumordnung
und verkehrliche Bedeutung

Arlanda → Stockholm Södertälje Nyköping Skavsta →
Norrköping Linköping Jönköping Värmamo
Helsingborg Lund Malmö Kastrup → Kopenhagen Roskilde
Nyköbing Falster Lübeck Hamburg

Europabahn

Europabahn



© Gerrit Schulz 2003

Diese Arbeit ist unter dem Titel „*Das Projekt Europabahn in der Raumordnung Europas, Schwedens und Deutschlands und dessen verkehrliche Bedeutung*“ als Diplomarbeit im Studiengang Raumplanung unter wissenschaftlicher Betreuung durch Prof. Dr.-Ing. Gerd Turowski, Fachgebiet Raumordnung und Landesplanung, und Dipl.-Ing. Gernot Steinberg, Fachgebiet Verkehrswesen und Verkehrsplanung, an der Universität Dortmund angenommen worden. Vorgelegt von Gerrit Schulz im Januar 2003.

Die vorliegende Fassung wurde vom Verfasser im März 2003 ergänzt und teilaktualisiert; das Layout wurde von Corinna Minnaar neu gestaltet.

Vorwort

„Schweden und Deutschland – zwei gute Freunde, die sich nach dem Krieg auseinander gelebt haben und nun dabei sind, die Bande neu zu knüpfen.“. So beginnt die Broschüre ‚Sverige och Tyskland – Schweden und Deutschland‘, die das Schwedische Institut im Jahre 2001 anlässlich des schwedischen Ratsvorsitzes in der Europäischen Union herausgegeben hat. Mit dieser Arbeit möchte ich meinen Teil zu dem oben gesagten beitragen und mich an dieser Stelle ganz herzlich bei allen in Schweden bedanken, die mich während der Diplomarbeit unterstützt haben und ohne deren Aufgeschlossenheit und Hilfsbereitschaft diese Arbeit nicht möglich gewesen wäre. Namentlich nennen möchte ich Malin Jansson und Mats Gustafsson, die mir die schwedische Gastfreundschaft in ganz besonderer Weise zuteil werden ließen.

Selbstverständlich gilt mein Dank auch den dänischen und deutschen Kontaktpersonen, die mir kooperativ zur Seite standen.

Gedankt sei zudem Nicola Jordan von der Abteilung für Skandinavistik an der Ruhr-Universität Bochum, die mir insbesondere bei der Herstellung der Erstkontakte nach Schweden behilflich war. An dieser Stelle möchte ich meine Missbilligung über die Schließung des Studienganges Skandinavistik an der Ruhr-Universität Bochum zum Ausdruck bringen. Der europäischen Integration ist diese Entscheidung, mit der die ‚Ruhrstadt‘ ihren einzigen Skandinavistik-Studiengang verliert, gewiss abträglich.

Allen weiteren Personen, die mich während meines Studiums auf verschiedenste Arten unterstützt haben, möchte ich meinen Dank aussprechen. Dazu gehören zuallererst meine Eltern, ohne deren Unterstützung mein Studium nicht in dieser Form möglich gewesen wäre.

Gerrit Schulz
Januar 2003

Inhalt


Vorwort	3
Inhalt	4
Bilder	7
Tabellen	9
Abkürzungen	10
Zusammenfassung	12
Sammanfattning	15
1 Einführung	18
1.1 Problemstellung und Aufbau der Arbeit	19
1.2 Vorgehensweise.....	21
1.3 Begriffsbestimmungen	22
1.4 Umgang mit ausländischen Vokabeln	23
2 Räumliche und verkehrliche Zusammenhänge des Hochgeschwindigkeitsverkehrs	24
2.1 Die Konkurrenzsituation im Personenfernverkehr.....	24
2.1.1 Motorisierter Individualverkehr als HGV-Konkurrent.....	24
2.1.2 Der Luftverkehr als HGV-Konkurrent.....	26
2.2 <i>Regionförstoring</i> (Vergrößerung der Regionen) durch Hochgeschwindigkeitsverkehr	29
2.3 Wirtschaftliche Einflüsse des HGV	31
2.4 Einflüsse auf Zentralität und überörtliche Siedlungsentwicklung	34
3 Die Ausgangslage für das Projekt Europabahn	36
3.1 Der Eisenbahnverkehr in und zwischen Deutschland und Schweden	37
3.1.1 Personenverkehr	38
3.1.2 Güterverkehr	41
3.2 Die gegenwärtige Eisenbahninfrastruktur	44
3.2.1 Deutschland	45
3.2.2 Dänemark	46
3.2.3 Schweden.....	49
3.3 Das Projekt Europabahn	53
3.3.1 Streckenverlauf und Ausbaustandard	55
3.3.2 Verkehrsfunktion	62

4	Ziele der Raum- und Verkehrsentwicklung im ‚Europakorridor‘	67
4.1	Europäische Ziele	67
4.1.1	Das Europäische Raumentwicklungskonzept (EUREK)	68
4.1.2	Die europäische Verkehrspolitik	73
4.1.2.1	Die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T)	74
4.1.2.2	Das Weißbuch: Die europäische Verkehrspolitik bis 2010	79
4.1.2.3	Die ‚Eisenbahnpakete‘	81
4.1.3	Zusammenarbeit im Ostseeraum: VASAB 2010 Plus	82
4.1.4	Fazit: Die Europabahn in der europäischen Raumordnung und Verkehrsplanung	85
4.2	Deutsche Ziele	86
4.2.1	Grundsätze und Zielsetzungen auf Bundesebene	88
4.2.1.1	Raumordnungspolitischer Orientierungsrahmen und Raumordnungspolitischer Handlungsrahmen	88
4.2.1.2	Bundesverkehrswegeplan 1992 und Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2003	91
4.2.1.3	Verkehrsbericht 2000	93
4.2.1.4	Bundesschienenwegeausbaugesetz und Bedarfsplan für die Bundesschienenwege	96
4.2.1.5	Deutsch-dänische Vereinbarung zu den Eisenbahnverbindungen im Korridor Hamburg – Öresund	97
4.2.2	Grundsätze und Zielsetzungen auf Länderebene	99
4.2.2.1	Hamburg	99
4.2.2.2	Schleswig-Holstein	104
4.2.2.3	Mecklenburg-Vorpommern	110
4.2.3	Fazit: Die Europabahn in der deutschen Raumordnung und Verkehrsplanung	115
4.3	Dänische Ziele	117
4.3.1	Zielsetzungen auf nationaler Ebene	117
4.3.1.1	<i>Landsplanredegørelse 2000</i> (Landesplanungsbericht 2000)	118
4.3.1.2	<i>Plan for jernbanenettet 2000 - 2004</i> (Plan für das Eisenbahnnetz 2000 - 2004)	119
4.3.2	Fazit: Die Europabahn in der dänischen Raumordnung und Verkehrsplanung	121

4.4	Schwedische Ziele	122
4.4.1	Der Aufbau des schwedischen Planungssystems.....	122
4.4.1.1	Planung auf <i>riksnivå</i> (gesamtstaatlicher Ebene)	122
4.4.1.2	Planung auf Ebene der <i>län</i> (Provinzen)	123
4.4.1.3	Planung auf Ebene der Gemeinden	125
4.4.2	Zielsetzungen auf nationaler Ebene	126
4.4.2.1	<i>Sverige 2009 – förslag till vision</i> (Schweden 2009 – Entwurf zu einer Vision).....	126
4.4.2.2	<i>Stomnätsplan und Banhållningsplan</i> (Kernnetzplan und Plan für den Ausbau und Unterhalt der Schienenwege).....	130
4.4.2.3	<i>De transportpolitiska målen</i> (Die verkehrspolitischen Ziele)	131
4.4.2.4	<i>Svenska Miljömål</i> (Schwedische Umweltziele).....	132
4.4.2.5	<i>Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem</i> (Infrastruktur für ein nachhaltiges Verkehrssystem).....	132
4.4.2.6	<i>En politik för tillväxt och livskraft i hela landet</i> (Eine Politik für Wachstum und Lebenskraft im ganzen Land)	133
4.4.3	Zielsetzungen auf regionaler Ebene	135
4.4.3.1	<i>Region Skåne</i> (Region Schonen)	135
4.4.3.2	<i>Kronobergs Län</i> (Provinz Kronoberg).....	137
4.4.3.3	<i>Jönköpings Län</i> (Provinz Jönköping)	140
4.4.3.4	<i>Östergötlands Län</i> (Provinz Östergötland).....	141
4.4.3.5	<i>Södermanlands Län</i> (Provinz Södermanland).....	143
4.4.3.6	<i>Stockholms Län</i> (Provinz Stockholm)	146
4.4.4	Fazit: Die Europabahn in der schwedischen Raumordnung und Verkehrsplanung.....	150
5	Fazit zum Projekt Europabahn	153
	Literatur	159
	Über den Autor	178

Bilder

Bild 2.1	Entwicklung der Verkehrsleistung im Luft- und Schienenpersonenfernverkehr in Deutschland (Quelle: eigene Darstellung; Daten: VERKEHR IN ZAHLEN 2001/2002; S. 213) ..27
Bild 2.2	Entwicklung des Modal Split Luft/HGV zwischen Madrid und Sevilla (Quelle: EUROPEAN COMMISSION 1998, S. 35)27
Bild 2.3	Veränderung im Luftverkehrsaufkommen nach der Einführung von HGV (Quelle: EUROPEAN COMMISSION 1998, S. 40)28
Bild 3.1	Eisenbahnnetz Norddeutschland, Dänemark, Südschweden (Quelle: THOMAS COOK PUBLISHING 1996, verändert)38
Bild 3.2	Modal Split nach Verkehrsleistung im Personenverkehr in Deutschland und Schweden 1997 (Quelle: eigene Darstellung; Daten: VERKEHR IN ZAHLEN 2001/2002, S. 215; SIKA 2002a, S. 20 ☐)39
Bild 3.3	Modal Split der Verkehrsleistung bei Inlandsreisen in Schweden über 100 km (einf. Strecke) 1999 (Quelle: eigene Darstellung; Daten: SIKA 2000, S. 84 ☐)39
Bild 3.4	Modal Split im deutschen Güterverkehr nach Verkehrsleistung (ohne Nahverk. dt. Lkw) 1997 (Quelle: eigene Darstellung; Daten: VERKEHR IN ZAHLEN 2001/2002, S. 231, 233).....41
Bild 3.5	Modal Split des Güterfernverkehrs nach Verkehrsleistung in Schweden 2000 (Quelle: BANVERKET 2002, S. 33 ☐)42
Bild 3.6	Verkehrsaufkommen (in 1.000 t) im grenzüberschreitenden Güterverkehr mit schwedischen Lkws (Quelle: SIKA 2002c, S. 19, verändert ☐)43
Bild 3.7	Eisenbahnnetz Hamburg, Schleswig-Holstein (Quelle: DB AG 1996, verändert).....45
Bild 3.8	Eisenbahnnetz Dänemark (Quelle: BANESTYRELSEN 2002, o.S. ☐)47
Bild 3.9	Eisenbahnnetz mit Bezeichnungen der <i>stomjärnvägar</i> (Kernbahnen) in Schweden (Quelle: BANVERKET 2001, S. 8 ☐)50
Bild 3.10	Die Region ‚Europakorridor‘ und die Europabahn (Quelle: EUROPAKORRIDOREN O.J.; verändert)53
Bild 3.11	Citytunnel Malmö (Quelle: CITYTUNNELKONSORTIET 2001, S. 3)58
Bild 3.12	Verbindung von <i>Södra Stambanan</i> und Europabahn bei Gripenberg (Quelle: NELLDAL/TROCHE 2001, S. 59 ☐; verändert)60
Bild 3.13	Untersuchungskorridore für den <i>Ostlänken</i> (Ausschnitt) (Quelle: NYKÖPING-ÖSTGÖTALÄNKEN AB 2002, INTERNET; verändert ☐)61
Bild 3.14	Europakorridor: Liniennetz für Hochgeschwindigkeitszüge (Quelle: NELLDAL/ TROCHE 2001, S. 88 ☐).....64

Bild 3.15	Europakorridor: Liniennetz für InterRegio-Züge (Quelle: NELLDAL/ TROCHE 2001, S. 89  ; verändert)	65
Bild 4.1	TEN-T (Horizont 2010) Eisenbahnen Deutschland (Quelle: EUROPÄISCHE KOMMISSION 2002, Internet).....	75
Bild 4.2	TEN-T (Horizont 2010) Eisenbahnen Schweden (Quelle: EUROPÄISCHE KOMMISSION 2002, Internet).....	76
Bild 4.3	Vision for the Baltic Sea Region 2010 - Comprehensive Integrated Map (Quelle: VASAB 2010, S. 9)	83
Bild 4.4	Leitbild Verkehr des Raumordnungspolitischen Orientierungsrahmens (Quelle: ORA 1993, S. 17)	89
Bild 4.5	Entwicklung der Betriebslänge des Eisenbahnnetzes (Quelle: eigene Darstellung, eigene Berechnung; Daten: VERKEHR IN ZAHLEN 2001/2002, S. 53; SIKa 2001b, S. 20).....	95
Bild 4.6	Planungsräume in Schleswig-Holstein (Quelle: LANDESREGIERUNG SH 2002, Internet) ...	104
Bild 4.7	Überregionale Achsen in Mecklenburg-Vorpommern (Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: LANDESZENTRALE FÜR POLITISCHE BILDUNG NRW 1998).....	111
Bild 4.8	Vision Dänemark 2025 (Quelle: MINISTRY OF ENVIRONMENT AND ENERGY 2000, S. 14 f., verändert).....	118
Bild 4.9	<i>Orter i samverkan</i> (Zusammenwirkende Orte) (Quelle: BOVERKET 1994, S. 13, verändert)	128
Bild 4.10	<i>Samverkansarenorna</i> (Arenen der Zusammenwirkung) (Quelle: BOVERKET 1994, S. 31)	130
Bild 4.11	Übersichtskarte Region Schonen (Quelle: Stadskartan 2003, Internet).....	135
Bild 4.12	Übersichtskarte <i>Kronobergs län</i> (Quelle: Stadskartan 2003, Internet).....	137
Bild 4.13	Übersichtskarte <i>Jönköpings län</i> (Quelle: Stadskartan 2003, Internet)	140
Bild 4.14	Übersichtskarte <i>Östergötlands län</i> (Quelle: Stadskartan 2003, Internet)	141
Bild 4.15	Übersichtskarte <i>Södermanlands län</i> (Quelle: Stadskartan 2003, Internet).....	143
Bild 4.16	Übersichtskarte <i>Stockholms län</i> (Quelle: Stadskartan 2003, Internet).....	146
Bild 4.17	Untersuchte Alternativen für die Citybanan in Stockholm (Quelle: RTK 2002, S. 21)	148
	Karte Bahnregion Süd (Schweden)	lose beigelegt
	Karte Bahnregion Ost (Schweden)	lose beigelegt

Tabellen

Tabelle 2.1	Entwicklung des Modal Split nach Pkm in Deutschland in Prozent	24
Tabelle 2.2	Konkurrenzfähigkeit des HGV im Vergleich zum MIV und Luftverkehr.....	28
Tabelle 2.3	Wegelängen im täglichen Personenverkehr nach Verkehrsmittel und Fahrzweck in Deutschland und Schweden	29
Tabelle 3.1	Personenverkehrsaufkommen über den Fehmarnbelt	40
Tabelle 3.2	Güterverkehrsaufkommen über den Fehmarnbelt	44
Tabelle 3.3	Ausbaustand des deutschen Teils der Strecke Hamburg - Kopenhagen.....	46
Tabelle 3.4	Ausbaustand des dänischen Teils der Strecke Hamburg - Kopenhagen - Helsingør/Malmö	48
Tabelle 3.5	Ausbaustand des schwedischen Teils der Strecke Kopenhagen - Stockholm.....	51
Tabelle 3.6	Interessenten und Mitglieder des Vereins Europakorridor bzw. der <i>Europakorridore AB</i>	55
Tabelle 3.7	Unterschiedliche Märkte im Zugverkehr	63
Tabelle 4.1	Beispiele für Eisenbahnreisezeiten in der STRING-Region	85
Tabelle 4.2	Projekte im Bundesschienenwegebedarfsplan mit Bezug zur Europabahn	96
Tabelle 4.3	Fahrzeit Berlin Zoo - Kopenhagen H über Hamburg bei Vollausbau	112
Tabelle 4.4	Auszug der Finanzplanung Eisenbahn und Straße 2004 - 2015	133
Tabelle 4.5	Ausgewählte Direktverbindungen ab Jönköping	141

Abkürzungen

AB	<i>Aktiebolag</i> (Aktiengesellschaft)
ABS	Ausbaustrecke
bet	<i>betänkande</i> (Bericht/Stellungnahme eines Ministeriums oder einer Enquetekommission)
BSR	<i>Baltic Sea Region</i>
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
C	<i>Centralstation</i> (Hauptbahnhof)
DB	Deutsche Bahn (AG)
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
EU-15	die 15 EU-Mitgliedsstaaten: Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Irland, Italien, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Portugal, Schweden und Spanien
EUREK	Europäisches Raumentwicklungskonzept
FNP	Flächennutzungsplan (hier: der Freien und Hansestadt Hamburg)
GV	Güterverkehr
HaRa	Raumordnungspolitischer Handlungsrahmen
HGV	Hochgeschwindigkeitsverkehr der Eisenbahn
HH	Freie und Hansestadt Hamburg
HL	Hansestadt Lübeck
i.d.F.	in der Fassung
i.d.R.	in der Regel
ICE	InterCityExpress (Hochgeschwindigkeitszug der Deutschen Bahn)
INTERREG	EU-Programm zur Unterstützung grenzüberschreitender Zusammenarbeit
ITF	Integraler Taktfahrplan
k.A.	keine Angabe
KOM	Dokument der Europäischen Kommission
KV	Kombinierter Verkehr
LROP MV	Landesraumordnungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern
LROPl SH	Landesraumordnungsplan Schleswig-Holstein

LVP	Landesverkehrsprogramm (hier: des Landes Schleswig-Holstein)
MIV	motorisierter Individualverkehr
NBS	Neubaustrecke
NUTS	<i>Nomenclature d'unités territoriales statistiques</i> (Statistische Gebietseinheiten der EU)
o.S.	ohne Seitenzahlen
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ORA	Raumordnungspolitischer Orientierungsrahmen
PACT	<i>Pilot Actions for Combined Transport</i>
Pkm	Personenkilometer
prop	<i>proposition</i> (Regierungsvorlage)
PV	Personenverkehr
qkm	Quadratkilometer
rskr	<i>riksdagsskrivelse</i> (Reichstagsbrief: Mitteilung über im Reichstag gefasste Beschlüsse)
RWA	Raumwirksamkeitsanalyse
SEK	Schwedische Kronen
SJ	<i>Statens Järnvägar</i> (Schwedische Staatsbahnen)
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
STRING	<i>Southwestern Baltic Sea Transregional Area Inventing New Geography</i>
TEN-T	Transeuropäisches Verkehrsnetz
TGV	<i>Train à Grande Vitesse</i> (Hochgeschwindigkeitszug der <i>Société Nationale de Chemins de fer Français</i> [SNCF])
tkm	Tonnenkilometer
v.a.	vor allem
VASAB	<i>Vision and Strategies around the Baltic Sea</i>
X2000	Hochgeschwindigkeitszug der SJ
📄	Original in dänischer Sprache, vom Verfasser übersetzt
📄	Original in schwedischer Sprache, vom Verfasser übersetzt

Zusammenfassung

Die Idee einer Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke von Hamburg über Kopenhagen nach Stockholm wurde in Schweden in der ersten Hälfte der 90er Jahre, noch vor dem EU-Beitritt des Landes, geboren. Die ‚Europabahn‘ getaufte Verbindung wird in Schweden als Anschluss der skandinavischen Halbinsel an Kontinentaleuropa gesehen. In Deutschland konzentriert sich die Diskussion diesbezüglich auf die feste Fehmarnbeltquerung, über deren Hinterlandanbindung wird in der Fachöffentlichkeit aber nur wenig diskutiert. Insofern besteht eine Diskrepanz zwischen der schwedischen und der deutschen Haltung gegenüber dem Projekt.

Die vorliegende Arbeit ist nach Kenntnis des Verfassers die erste deutschsprachige Studie zum Projekt Europabahn. Sie umfasst eine theoretische Darstellung der räumlichen und verkehrlichen Zusammenhänge des Hochgeschwindigkeitsverkehrs (HGV), erörtert den gegenwärtigen Zustand der Eisenbahninfrastruktur zwischen Hamburg und Stockholm und stellt diesem die Planungen für die Europabahn gegenüber. Zudem bietet sie erstmalig eine Übersicht über die aktuelle Berücksichtigung der Europabahn in der Raumordnung und Verkehrsplanung auf europäischer Ebene, auf der jeweiligen nationalen Ebene der drei berührten Staaten sowie für Deutschland und Schweden zusätzlich auf der regionalen Ebene.

Die Bedeutung des HGV resultiert aus dem entscheidenden Einfluss, den die Reisezeit auf der gesamten Quelle-Ziel-Relation bei der Wahl des Verkehrsmittels hat. In der direkten Konkurrenz ist die Bahn nur bei einer Fahrtdauer von bis zu gut drei Stunden dem Luftverkehr überlegen; für die Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem Pkw lässt sich keine eindeutige Grenze angeben. Neben verkehrs- und umweltpolitischen Gründen wird bei der Diskussion um den HGV i.d.R. auch das Argument eines positiven Einflusses auf die angeschlossenen Regionen angeführt. Dieser stellt sich jedoch nur unter bestimmten Bedingungen ein. Insofern ist auf teilweise abweichende Effekte des HGV in Deutschland und in Schweden hinzuweisen, die auf der Unterschiedlichkeit der Siedlungsstruktur und der Binnenwanderungen beruhen.

Die Planungen für die Europabahn sehen deren Verlauf über die kürzeste Verbindung zwischen Hamburg und der Öresundregion, d.h. über den Fehmarnbelt, vor (‚Vogelfluglinie‘). Auf dieser Route ist das Zugverkehrsaufkommen seit Jahren rückläufig, v.a. weil die Eisenbahninfrastruktur heutigen Anforderungen nicht mehr gerecht wird. Infolgedessen wird der Großteil der Züge einen 160 km langen Umweg über den Großen Belt geführt, seitdem die feste Querung dort einen ungebrochenen Verkehr ermöglicht. Im Falle einer festen Fehmarnbeltquerung ist mit der Zurückverlagerung des Eisenbahnverkehrs auf die Vogelfluglinie sowie mit einer generellen Verkehrszunahme zu rechnen. Etwa die Hälfte des Schienentransitverkehrs durch Deutschland macht schon heute der Schienengüterverkehr mit Quelle oder Ziel in Skandinavien aus.

Im europäischen Vergleich steht Schweden mit 63% Schienenanteil im grenzüberschreitenden Güterverkehr an der Spitze. Auch im inländischen Güterverkehr hat die Schiene in Schweden eine größere Verkehrsbedeutung als in Deutschland. Dennoch hat auch dort die Eisenbahninfrastruktur nicht mit der Verkehrsentwicklung Schritt gehalten. Mithin werden die durch die geografische Lage

bedingten Erreichbarkeitsnachteile durch Kapazitätsengpässe der Eisenbahninfrastruktur zusätzlich verschärft.

Die Europabahn baut die Engpässe sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr ab. Der Bau von HGV-Strecken und ihre Integration in ein Netz schneller regionaler und interregionaler Züge – wie beim Projekt Europabahn vorgesehen – ist zudem die bestgeeignetste Maßnahme zur *regionförstoring* (sprich: re|gjuhn|för|stuhring; Vergrößerung der Regionen). *Regionförstoring* bietet die Möglichkeit zur Stabilisierung der Zentren in den ländlichen Regionen. Die verbesserte Erschließung des Arbeitskräfte- und Arbeitsmarktpotenzials der Großstadt Jönköping und ihres Umlandes durch deren umfassende Einbindung in das nationale und internationale SPFV-Netz, ist das gewichtigste Argument für die Bevorzugung der Europabahn gegenüber dem Ausbau der *Södra Stambanan* für den HGV.

Auf der europäischen Ebene besteht das Bewusstsein, dass es einer verbesserten Anbindung Skandinaviens an den europäischen Kontinent auf dem Landweg bedarf. Der überwiegende Teil der im EUREK und im Weißbuch zur Verkehrsentwicklung festgehaltenen Politikziele der EU stützen das Projekt Europabahn. In Schweden ließen sich diese Ziele jedoch ebenfalls mit dem Ausbau der *Södra Stambanan* erreichen. Dies ist als ein Grund dafür zu sehen, dass die Europabahn in den transeuropäischen Verkehrsnetzen (TEN-T) bislang (März 2003) nur teilweise enthalten ist. Als einziges offizielles Dokument bildet die ‚Comprehensive Integrated Map‘ der VASAB die Europabahn in ihrer von *Europakorridoren* angestrebten Streckenführung – allerdings ohne die feste Fehmarnbeltquerung – ab.

In Deutschland fordern alle untersuchten Dokumente der Bundesebene die Verlagerung von mehr Verkehr auf die Schiene und sehen den weiteren Ausbau des HGV-Netzes vor. Obwohl die allgemeine Dringlichkeit der Ertüchtigung des Eisenbahnnetzes auf die durchgängig als wichtige europäische Achse dargestellte Relation Hamburg - Öresundregion übertragen wird, bleiben die Ausbauziele auf deutscher Seite bescheiden. Selbst bei einer positiven Entscheidung zur festen Fehmarnbeltquerung sehen die Pläne nur eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h vor. Die Bundesraumordnung steht einer Aufstufung des Projektes zur HGV¹- Ausbau- oder Neubaustrecke nach einer positiven Entscheidung über die feste Fehmarnbeltquerung nicht entgegen.

Auf Länderebene besteht keine so weitgehende Übereinstimmung der einzelnen Pläne. Während Hamburg die Europabahn offiziell unterstützt, ist in Schleswig-Holstein tendenziell die Abkehr von einer HGV-Strecke festzustellen. In keinem der beiden Länder werden Trassenkorridore freigehalten. Dies wird im Falle einer späteren Entscheidung für den HGV zu Schwierigkeiten bei der Integration einer Strecke in die entsprechenden Pläne führen. In den Plänen und Programmen Mecklenburg-Vorpommerns findet sich in kein direkter Bezug zur Europabahn.

Die kompakte Betrachtung Dänemarks führt zu dem Schluss, dass gegenwärtig auf nationaler Ebene kaum Interesse am Projekt Europabahn besteht. Das neue Paradigma der effektiveren Ausnutzung der bestehenden Infrastruktur verfolgt das Ziel, Neubauvorhaben so weit wie möglich zu vermeiden. Der dänische Plan für das Eisenbahnnetz rechnet indes bereits um 2004 mit Engpässen im Schienengüterverkehr auf der Große-Belt-Querung und wirft damit die Frage auf, wie eine

¹ D.h. für eine Höchstgeschwindigkeit von mindestens 200 km/h.

überlastete Infrastruktur effektiver genutzt werden kann. Da die Vogelfluglinie als internationale Verkehrsachse nicht in Frage gestellt wird, steht die Raumordnung der Wiederaufnahme der Planungen des dänischen Abschnitts der Europabahn nicht im Wege.

In Anbetracht der seit nun einem Jahrzehnt andauernden Bemühungen der Interessenorganisation *Europakorridoren* ist der formale Status des Projektes Europabahn in Schweden ernüchternd: Die Konsequenzen eines Tunnels zwischen Helsingør und Helsingborg werden untersucht, der *Ostlänken* (HGV-Strecke Linköping - Stockholm) befindet sich in einem fortgeschrittenen Planungsstadium und südlich von Stockholm gibt es eine 28 km kurze Hochgeschwindigkeitsstrecke. Erst im Januar 2002 begann *Banverket* (Zentralamt für Eisenbahnwesen) mit einer Voruntersuchung zur Europabahn.

Direkten Eingang in die nationalen schwedischen Pläne und Programme hat die Europabahn bislang (Januar 2003) nicht gefunden. Wegen des generell notwendigen Ausbaus der Eisenbahninfrastruktur und der grundsätzlichen Förderung des HGV steht ihr aber auch keiner der untersuchten schwedischen Pläne und Programme entgegen. Ebenso wie auf der europäischen Ebene lässt sich aber auch hier die Mehrzahl der Argumente gleichermaßen für einen HGV-Ausbau der *Södra Stambanan* anführen. Allein das als Leitbild für die nationale Raumordnung zu bezeichnende Dokument *Sverige 2009* (Schweden 2009) enthält Erkenntnisse und konzeptionelle Elemente, welche die Europabahn stärker stützen als die *Södra Stambanan*.

Die Haltung der regionalen Ebene in Bezug auf die Europabahn fällt keineswegs so eindeutig positiv aus, wie von *Europakorridoren* kommuniziert. Das einzige² *län* (Provinz), das das Projekt voll unterstützt, ist Östergötland. *Södermanlands län* befürwortet den *Ostlänken*, ist an dem Gesamtvorhaben aber wenig interessiert. Auch *Stockholms län* konzentriert sich vornehmlich auf regionale Belange. Schonen unterstützt die Europabahn genauso wie den Ausbau der *Södra Stambanan* und untersucht beide Projekte weiter. *Kronobergs län* erklärt, es verhalte sich abwartend, bei genauer Analyse wird jedoch eine eher ablehnende Haltung deutlich.

Die Zusammenschau des Planungsstatus' der Europabahn in Deutschland, Dänemark und Schweden zeigt, dass es zur Zeit in keinem der drei Staaten konkrete Planungen für das Gesamtprojekt gibt. Dennoch machen Planungen für den Ausbau verschiedener Teilstücke sowie einiger Knotenpunkte unterschiedliche Einstellungen zum Hochgeschwindigkeitsprojekt deutlich. Nicht nur angesichts dieser Differenzen ist zu kritisieren, dass bislang zu wenige Alternativlösungen zum Gesamtprojekt untersucht worden sind. So konnte z.B. eine Notwendigkeit für den Abschnitt Kopenhagen - Jönköping via Värnamo in dieser Arbeit nicht hergeleitet werden, wohingegen für die nördliche Europabahn (Jönköping - Stockholm) die positiven Argumente deutlich überwiegen.

Der Verfasser ist zuversichtlich, dass in Schweden für alle Teilabschnitte Lösungen gefunden werden, die

- zum Luftverkehr konkurrenzfähige Verbindungen schaffen,
- die die Fahrzeitgewinne des HGV in die Fläche tragen, sowie
- ausreichende neue Kapazitäten für den Schienengüterverkehr verfügbar machen.

² Zur Haltung von Jönköpings län kann keine Aussage getroffen werden, da dem Verfasser keine entsprechenden Auskünfte gegeben wurden.

Dass auf deutscher und dänischer Seite nicht die Bereitschaft zum Neubau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke besteht ist zu bedauern. Mit einer konventionellen Eisenbahnstrecke werden die gewünschten Verkehrsverlagerungen auf die Schiene nicht zu erreichen sein.

Sammanfattning

Idén till höghastighetsjärnvägen från Hamburg via Köpenhamn till Stockholm föddes i Sverige under 90talets första hälft, ännu före EU-inträdet. Förbindelsen, som döptes till 'Europabanan', ses i Sverige som den skandinaviska halvöns anslutning till kontinenten. I Tyskland koncentreras denna diskussion på den fasta Fehmarnbältförbindelsen, men det förs ingen riktig debatt om huruvida den anslutas till nätet i sin helhet. Det finns alltså en diskrepans mellan den svenska och den tyska inställningen till projektet.

Det föreliggande arbetet är enligt författarens kännedom den första tyskspråkiga studien om projektet 'Europabanan'. Den omfattar en teoretisk framställning av höghastighetstrafikens rumsliga/territoriella och trafikmässiga sammanhang, diskuterar det nuvarande tillståndet av järnvägsinfrastrukturen mellan Hamburg och Stockholm samt jämför det med planeringarna för Europabanan. Dessutom ger det för första gången en översikt över det aktuella beaktandet av Europabanan inom statlig territoriell planering och trafikplanering på den europeiska nivån, på den nationella nivån inom de tre berörda staterna samt, beträffande Tyskland och Sverige, även på den regionala nivån.

Höghastighetstrafikens betydelse resulterar från det avgörande inflytande som restiden – sett på hela dörr-till-dörr-relationen – har vid valet av trafikmedel. I direkt konkurrens är järnvägen lufttrafiken överlägsen bara när det gäller en körtid på upp till drygt tre timmar, beträffande konkurrenskraften gentemot bilen finns det inga klara insikter. Förutom trafik- och miljöpolitiska skäl har man i debatten kring höghastighetstrafiken också anfört argumentet om ett positivt ekonomiskt inflytande på de anslutna regionerna. Till detta behövs dock vissa förutsättningar. På grund av avvikande villkor i Tyskland och Sverige, t ex beträffande bosättningsstruktur och inrikes omflyttning, har även höghastighetstrafiken delvis avvikande effekter i respektive stat.

Europabanan ska enligt planeringen sträcka sig längs den kortaste förbindelsen mellan Hamburg och Öresundsregionen, dvs över Fehmarnbält ('Fågelvägsleden'). Denna rutt trafikeras av allt färre tåg för varje år, framför allt eftersom järnvägsinfrastrukturen sedan många år inte längre har uppfyllt dagens krav. Därför tar de flesta tågen en omväg på 160 km över Stora Bält, sedan den fasta förbindelsen möjliggör en genomgående trafik med tåg. I fall av en fast Fehmarnbältförbindelse måste man räkna med järnvägstrafikens omflyttning tillbaka till Fågelvägsleden samt med en generell trafiktillväxt. Järnvägsgodstrafik som kommer från eller går till Skandinavien utgör redan idag ungefär hälften av transittrafiken med tåg genom Tyskland.

I europeisk jämförelse ligger Sverige i toppen med en järnvägsandel på 63 % av den gränsöverskridande godstrafiken. Även i den inrikes godstrafiken har järnvägen en större betydelse

i Sverige än i Tyskland. Ändå har järnvägsinfrastrukturen inte heller i Sverige hållit jämna steg med trafikutvecklingen. Följaktligen ökar det svenska avståndshandikappet ytterligare pga flaskhalsar inom det svenska järnvägsnätet.

Europabanan skapar tillräcklig kapacitet för både person- och godstrafik. Byggandet av höghastighetsjärnvägar och deras integration i ett nät av snabba regionala och interregionala tåg – vilket är målet med Europabanan – är dessutom den lämpligaste åtgärden för regionförstoring. Regionförstoring är en möjlighet för att stabilisera centralorter (småstäder) på landsbygden. Den förbättrade tillgängligheten till arbetskraft och arbetsplatser i Jönköping och dess omnejd genom deras omfattande integration i det nationella och internationella fjärrtågsnätet är det viktigaste argumentet för Europabanans gynnande framför Södra stambanans utbyggnad för höghastighetstrafiken.

På den europeiska nivån finns ett medvetande om behovet av en förbättrad förbindelse mellan Skandinavien och kontinenten landvägen. De flesta politikmål som är fastslagna i ´European Spatial Development Program´ och i Europeiska kommissionens vitbok om trafikutveckling kan anses stödja projektet Europabanan. I Sverige skulle det dock vara möjligt att uppnå dessa mål genom Södra stambanans utbyggnad. Detta är ett av skälen till att Europabanan hittills (januari 2003) bara delvis har ingått i de transeuropeiska trafiknäten (TEN-T). VASABs ´Comprehensive Integrated Map´ utgör det enda officiella dokument som visar Europabanan i dess av Europakorridoren tänkta sträckning – dock utan den fasta Fehmarnbältförbindelsen.

I Tyskland kräver alla undersökta dokument på den nationella nivån att en större del av transporter ska flyttas till järnvägen och planerar höghastighetsnätets fortsatta utbyggnad. Även om man har insett brådskan och vikten av att modernisera järnvägsnätet och tillämpat dem på sträckan Hamburg - Öresundsregionen som brukar framställas som viktig europeisk axel så förblir utbyggnadsmålen på den tyska sidan blygsamma. Till och med i fall av ett positivt beslut om en fast Fehmarnbältförbindelse avser planeringen bara en maximihastighet på 160 km/t. En uppvärdering av projektet till ut- eller nybyggnad av en höghastighetssträcka (dvs avsedd för 200 km/t eller mer) skulle inte vålla problem för den förbundsstatliga territoriella planeringen (*Bundesraumordnung*).

På *Ländernas*³ nivå överensstämmer de enskilda planerna inte i lika stor utsträckning. Medan Hamburg officiellt stödjer Europabanan, får man i Schleswig-Holstein konstatera en tendens att frångå höghastighetssträckan. I inget av dessa två *Länder* håller man korridorer öppna för en möjlig framtida höghastighetsbana. Därför kommer det i fall av ett senare avgörande för höghastighetstrafiken att vara problematiskt att integrera sträckan i de motsvarande planerna. I Mecklenburg-Vorpommerns planer och program refereras det inte direkt till Europabanan.

När man närmare granskar Danmark visar det sig att det för närvarande knappast finns något intresse för projektet Europabanan på den nationella nivån. Det nya paradigmet om ett effektivare utnyttjande av den bestående infrastrukturen eftersträvar målet att minimera antalet nybyggnadsprojekt. Den danska ´Plan for jernbanenettet 2000 - 2004´ räknar emellertid med att den fasta Storabältförbindelsen redan omkring år 2004 blir en flaskhals för godståg. Detta leder till frågan hur man skulle kunna utnyttja en bristfällig infrastruktur på ett effektivare sätt. Eftersom

³ Hamburg, Schleswig-Holstein och Mecklenburg-Vorpommern.

Fågelvägsleden som axel för den internationella trafiken inte ifrågasätts står den statliga territoriella planeringen inte i vägen för ett återupptagande av planeringen för Europabananans danska del.

Trots mer än tio års bemödanden från intresseorganisationen Europakorridorens sida är projektets formella status i Sverige tillnyktrande: Konsekvenserna av en tunnel mellan Helsingör och Helsingborg utreds, Ostlänken (höghastighetsjärnvägen Linköping - Stockholm) befinner sig i ett avancerat planeringsstadium, och söder om Stockholm finns det en kort höghastighetssträcka på 28 km. Det var först i januari 2002 som Banverket inledde en översiktlig utredning om Europabanan.

Europabanan har hittills (januari 2003) inte ingått i de svenska nationella planerna och programmen. På grund av den generellt nödvändiga utbyggnaden av järnvägsinfrastrukturen och det allmänna stödet för höghastighetstrafiken finns det inte heller några planer eller program som står i vägen för detta projekt. Precis som på den europeiska nivån kan flertalet av argumenten lika bra användas för Södra stambanans utbyggnad. Det är bara dokumentet 'Sverige 2009' (som kan beskrivas som förebild för den statliga territoriella planeringen) som innehåller insikter och konceptionella element som ger starkare stöd för Europabanan än för Södra stambanan.

På den regionala nivån är inställningen till Europabanan inte alls så entydigt positiv som det påstås av Europakorridoren. Östergötland är det enda länet som fullständigt stödjer projektet. Södermanlands län tillstyrker Ostlänken, men är bara lite intresserat av hela projektet. Detta gäller också för Stockholms län som huvudsakligen koncentrerar sig på regionala intressen. Skåne stödjer både Europabanan och Södra stambanans utbyggnad och fortsätter att utreda båda projekten. Kronobergs län förklarar sig ha en något avvaktande inställning till projektet, en mer djupgående analys visar dock snarare en avvisande hållning.

Översikten över planeringsstatus gällande Europabanan i Tyskland, Danmark och Sverige visar att det för närvarande inte finns några konkreta planer för hela projektet. Ändå tyder planerna för utbyggnad av olika delavschnitt på klart olika hållningar till höghastighetsprojektet. Det är inte bara vid åsynen av dessa differenser som man måste rikta kritik mot att alltför få alternativa lösningar har utretts. Det har t ex i detta arbete inte varit möjligt att motivera nödvändigheten av avsnittet Köpenhamn - Jönköping över Värnamo, varemot de positiva argumenten för Norra Europabanan (Jönköping - Stockholm) är klart övervägande.

Författaren är optimistisk om att det i Sverige kommer att hittas lösningar inom alla delavschnitt för att

- skapa tågförbindelser som är konkurrenskraftiga mot flygtrafiken,
- som ger restidsvinster även för småstäderna samt
- skapar tillräckliga nya kapaciteter för järnvägsgodstrafiken.

Det är beklagligt att varken Tyskland eller Danmark har en positiv inställning till nybyggandet av en höghastighetssträcka. Genom en konventionell järnvägssträcka kommer den önskade omflyttningen av trafiken till järnvägen inte att uppnås.

1 Einführung

Im europäischen Eisenbahnverkehr herrscht eine ambivalente Stimmung zwischen Aufbruch und Untergang: Einerseits eröffnet die begonnene Liberalisierung des Eisenbahnmarktes privaten, häufig innovativen, Unternehmen die Chance, Verkehrsdienstleistungen zu erbringen, für die den Staatsbahnen die Flexibilität oder schlicht das Interesse fehlt. Andererseits wächst – ungeachtet aller politischen Beteuerungen, Verkehr von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger wie die Bahn verlagern zu wollen – das europäische Fernstraßennetz unvermindert weiter, während das Schienennetz nach wie vor schrumpft (EUROPÄISCHE KOMMISSION 2001a, S. 125). Gleichzeitig verliert die Eisenbahn, europaweit betrachtet, fortwährend Verkehrsanteile (1980: 8,4%; 1990: 6,7%; 1998: 6,1% der Pkm in der EU-15; EUROPÄISCHE KOMMISSION 2001b, S. 62). Zumindest in Deutschland scheinen andere Interessen schwerer zu wiegen als die Vorsorge für eine zukünftige ‚Revitalisierung‘ des Schienenverkehrs. Denn wie anders ist es zu erklären, dass gegenwärtig in großem Umfang zur Zeit nicht benötigte Bahnhöfe und Bahnstrecken mit bahnfremden Nutzungen überbaut werden, womit sie der Bahn für Jahrzehnte, wenn nicht gar auf ewig, verloren gehen?

Die Europäische Union bemüht sich nach Kräften, einem weiteren Bedeutungsverlust der Eisenbahn entgegenzuwirken. Dazu kann der Hochgeschwindigkeitsverkehr der Eisenbahnen beitragen, dessen Verkehrsleistung sich von 1995 auf 2001 annähernd verdoppelt hat (ELLWANGER 2002, S. 8). Damit ist der HGV das erfolgreichste Bahnprodukt in Europa und trägt bedeutend zu einem umweltverträglicheren Verkehr bei (ELLWANGER 25.04.2002, mündlich). Die technische Entwicklung bringt weitere Fortschritte: So verbraucht *„der ICE 3 gegenüber Vorgängermodellen trotz deutlich höherer Geschwindigkeit pro Passagier 25 Prozent weniger Energie ... – ein Fortschritt, der sich gleichermaßen positiv auf die Wirtschaftlichkeit und die Umweltverträglichkeit des neuen ICE-Modells auswirkt.“* (KURZ 2002, S. 22).

In Schweden ist das Topprodukt der *Statens Järnvägar* (SJ, Schwedische Staatsbahnen), der bis zu 220 km/h schnelle Neigetechnikzug X2000, auf der Relation Göteborg - Stockholm Marktführer (455 km, Fahrzeit etwa 3 Stunden) und auch auf der Verbindung Kopenhagen - Stockholm (661 km, Fahrzeit etwa 5 Stunden) verkehren die X2000-Züge. Neubaustrecken für den Hochgeschwindigkeitsverkehr gibt es in Schweden hingegen bisher kaum.

Anders stellt sich die Lage in Deutschland dar, wo dem ICE teilweise spezielle für die Hochgeschwindigkeit ausgelegte, Trassen zur Verfügung stehen. Die nördlichste im Taktverkehr von HGV-Zügen angefahrene deutsche Stadt ist Hamburg. Der Ausbaustandard der Bahnstrecken nördlich von Hamburg bleibt deutlich hinter dem Durchschnitt der Alten Länder zurück.

Hamburg bildet zugleich die Südspitze des ‚Europakorridors‘. Der ‚Europakorridor‘ ist die Region, die sich zwischen Stockholm, Göteborg, Kopenhagen und Hamburg erstreckt. Sie wurde von der Interessengemeinschaft *Europakorridoren* ‚erfunden‘, die sich in Schweden wegen der Unzufriedenheit mit den gegenwärtig in diesem bevölkerungsreichsten schwedischen Landesteil bestehenden Verkehrsverbindungen gegründet hat. Kern der Bemühungen sind die Hochgeschwindigkeitsbahnstrecken Stockholm/Jönköping - Göteborg (Götalandsbahn) und Stockholm - Hamburg (Europabahn). Sie sollen vor allem den Personenverkehr aufnehmen und so Kapazitäten

auf den bestehenden, teilweise bereits heute ausgelasteten oder überlasteten, Bahnstrecken für den Güterverkehr und den Regionalverkehr verfügbar machen. Damit haben die HGV-Strecken im Europakorridor eine große Bedeutung für die bessere Anbindung Schwedens an den europäischen Kontinent, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. Schweden führt rund 60% seiner Exportgüter in die europäischen Märkte südlich des Landes aus (SI 2000a, S. 3).

1.1 Problemstellung und Aufbau der Arbeit

Ausgehend von dem durch die Internet-Seiten der Lobbyorganisation *Europakorridore* vermittelten Eindruck, dass an der Realisierung zumindest des schwedischen Teils der Hochgeschwindigkeitsbahnstrecken im ‚Europakorridor‘ kaum Zweifel bestehen können, stellte sich die Frage nach dem tatsächlichen Planungsstadium. Vor dem Hintergrund der relativ geringen Bekanntheit des Hochgeschwindigkeitsprojektes Hamburg - Stockholm (Europabahn) in Deutschland stellte sich ferner die Frage, ob das Projekt ein Beispiel für die mangelhafte Abstimmung verschiedener nationaler Planungen ist. Aufgrund dieser Fragestellung wurde die Untersuchung auf die Strecke Hamburg - Stockholm, also auf die Europabahn, beschränkt, da die Götalandsbahn (Göteborg - Stockholm) ein rein schwedisches Projekt ist, welches keinen unmittelbaren Bezug zu Deutschland hat. Folgerichtig wird auch der nordwestliche Teil des ‚Europakorridors‘ nicht untersucht.

Anders als die schwedischen Studien zur Europabahn, ist diese Arbeit mit einer nordwärts gerichteten Perspektive geschrieben worden. Daran orientiert sich sowohl die Betrachtung der Strecke als auch der Regionen; d.h. die Untersuchung folgt konsequent der Süd-Nord-Richtung (von Hamburg nach Stockholm).

Der Schwerpunkt dieser Arbeit liegt auf Europa, Schweden und Deutschland. Folgende Gründe lassen sich dafür anführen:

- Europa: Ein Projekt, das drei europäische Staaten (Deutschland Schweden und Dänemark) umfasst, wird allein schon durch diese Tatsache zu einem europäischen Projekt. Alle drei beteiligten Staaten sind Mitglieder der Europäischen Union (EU) und Anrainer der Ostsee. Auf diesen Ebenen gibt es eine raumordnerische Zusammenarbeit; die EU verfügt zudem über Kompetenzen bei der Gestaltung der Rahmenbedingungen für die Verkehrsentwicklung. Am Projekt Europabahn kann untersucht werden, ob diese Kooperationen auf konkrete Projekte anwendbar sind oder sich allein auf abstrakter Ebene bewegen.
- Schweden: Die Initiative für das Projekt ging und geht nach wie vor von Schweden aus. Schweden orientiert sich seit dem EU-Beitritt im Jahre 1995 stark nach Europa und erstrebt daher eine bessere Anbindung auf dem Landweg. Es war für den Verfasser bei verschiedenen Gesprächen⁴ mit Schweden interessant zu erfahren, dass sie sehr zuversichtlich sind, dass es zu einer positiven Entscheidung hinsichtlich des Baus einer festen Fehmarnbeltquerung kommt. Ein häufig geäußertes Satz war: „*Den kommer väl att byggas*“ – „*Die wird wohl gebaut werden.*“ (■⁵). Aufgrund der großen Zahl schwedischer Mitglieder bei *Europakorridoren* ist zu vermuten, dass mit dem Projekt noch weitere Ziele verbunden sind. Diese sind im Rahmen dieser Studie erforscht worden.

⁴ Gespräche im Rahmen des Schweden-Aufenthalts des Verfassers im Sommer 2002. Die Gesprächspartner stellen keinen repräsentativen Querschnitt der Bevölkerung dar.

⁵ Zur Erklärung des Symbols siehe Kapitel 1.4, S. 23.

- Deutschland: In Deutschland ist die Europabahn ein nur wenig beachtetes Thema. Zwar ist vielfach bekannt, dass eine Entscheidung für oder gegen die feste Fehmarnbeltquerung bevorsteht, über deren Hinterlandanbindung wird aber in der Fachöffentlichkeit nur wenig diskutiert⁶. Deutsche Studien über das Projekt Europabahn (Hamburg - Stockholm) sind dem Verfasser nicht bekannt. Insofern scheint eine Diskrepanz zwischen der schwedischen und der deutschen Haltung dem Projekt gegenüber zu bestehen. Die Untersuchung soll klären, inwieweit dieser Eindruck zutrifft.
- Dänemark: Ostdänemark (ohne Bornholm) samt der Hauptstadtregion würde durch die Europabahn sowohl von besseren Verbindungen nach Schweden als auch nach Deutschland profitieren. Zudem ist der deutsche Teil der Hochgeschwindigkeitsstrecke ohne ihre Fortführung in Dänemark nicht denkbar. Es sind somit gewichtige Gründe vorhanden, auch Dänemark in die Untersuchung miteinzubeziehen. Aufgrund der begrenzten Bearbeitungszeit dieser Diplomarbeit waren aber Einschnitte bei der Ausarbeitung des Themas unvermeidbar. Um Dänemark gleichwertig in die Arbeit miteinzubeziehen, hätte die Betrachtung der anderen Untersuchungsgegenstände überproportional reduziert werden müssen, weil dem Verfasser zum Studium der dänischen Quellen die entsprechenden Sprachkenntnisse fehlen.⁷ Daher wurde Dänemark bei der Analyse nur in verkürzter Form betrachtet.

Über die o.g. Aspekte hinaus besteht das Thema dieser Arbeit in der Frage nach der Berücksichtigung des Projektes Europabahn in den Plänen und Programmen zur Raumordnung und Verkehrsentwicklung sowie den mit dem Projekt verfolgten Zielen. Im Falle der Nichtberücksichtigung des Projektes Europabahn wird dessen Integrationsmöglichkeit in die Pläne und Programme untersucht. Beim Fehlen von der Forschungsfrage entsprechenden Plänen und Programmen oder bei Nichtunterstützung der Europabahn werden die allgemeinen Ziele der Raum- und Verkehrsentwicklung erkundet. Dies ermöglicht es, auch in jenen Fällen die Möglichkeit zur Integration der Europabahn abzuschätzen.

Dabei stand nicht die Anpassung des Projektes an Natur und Landschaft im Vordergrund. Diese Frage hängt stark von der konkret gewählten Trasse und der Bauform (z.B. Hochlage, Tieflage, Eintunnelung) ab. Vielmehr wird der gegenwärtige Zustand des Verkehrssystems und hier wiederum insbesondere des Eisenbahnverkehrs im Hinblick darauf analysiert, inwiefern die Realisierung der Europabahn zu Verbesserungen beitrüge und somit welche verkehrliche Bedeutung sie hätte.

Um den Fragestellungen gerecht werden zu können, wird zu Beginn in Kapitel 2 der Stand der Forschung zu den räumlichen und verkehrlichen Zusammenhängen des Hochgeschwindigkeitsverkehrs dargelegt. Dabei wird auch aufgezeigt, weshalb Hochgeschwindigkeitsverkehr notwendig ist, wenn die Eisenbahn (wieder) größere Anteile des Verkehrs übernehmen soll.

Daran schließt sich in Kapitel 3 eine Analyse der Ausgangssituation im Untersuchungsraum an. Behandelt werden der Eisenbahnverkehr und die Eisenbahninfrastruktur. Die nachfolgende Vorstellung des Projektes Europabahn ermöglicht einen Eindruck von den Änderungen, zu denen die Europabahn im Verkehrsbereich führen würde.

⁶ Als Indikator dafür kann die Anzahl der gefundenen Seiten im Internet dienen: Die Suchmaschine Google fand am 07.01.2003 unter dem Suchbegriff „Europabahn“ 26 Treffer, von denen die meisten nicht die Strecke Hamburg - Stockholm behandelten. Unter dem Suchbegriff „Europabanan“ (schwedisch) wurden 453 Treffer gefunden.

⁷ Dass der Verfasser in dem entsprechenden Kapitel trotzdem teilweise aus dem Dänischen übersetzt hat, liegt in der engen

In Kapitel 4 wird dann auf die Pläne und Programme zur Verkehrsentwicklung im Untersuchungsraum eingegangen. Zunächst werden die den ganzen ‚Europakorridor‘ betreffenden Ziele der Pläne und Programme der europäischen Ebene behandelt. Dann folgen der Süd-Nord-Perspektive gemäß die Ziele Deutschlands, Dänemarks und Schwedens. In Deutschland und Schweden werden jeweils die nationale und ihre nachgeordnete Ebene, in Dänemark wird ausschließlich die nationale Ebene untersucht.

Am Schluss der Arbeit steht in Kapitel 5 eine zusammenfassende Bewertung des Vorhabens vor dem Hintergrund der Untersuchungsergebnisse der vorgenannten Punkte.

1.2 Vorgehensweise

Eine erste Übersicht über das Projekt Europabahn verschaffte sich der Verfasser durch die Internet-Seiten der Lobbyorganisation *Europakorridoren*, einen ersten Einblick in den schwedischen Staatsaufbau und in das schwedische Planungssystem durch das ‚Deutsch-Schwedische Handbuch der Planungsbegriffe‘ (ARL u.A. 2001, S. 15 ff.) und die vielfältigen Informationen des SCHWEDISCHEN INSTITUTS (SI).

Daran schloss sich die Beschaffung der europäischen, dänischen und deutschen Pläne und Programme an sowie eine Literaturrecherche zum Hochgeschwindigkeitsverkehr. Die Publikationen zum letztgenannten Thema stammen überwiegend aus der ersten Hälfte der 1990er Jahre⁸ und waren vielfach nur eingeschränkt verwendbar.

Auf diesen ‚zweiten Überblick‘ folgte die intensive Vorbereitung der Reise nach Schweden, um dort Gespräche mit Akteuren der schwedischen Planung, der Raum- und Verkehrswissenschaft sowie der Interessenorganisation *Europakorridoren* zu führen. Leider war es aufgrund des begrenzten Zeitrahmens nicht möglich, flächendeckend mit allen wichtigen Akteuren in persönlichen Kontakt zu treten. Neben den Informationen aus den Expertengesprächen hatte der Schwedenaufenthalt die wichtige ergänzende Funktion, gedruckte Informationen zur Fragestellung der Arbeit zu erhalten. Von Deutschland aus wäre ein Teil dieser Publikationen nicht zu beschaffen gewesen. Nebenbei konnte sich der Verfasser im Verlauf der Forschungsreise von dem im Allgemeinen hohen Auslastungsgrad der schwedischen Züge überzeugen.

Im direkten Anschluss an den Aufenthalt in Schweden wurde ein Termin im schleswig-holsteinischen Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr in Kiel sowie in der Freien und Hansestadt Hamburg bei der Behörde für Bau und Verkehr wahrgenommen. Auch von dieser Seite erhielt der Verfasser wertvolle Informationen.

Noch verbleibende Lücken konnten durch e-postalische Korrespondenz sowie Telefonate weitgehend, jedoch nicht vollständig, geschlossen werden.

Verwandtschaft der dänischen und der schwedischen Sprache begründet. Sie erlaubt es, den überwiegenden Teil der in der jeweils anderen Sprache geschriebenen Texte zu verstehen. Dies ist jedoch mit einem deutlich erhöhten Aufwand verbunden.

⁸ Dies deutet auf einen Zusammenhang mit dem Aufbruch Deutschlands ins ‚Hochgeschwindigkeitszeitalter‘ hin, der 1991 mit der Eröffnung der ICE-Strecken Stuttgart - Mannheim und Würzburg - Hannover vonstatten ging.

1.3 Begriffsbestimmungen

An dieser Stelle werden keinesfalls alle in dieser Arbeit benutzten erklärungsbedürftigen Begriffe erläutert. Wie allgemein üblich, werden diese jeweils dort erklärt, wo sie zum ersten Mal verwendet werden. Dieses Kapitel ist den Ausdrücken vorbehalten, für die es unterschiedliche Definitionen gibt und/oder die von zentraler Bedeutung für diese Studie sind. Dies sind folgende Vokabeln:

Europabahn

Mit Europabahn wird in dieser Arbeit die HGV-Strecke Hamburg - Lübeck - Kopenhagen - Helsingør/Malmö - Helsingborg - Jönköping - Linköping - Stockholm bezeichnet sowie die dort zum Verkehr vorgesehenen HGV-Züge des Fernverkehrs. Der Begriff Europabahn wird damit sowohl für das (zukünftige) Fernverkehrsangebot als auch für die Infrastruktur verwendet. Letztere steht auch anderen Zügen zur Benutzung offen.

Die Doppelbelegung des Begriffes dient zur Vermeidung von umständlichen Konstruktionen wie ‚HGV-Infrastruktur für die Europabahn‘ bzw. ‚HGV-Fernverkehrszüge auf der Europabahn‘.

Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV)

Der Begriff Hochgeschwindigkeitsverkehr wird in dieser Arbeit zumeist als Abkürzung HGV verwendet und bezieht sich ausschließlich auf Eisenbahnen der Rad-Schiene-Technik. Dies gilt auch für alle anderen Wortzusammensetzungen, die den Bestandteil ‚Hochgeschwindigkeit‘ enthalten. Hochgeschwindigkeitsverkehr dient zwar ganz überwiegend dem Personenverkehr, ist aber nicht auf diesen beschränkt.

Hochgeschwindigkeitsstrecken (HGV-Strecken)

Mit Hochgeschwindigkeitsstrecken (HGV-Strecken) sind Eisenbahninfrastrukturen gemeint, die

- sofern es sich um neu zu bauende Strecken handelt, größtenteils Geschwindigkeiten von mindestens 300 km/h zulassen;
- sofern es sich um bestehende, für den Hochgeschwindigkeitsverkehr gebaute Strecken handelt, mindestens 250 km/h zulassen,
- sofern es sich um für den Hochgeschwindigkeitsverkehr ausgebaute oder auszubauende Strecken handelt, mindestens 200 km/h zulassen. Diese Strecken werden meistens als HGV-Ausbaustrecken bezeichnet.

Teilweise werden die (beabsichtigten) Entwurfsgeschwindigkeiten angegeben. Maßgeblich sind die Geschwindigkeiten, die auf den Strecken von ihrer Geometrie her gefahren werden können, nicht die, die auf ihnen (gegenwärtig) gefahren werden. Hier kommt es in Schweden teilweise zu Abweichungen.

Strecken, auf die keines der o.g. Kriterien zutrifft, werden in dieser Arbeit nicht als HGV-Strecken angesehen, auch wenn sie von HGV-Zügen befahren werden. Dies trifft beispielsweise auf Bahnabschnitte in dicht bebauten Gebieten zu.

Synonym werden aus sprachlich-stilistischen Gründen teilweise die Begriffe Schnellfahrstrecke, Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke und Hochgeschwindigkeitszugstrecke gebraucht.

Fernverkehr (*auch*: Schienenpersonenfernverkehr [SPFV], Personenfernverkehr, Güterfernverkehr) Als Fernverkehr werden in dieser Arbeit entsprechend der Definition des *Statistiska Centralbyrån* (SCB; Schwedisches Zentralamt für Statistik) und *Statens Institut för KommunikationsAnalys* (SIKA; Staatliches Institut für Telekommunikations- und Verkehrsanalyse) normalerweise Fahrtweiten von mehr als 100 km für die einfache Strecke bezeichnet. Diese Definition ist nach Ansicht des Verfassers logischer als die der deutschen Eisenbahnstatistik, bei der nicht die Fahrtweite, sondern die Zuggattungen bestimmen, ob es sich um Nah- oder Fernverkehr handelt. Sofern diese Statistiken verwendet werden, kommt es gezwungenermaßen zu Abweichungen von der o.g. Definition.

...banan (...bahn) (*Wortbestandteil*)



Im schwedischen Eisenbahnnetz tragen die Hauptstrecken Namen, die auf ‚*banan*‘ (Bahn) enden. Insofern ist mit ...*banan* stets eine bestimmte Strecke, d.h. eine bestimmte Infrastruktur gemeint. Über die Verkehrsart (Personen-/Güterverkehr), die Zuggattungen und den Ausbaustandard sagen die Namen der Bahnstrecken nichts aus.

Verfasser (Verf.)

Mit ‚Verfasser‘ ist stets der Verfasser dieser Arbeit, Gerrit Schulz, gemeint.

1.4 Umgang mit ausländischen Vokabeln

Beim Umgang mit Quellen verschiedener Sprachen stellt sich das Problem des adäquaten Umgangs mit dieser Situation. Einerseits erwarten die Leser – abgesehen von englischsprachigen Quellen – eine möglichst vollständige Übersetzung, andererseits ist es insbesondere im Bereich von Fachbegriffen teilweise unmöglich, bedeutungsgleich zu übersetzen. Nichtdeutsche Vokabeln sind, unabhängig davon, ob sie anschließend vollständig übersetzt werden, stets *kursiv* gedruckt.

Eine wertvolle Hilfe für diese Arbeit war das ‚Deutsch-Schwedische Handbuch der Planungsbegriffe‘ (ARL u.a. 2001), dessen Übersetzungen übernommen wurden. Alle nicht in diesem Werk enthaltenen Ausdrücke sowie fremdsprachliche Texte allgemein wurden, soweit nicht anders angegeben, vom Verfasser übersetzt. Das Symbol ⁹ kennzeichnet schwedischsprachige, das Symbol  dänischsprachige Quellen.

Das ‚Deutsch-Schwedische Handbuch der Planungsbegriffe‘ verzichtet teilweise auf wörtliche Übersetzungen und verwendet die schwedischen Begriffe nach ihrer Erläuterung auch im deutschen Textteil. Diese Handhabung wurde für all jene Vokabeln übernommen, denen ihre deutsche Übersetzung nur eingeschränkt gerecht wird. Zu Beginn jedes Unterkapitels wird die ungefähre deutsche Übersetzung in Klammern angegeben. Umgekehrt wird hinter übersetzten oder umschriebenen Fachvokabeln bei ihrer ersten Verwendung in jedem Kapitel die ausländische Vokabel in Klammern angegeben.

Bei geografischen Namen wird deren deutsche Entsprechung verwendet, sofern es eine solche gibt. Dies gilt nicht für Bahnhofsnamen.

⁹ Bei den Karten der schwedischen Bahnregionen wurde aus technischen Gründen ersatzweise die Kennzeichnung ‚(se)‘ verwendet.

2 Räumliche und verkehrliche Zusammenhänge des Hochgeschwindigkeitsverkehrs

Die Zielsetzungen in den Plänen und Programmen zur Raum- und Verkehrsentwicklung lassen sich hinsichtlich der Integrationsmöglichkeit einer HGV-Strecke nur mit dem Hintergrundwissen über die möglichen Wechselwirkungen einer solchen Neu- oder Ausbaumaßnahme beurteilen. Daher wird in diesem Kapitel der Stand der Forschung zum Verkehrsmittelwahlverhalten im Personenfernverkehr (Kapitel 2.1) und zu den Einflüssen des Verkehrsinfrastrukturausbaus, insbesondere des Ausbaus des HGV-Netzes, auf die Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung (Kapitel 2.2 bis 2.4) dargestellt. Eine gesonderte Betrachtung des Fracht-HGV entfällt. Er spielt bisher in der Praxis kaum eine Rolle und ist weitgehend unerforscht. Angesichts eines wachsenden Luftfrachtmarktes¹⁰ sollte ihm zukünftig in der Forschung mehr Aufmerksamkeit gewidmet werden.

2.1 Die Konkurrenzsituation im Personenfernverkehr

Die Politik bemüht sich den Eindruck zu erwecken, sie setze sich für die Förderung der Bahn ein. Dennoch gelingt es der Bahn in Deutschland nicht, einen größeren Anteil an der Verkehrsleistung zu gewinnen (siehe Tabelle 2.1).

Tabelle 2.1 Entwicklung des Modal Split nach Pkm in Deutschland in Prozent

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Motorisierter Individualverkehr	80,1	80,0	80,1	80,3	80,1	79,1
Luftverkehr	3,5	3,6	3,8	4,0	4,2	4,6
Eisenbahn	8,1	8,2	7,9	7,7	7,7	8,0
Öff. Straßenpersonenverkehr	8,3	8,2	8,1	8,1	8,0	8,3

Quelle: *Verkehr in Zahlen 2001/2002*, S. 215, verändert

Dies liegt jedoch nicht in einer generellen Ablehnung des Verkehrsmittels Bahn in der Bevölkerung begründet, wie immer wieder deutliche Fahrgastzuwächse auf Relationen zeigen, auf denen ein attraktiver Eisenbahnverkehr eingerichtet wird¹¹. Vielmehr scheitert die Bahn zumeist an zu langen Quelle-Ziel-Reisezeiten und an von den potenziellen Kunden als zu hoch empfundenen Fahrpreisen. Diese beiden Punkte werden nachfolgend anhand der beiden Hauptkonkurrenten der Bahn im Personenfernverkehr, Pkw und Flugzeug, näher betrachtet.

2.1.1 Motorisierter Individualverkehr als HGV-Konkurrent

Fernzugverbindungen¹² sind auf umsteigefreien Relationen von Stadtzentrum zu Stadtzentrum, in bezug auf die Reisedauer, meist auch ohne Schnellfahrstrecken zum MIV konkurrenzfähig. Zu beachten ist aber, dass der Großteil der Bevölkerung nicht in fußläufiger Entfernung eines Bahnhofs wohnt, ein noch geringerer Teil in der Nähe eines Fernverkehrsbahnhofs. Auch viele Arbeitsplätze liegen in größerer Bahnhofsentfernung. Dies bedingt im Falle von Fernreisen einen zusätzlichen Zeitaufwand,

¹⁰ siehe MARUHN, Erwin (2002): Luftfracht bleibt trotz Rückschlägen ein Wachstumsmarkt; in Internationales Verkehrswesen; 54. Jg.; Nr. 11/2002; Hamburg; ISSN 0020-9511; S. 549 f.

¹¹ Eine Übersicht über Fahrgastzuwächse nach der Inbetriebnahme von HGV-Strecken gibt ELLWANGER 2002, S. 8.

¹² In Deutschland: ICE / IC / EC / X; in Schweden: X 2000 / Linx / teilweise IC / Züge Luleå - Göteborg/Stockholm und Luleå - Narvik (Norwegen).

um von dem Ausgangspunkt der Reise (Quelle) zum Abfahrtsbahnhof zu gelangen und ebenso, um vom Ankunftsbahnhof zum eigentlichen Reiseziel (Ziel) zu gelangen. Diese Vor- und Nachlaufzeit muss durch schnellere Fahrgeschwindigkeiten kompensiert werden. MÜNCHSCHWANDER (1990, S. 21) gibt als Mittelwert für die Vor- und Nachlaufzeit jeweils eine halbe Stunde bis zum bzw. ab dem nächsten IC-Bahnhof an. Hinzu kommen im Falle von Umstiegen noch Wartezeiten. Vor- und Nachlaufzeit sowie ggf. Wartezeiten bei Umstiegen vermindern die Durchschnittsgeschwindigkeit auf der Quelle-Ziel-Relation erheblich. Die Vor- und Nachlaufzeiten durch zusätzliche IC-Halte zu verkürzen wäre kontraproduktiv, da jeder Halt die Durchschnittsgeschwindigkeit vermindert und sich daher für die Mehrzahl der Fahrgäste nachteilig auswirkt. In Schweden halten die meisten IC-Züge bereits heute an fast allen auf der Strecke liegenden Bahnhöfen.

Aufgrund der geringeren Netzdichte im Bahnverkehr müssen häufiger als im Straßenverkehr Umwege in Kauf genommen werden. Dies bedingt eine zusätzliche Verlängerung der Reisezeit und gilt insbesondere im internationalen Verkehr, wo Bahnstrecken auch innerhalb der EU immer noch häufig vor der Grenze enden.¹³ Eine Trendwende ist nicht in Sicht: Die EUROPÄISCHE KOMMISSION beklagt in Europa in den letzten 30 Jahren Streckenstilllegungen von durchschnittlich 600 km pro Jahr, während allein das Autobahnnetz (nicht das Straßennetz) gleichzeitig um durchschnittlich 1.200 km pro Jahr erweitert wurde (EUROPÄISCHE KOMMISSION 2001a, S. 36).

Mit der Ausdünnung des Bahnnetzes vergrößert sich aber nicht nur die Wahrscheinlichkeit, in der Reiseroute Umwege in Kauf nehmen zu müssen. In den meisten Fällen entfallen mit der Stilllegung von Strecken auch Bahnhöfe (wenngleich meist solche des Nahverkehrs), wodurch sich der Zeitbedarf zum Erreichen des Fernverkehrsbahnhofs und mithin die Vor- und Nachlaufzeit verlängert. Dies gilt auch beim Wegfall von Nahverkehrsbahnhöfen. KÜHNE (2000, S. 172) kommt zu dem Ergebnis, dass sich die Bedienungsqualität entlang von 27 von 30 untersuchten deutschen Schienenstrecken nach der Einstellung des Bahnverkehrs verschlechtert hat.

Bei der Nutzung des Pkws beschränkt sich die Vorlaufzeit auf den Fußweg zum Parkplatz und von dort zur nächsten Fernstraße, mit der Nachlaufzeit verhält es sich analog. In Deutschland lässt sich i.d.R. in weniger als 30 Pkw-Minuten eine Autobahn erreichen (RAUMORDNUNGSBERICHT 2000, S. 115), womit bei Fernfahrten im Quelle-Ziel-Verkehr Durchschnittsgeschwindigkeiten von etwa 100 km/h möglich sind (SIEGMANN 2002, S. 510). Infolgedessen sind mit dem Pkw trotz häufig niedrigerer Fahrgeschwindigkeiten als im Schienenfernverkehr kürzere Gesamtreisezeiten möglich.

Einen weiteren subjektiv wahrgenommenen Nachteil hat die Bahn bei den Reisekosten. Nach wie vor berechnet die Mehrzahl der Pkw-Nutzer nur die Kraftstoffkosten plus ggf. Parkgebühren am Reiseziel als Kosten einer Fahrt. Die Kosten für die Fahrzeugpflege, die Abnutzung oder den Verbrauch weiterer Materialien am Fahrzeug (z.B. Reifen, Öl, Bremsen, Wertverlust durch höhere Fahrleistung) bleiben meist ebenso unberücksichtigt wie die Fixkosten Steuer und Versicherung. Letztere, das ist durch ihre Eigenschaft als Fixkosten bedingt, lassen sich jedoch nicht dadurch verringern, dass der wahlfreie Nutzer für eine bestimmte Reise ein anderes Verkehrsmittel als den eigenen Pkw wählt.

¹³ Im Verkehr Deutschland - Skandinavien trifft dies nur mittelbar zu: So gibt es nur zwischen Puttgarden und Rødby Færges sowie Sassnitz und Trelleborg (nur Nachtzugverbindung „Berlin-Night-Express“ Berlin - Malmö) Eisenbahnfähren. Alle anderen Fährhäfen sind nur indirekt an den SPFV angebunden und häufig nur nach längeren Fußwegen zu erreichen. Die Fahrpläne von Schiffen und Zügen bzw. den Zubringerverkehren zu den Bahnhöfen sind nicht aufeinander abgestimmt.

Die Bahn muss ihren Kunden bei jeder Reise anteilig die vollen anfallenden Kosten berechnen. Dadurch erscheint der Preis häufig weitaus höher, als die Kosten, die für die Bewältigung des selben Weges mit dem Pkw anfielen. Wie erste Erfahrungen mit der zum 15.12.2002 vorgenommenen Preisreform bei der Deutschen Bahn gezeigt haben, genügt ein ab Reiseentfernungen von 180 km degressiver Normalpreis nicht, um in der Bevölkerung ein Umdenken weg vom verbreiteten pauschalen Urteil, der SPFV sei zu teuer, zu erreichen. Ob Nachbesserungen am neuen Preissystem dies werden ändern können, ist zweifelhaft, denn immer stärker tritt ein weiterer Konkurrent auf: Der Luftverkehr.

2.1.2 Der Luftverkehr als HGV-Konkurrent

Die immer stärkere Konkurrenz, die der Luftverkehr der Bahn macht, beruht einerseits auf niedrigen Flugpreisen. Sie liegen heute vielfach bereits unter den Tarifen für eine entsprechende Bahnfahrt. Im Vorfeld der Aufnahme des Flugbetriebes am Flughafen Köln/Bonn zum 14.12.2002 warb Hapag-Lloyd Express intensiv mit dem Slogan „Ihr Taxi ist da“ und Flugpreisen von 19,99 € für alle angeflogenen Ziele in Europa.¹⁵ Nicht nur zur Preissenkung tragen die sog. ‚Billigflieger‘ bei. Um Start- und Landegebühren zu sparen, fliegen sie häufig von bislang für den Normalbürger uninteressanten Regionalflughäfen aus, deren Verkehrsbedeutung dadurch enorm zugenommen hat. Der RAUMORDNUNGSBERICHT (2000, S. 116 f.) führt aus:

„Durch eine relativ gute räumliche Verteilung der Flughäfen mit regionalem Luftverkehr gibt es nur wenige Regionen in Deutschland, von denen man länger als eine Stunde Fahrtzeit zum nächsten Flughafen braucht. Diese gute Erreichbarkeit der Flughäfen ermöglicht den schnellen Geschäftsreiseverkehr über große Entfernungen, so dass auch Tagesgeschäftstouren zu ferneren Zielen möglich sind. Diese, insbesondere für das Management und die Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten von Betrieben wichtige Standortvoraussetzung gewinnt immer mehr an Bedeutung.“

Die niedrigen Flugpreise der in jüngster Zeit verstärkt auf den Markt drängenden ‚Billigflieger‘ ermöglichen neben Geschäftsreisen aber auch private Reisen von Regionalflughäfen aus, so dass das vom RAUMORDNUNGSBERICHT beschriebene dichte Flughafennetz nunmehr von einem größeren Teil der Bevölkerung nutzbar ist. Somit wird die überlegene Reisegeschwindigkeit des Luftverkehrs von Flughafen zu Flughafen durch ein erweitertes Angebot mit feiner verteilten Destinationen weniger durch lange Vor- und Nachlaufzeiten reduziert. In der Vergangenheit relativierten die Vor- und Nachlaufzeiten die Reisezeitgewinne des Luftverkehrs insbesondere im Kurz- und Mittelstreckenverkehr. Hinzu kommt, dass zunehmend auch die Anbindungen der Flughäfen an das Straßen- und Schienennetz – und somit ihre Erreichbarkeit im Landverkehr – verbessert werden. In ihrem Zusammenwirken haben diese Entwicklungen zu einem beträchtlichen Wachstum des Luftverkehrs geführt. In den 15 heutigen EU-Mitgliedstaaten hat dessen Verkehrsleistung im Personenverkehr im Zeitraum 1970 → 1996 um 630% zugenommen (die der Eisenbahnen im gleichen Zeitraum nur um 34%; alle Verkehrsmittel: +121%) und erreichte 1998 mit 241 Mrd. Pkm fast die Verkehrsleistung der Eisenbahnen (290 Mrd. Pkm) (EUROPÄISCHE KOMMISSION 2001b, S. 58). In Deutschland liegt die Verkehrsleistung des Luftverkehrs (Personenverkehr) mittlerweile über der des SPFV (siehe Bild 2.1).

¹⁵ Anzeige von Hapag-Lloyd Express in der SÜDDEUTSCHEN ZEITUNG NORDRHEIN-WESTFALEN Nr. 285 vom 10.12.2002, S. 33.

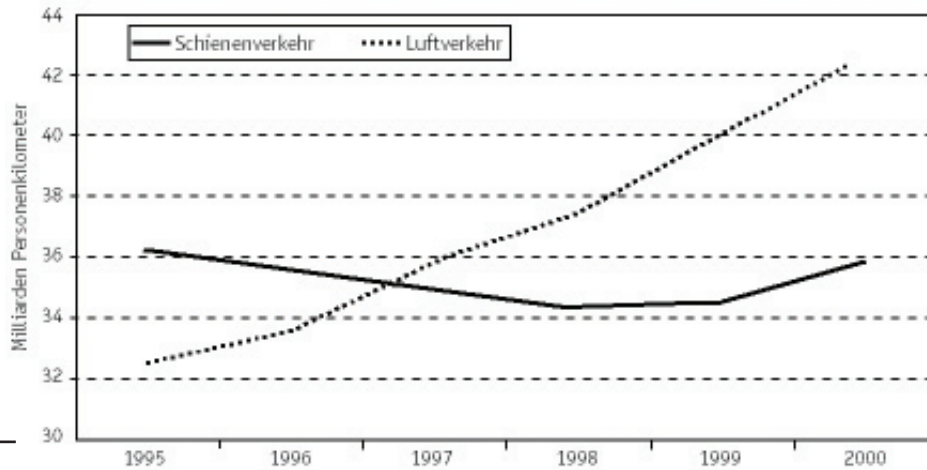


Bild 2.1 Entwicklung der Verkehrsleistung im Luft- und Schienenpersonenfernverkehr in Deutschland (Quelle: eigene Darstellung; Daten: VERKEHR IN ZAHLEN 2001/2002; S. 213)

Wenngleich die Statistiken keine Aussage dazu treffen, welcher Anteil des Luftverkehrs Kurz- und Mittelstreckenflüge waren und somit prinzipiell durch eine Bahnfahrt hätten ersetzt werden können, so ist doch davon auszugehen, dass im Luftverkehr ein erhebliches Potenzial für die Verlagerung auf den HGV gegeben ist. Dies belegen die Verschiebungen im Modal Split nach der Inbetriebnahme von Hochgeschwindigkeitsstrecken, wie das Beispiel der 1992 eröffneten HGV-Strecke Madrid - Sevilla zeigt (siehe Bild 2.2).

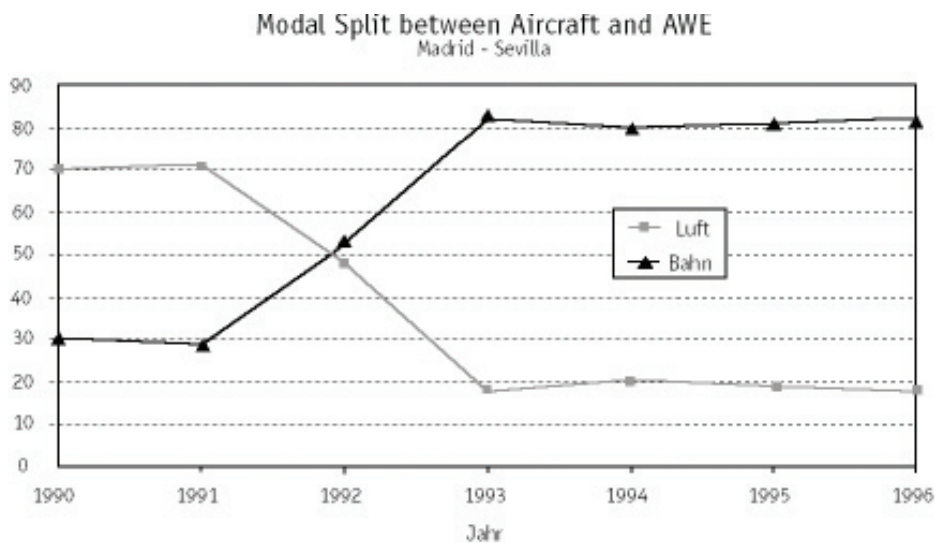


Bild 2.2 Entwicklung des Modal Split Luft/HGV zwischen Madrid und Sevilla (Quelle: EUROPEAN COMMISSION 1998, S. 35)

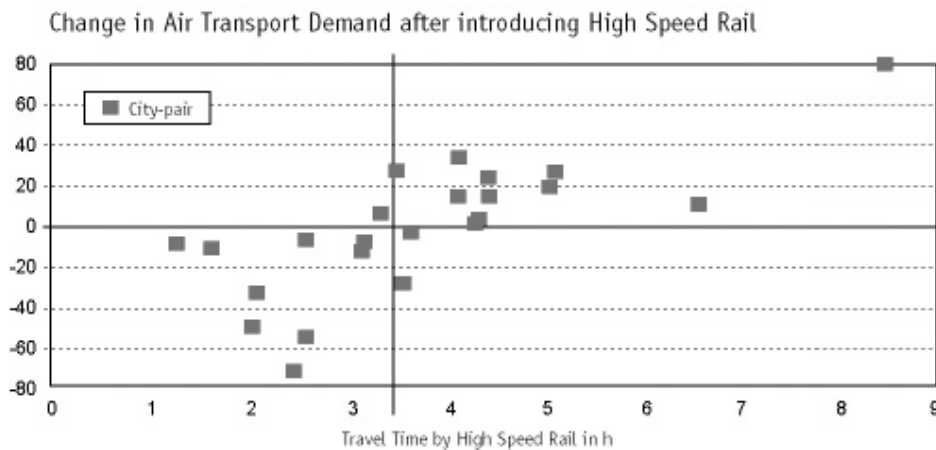


Bild 2.3 Veränderung im Luftverkehrsaufkommen nach der Einführung von HGV
(Quelle: EUROPEAN COMMISSION 1998, S. 40)

Tabelle 2.2 Konkurrenzfähigkeit des HGV im Vergleich zum MIV und Luftverkehr

Quelle	Der HGV ist konkurrenzfähig bei einer	
	Fahrzeit	Entfernung
MÜNCHSCHWANDER 1990, S. 16	k. A.	bis 400 - 500 km
UIC 1994, S. 29	bis 3 Stunden Marktführer	bis 800 km Marktführer
SCHÜTZ 1997, S. 51	bis 3 Stunden	k. A.
EUROPEAN COMMISSION 1998; S. 39 f.	less than 3 - 3,5 hours	k. A.
VICKERMAN/SPIEKERMANN/WEGENER 1999, S. 6	k. A.	air transport: 400 - 800 km road: 200 - 400 km
NORDREGIO 2000, S. 141	k. A.	up to 800 km or even beyond
NELLDAL/TROCHE 2001, S. 37 - 39 ¹⁶	ab 1 Std. bis ca. 3,5 Std., Stop-over Flug: ca. 5,5 Std.	ab 100 km bis ca. 600 km Stop-over-Flug: ca. 1.100 km
ECK 2002, S. 491 ¹⁷	bis zu 2 Stunden	bis zu 400 km
SIEGMANN 2002, S. 510	k. A.	250 - 500 km

Quelle: eigene Darstellung

Auch auf anderen Relationen ging die Nachfrage im Luftverkehr zurück, sofern die Reisezeit mit dem HGV unter dreieinhalb Stunden liegt (siehe Bild 2.3). In der Literatur gibt es unterschiedliche Angaben, bis zu welchen Distanzen der HGV konkurrenzfähig ist. Dies verdeutlicht Tabelle 2.2.

Festzuhalten ist, dass die Reisezeit einer der entscheidenden Faktoren bei der Wahl des Verkehrsmittels ist (MÜNCHSCHWANDER 1990, S. 19). Der Hochgeschwindigkeitsverkehr ist deshalb die Voraussetzung, um die Bahn auf Entfernungen zwischen 200 und 800 km wieder konkurrenzfähig zu machen. Dies ist aus Gründen des Umweltschutzes unbedingt erforderlich.

¹⁶ Die Angaben beziehen sich auf die spezifische Situationen im ‚Europakorridor‘ und wurden aus Grafen abgelesen.

¹⁷ Die Angaben beziehen sich nur auf den Geschäftsreiseverkehr.

In der öffentlichen Diskussion ist der Umweltaspekt hingegen nicht das Hauptargument für den Hochgeschwindigkeitsverkehr. Stärker wird meist die wirtschaftliche Bedeutung, welche die Schnellfahrstrecken für die angeschlossenen Regionen mit sich bringen, betont. Doch nicht allein wirtschaftliche Effekte sind zu erwarten, sondern auch Einflüsse auf die Siedlungsentwicklung. Deshalb sollen diese beiden Punkte nachfolgend betrachtet werden. Zuvor aber wird der für die schwedische Planung zentrale Begriff der *regionförstoring* (Vergrößerung der Regionen) erläutert, der sich auf beide Aspekte bezieht.

2.2 Regionförstoring (Vergrößerung der Regionen) durch Hochgeschwindigkeitsverkehr

Die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur bestimmt die zeitlichen Entfernungen. Dies gilt für den Anschluss von Wohnstandorten gleichermaßen wie für den von Unternehmen. Da sich diese Arbeit mit dem Hochgeschwindigkeitsverkehr beschäftigt, könnte der Anschluss von Wohnstandorten als von untergeordneter Bedeutung erscheinen, da im Alltag kaum dem Fernverkehr zuzurechnende Wege zurückgelegt werden (Tabelle 2.3).

Tabelle 2.3 Wegelängen im täglichen Personenverkehr nach Verkehrsmittel und Fahrzweck in Deutschland und Schweden

Fahrzweck	durchschnittliche Wegelänge in vollen km	
	Deutschland 1999	Schweden 2001
	Eisenbahn	öffentliche Verkehrsmittel
Beruf, Ausbildung, Geschäft	34	16
Einkauf	23	16
Freizeit	59	24
	motorisierter Individualverkehr	Pkw und Kombi
Beruf, Ausbildung, Geschäft	14	21
Einkauf	8	24
Freizeit	17	53
	Luftverkehr	andere motorisierte Verkehrsmittel
Beruf, Ausbildung, Geschäft	-	73
Einkauf	-	-
Freizeit	360	187

Quelle: eigene Berechnung und Darstellung, Daten: VERKEHR IN ZAHLEN 2001/2002, S. 220 f.; SIKa 2002b, S. 13

Die Wohnstandorte werden hier dennoch mit betrachtet, weil der Effekt der *regionförstoring* (Vergrößerung der Region), der sich durch den HGV erreichen lässt, zu den Hauptargumenten der Befürworter des Europabahn-Projektes zählt.

Der Begriff *regionförstoring* geht von den ‚Lokalen Arbeitsmarktregionen‘ (LA-Regionen) (*Lokala Arbetsmarknadsregioner, LA-regioner*) aus. In LA-Regionen sind Gemeinden mit intensiven wirtschaftlichen Austauschbeziehungen zusammengefasst, welche häufig mit starken Pendelbeziehungen zwischen den Gemeinden einhergehen. Das Maß für die *regionförstoring* ist die verbesserte Erreichbarkeit der Einwohner in anderen Gemeinden (JOHANSSON/KLAESSON 2001, S. 5 f. [18]).

In den meisten kleineren der 81 schwedischen LA-Regionen hat die Bevölkerung in den vergangenen 15 - 20 Jahren abgenommen, in mittleren und großen LA-Regionen hat sie zugenommen. Dies gilt analog für die Einkommensentwicklung und die Diversifizierung der Wirtschaft. Daraus folgern JOHANSSON/KLAESSON, dass das Zusammenwachsen zu größeren funktionalen Regionen bedeutsam für die Gemeindeentwicklung ist. Schnelle Verbindungen innerhalb der Regionen können helfen, die Abwanderung zu reduzieren, da sie es erlauben, „einen vorteilhaften Arbeitsmarkt mit einer angestrebten Lebensumwelt^[18] zu verbinden.“ (JOHANSSON/KLAESSON 2001, S. 5 f. [18], Fußnote d. Verf.).

Regionförstoring beschreibt aber auch die Möglichkeit

- der Arbeitnehmer, ihren Arbeitsplatz in einem größeren Gebiet zu suchen, ohne Umziehen zu müssen. Man erhofft sich, dadurch die Abwanderung aus kleineren Städten reduzieren zu können. An diesem Beispiel wird bereits ein möglicher Einfluss des HG auf die Siedlungsentwicklung deutlich, sofern dieser die Erreichbarkeit kleiner Städte ermöglicht (siehe Kapitel 3.3.2).
- der Unternehmen, Arbeitnehmer aus einer größeren Umgebung gewinnen zu können und somit durch Fachkräftemangel begründete Betriebsverlagerungen abwenden zu können.

Dies bedeutet, dass verkürzte Fahrzeiten von Gemeinde X aus Region A zur Gemeinde Y in Region B eine zunehmende Integration von Gemeinde X in die Region B bewirken. Die Integration vollzieht sich so, als wäre auch Gemeinde X ein Teil von Region B. Dies kann zu den folgenden unterschiedlichen Effekten führen:

- Die Austauschbeziehungen zwischen den Regionen A und B können zunehmen.
- Es kann zur Neueinteilung der Regionen kommen, wenn sich die Austauschbeziehungen nur in Teilen der Regionen (bzw. zwischen einem Teil von Region A und der kompletten Region B) verstärken.
- Die Regionen A und B können verschmelzen.

JOHANSSON/KLAESSON (2001, S. 6 [18]) bezeichnen alle drei Auswirkungen als *regionförstoring*. Es ist jedoch zu bedenken, dass es im Falle der Neueinteilung von Regionen nicht zwangsläufig größere Regionen entstehen.

¹⁸ Mit Lebensumwelt (*livsmiljö*) ist nicht nur die natürliche Umwelt bzw. das Wohnumfeld gemeint, sondern auch das soziale Umfeld, wie z.B. Freunde und Verwandte.

2.3 Wirtschaftliche Einflüsse des HGV

Über die wirtschaftlichen Effekte des HGV besteht keineswegs Einigkeit. Die Europäische Kommission ist davon überzeugt, dass die Transeuropäischen Verkehrsnetze zur Wettbewerbsfähigkeit der EU beitragen. So heißt es im *Trans-European Transport Network – 1998 Report on the Implementation of the Guidelines and Priorities for the Future*:

„The rationale for the Community’s Trans-European Network policy is twofold:

- efficient infrastructure for transport is vital for EU competitiveness, and thus long-term growth and jobs. EU industry needs efficient transport systems both to keep costs down and to allow it to provide a good service;*
- to enhance economic and social cohesion by ensuring that peripheral regions are well connected to EU Networks. Work done for the Cohesion Fund points to a positive correlation between spending on TEN and private business investment suggesting a very favourable impact from new infrastructure investment, including a strong positive effect on employment in the long term.“*
(COM (98) 614, S. 6)

SPIEKERMANN/VICKERMAN/WEGENER (1999, S.3) sehen diesen Zusammenhang nicht als erwiesen an. Zwar räumen sie eine Korrelation zwischen der Infrastrukturausstattung bzw. der interregionalen Erreichbarkeit und Indikatoren der Wirtschaftsleistung wie dem Bruttoinlandsprodukt pro Kopf ein, führen sie aber auf die historischen Agglomerationsprozesse zurück. Sie verweisen darauf, dass Versuche, Veränderungen des wirtschaftlichen Wachstums auf Verkehrsinvestitionen oder Veränderungen in der Erreichbarkeit zurückzuführen, bis dato wenig erfolgreich waren. Dies erklären sie damit, dass in Staaten mit einer bereits hochentwickelten Verkehrsinfrastruktur Erreichbarkeit zur Ubiquität neigt, weshalb sich ein weiterer Ausbau der Infrastruktur kaum noch auswirkt. Sie relativieren ihre vorgenannte Aussage, indem sie einräumen, dass Verbesserungen des Verkehrssystems starke Auswirkungen auf die Regionalentwicklung haben, sofern sie einen Engpass beseitigen.

BANISTER/HALL (1995, S.279) zweifeln für bestehende dichte Netze auch für diesen Fall an erkennbaren Effekten. In dichten überlasteten Netzen entfalten Investitionen in neue Infrastruktur keine ausreichende Wirkung, um einen wesentlichen Langzeiteinfluss auf die lokale Wirtschaft zu haben, d.h. um gewichtige neue Arbeitsplätze in den Ort zu holen. Dies kann nur gelingen, wenn der Umfang der Investition von ausreichender Größe ist, um neben der Verbesserung der Erreichbarkeit auch einen ‚Leuchtturm-Effekt‘ mit sich zu bringen und die Investition in einem Gebiet mit einer besonders schlechten Erreichbarkeit getätigt werden. Diese Voraussetzungen sind in der entwickelten Welt nur selten gegeben, weshalb Investitionen in neue Infrastruktur nur in Entwicklungsländern bedeutende Wirkungen auf die regionale und lokale Entwicklung haben, so BANISTER/HALL (1995, S.279).

Weniger pessimistisch hinsichtlich der Wirkungsmöglichkeiten des HGV-Ausbau in Europa zeigen sich LUTTER/PÜTZ (1993, S.627). Sie sehen die Möglichkeit, die Standortvoraussetzungen v.a. für die peripheren Regionen durch den HGV-Ausbau zum Teil wesentlich zu verbessern. Als Definition für Peripheralität setzen sie unter Nutzung aller Verkehrsmittel eine Reisezeit von drei Stunden zum nächsten Agglomerationszentrum fest (LUTTER/PÜTZ 1993, S.621). Die größten Gewinner der

verbesserten Anbindung sind diejenigen peripheren Regionen, die bereits vor der Einbindung ins HGV-Netz eine relativ hohe wirtschaftliche Leistungsfähigkeit haben. Diese Regionen verfügen zumeist über ein ausreichendes Potenzial an ‚weichen‘ Standortfaktoren, die eine Voraussetzung dafür sind, die Vorteile eines HGV-Anschlusses in eine regionalwirtschaftliche Entwicklung umzusetzen (LUTTER/PÜTZ 1993, S. 634).

Auch Eck (2002, S. 490 f.) kommt zu dem Ergebnis, dass weitere Bedingungen am Ort gegeben sein müssen, damit der HGV-Haltepunkt eine Impulswirkung entfaltet. Entscheidend sind die Nähe zum Absatz- und Beschaffungsmarkt, die Verfügbarkeit qualifizierter Arbeitskräfte und eine Anbindung an das Autobahnnetz. Fernerhin als unterstützend wirken Einrichtungen für Forschung und Entwicklung, Universitäten und bereits vorhandene wirtschaftliche Aktivität.

All diese Punkte können auch in peripheren Regionen gegeben sein. Insbesondere die Nähe zum Absatzmarkt und die Verfügbarkeit qualifizierter Arbeitskräfte werden jedoch vielfach eher als durch den HGV erreichbare Ziele denn als Voraussetzungen für Impulswirkungen des HGV angesehen. Hier stellt sich auch die Frage nach der Übertragbarkeit der von Eck (2002, S. 491) für Deutschland ermittelten Ergebnisse auf die Situation in Schweden, wo die Entfernungen zu den Absatzmärkten generell länger sind als in Deutschland. Auch für Schweden kann jedoch von der Gültigkeit des Befundes ausgegangen werden, dass bei den Unternehmen ein vom HGV losgelöstes Grundinteresse an den vom HGV erschlossenen Standorten bestehen muss. Die Verkehrsleistung am Haltepunkt ist keinesfalls die allein bestimmende Einflussgröße für die induzierte wirtschaftliche Entwicklung.

Um der Verschärfung von Disparitäten entgegenzuwirken, ist es notwendig, die Vorteile schneller Verbindungen auch dünn besiedelten Regionen zugänglich zu machen. Dünn besiedelte Regionen sind nur teilweise mit den peripheren Regionen identisch. LUTTER/PÜTZ (1993, S. 627 f.) sprechen sich dafür aus, die dünn besiedelten Regionen aus Gründen der Wirtschaftlichkeit durch einen regionalen Luftverkehr zu erschließen.

SPIEKERMANN/VICKERMAN/WEGENER (1999, S. 2 f.) sehen in den peripheren Regionen die Problematik zunehmender Disparitäten zwischen den bedeutenden Städten und ihrem Hinterland. Aber selbst für die angeschlossenen Städte sehen sie nicht nur Vorteile. Denn eine bessere Verkehrsinfrastruktur erleichtert den in der Peripherie ansässigen Unternehmen zwar, ihre Produkte und Dienstleistungen in den Zentren zu vermarkten, gleichzeitig macht sie es aber auch für die in den Zentren ansässigen Firmen attraktiver, sich die peripheren Regionen als neue Märkte zu erschließen. Damit entfällt für die Unternehmen in den peripheren Regionen der Schutz, den sie bislang durch ihre Abgeschlossenheit genossen und setzt sie einer verstärkten Konkurrenz aus.

SCHÜTZ (1997, S. 67) weist darauf hin, dass es im Falle des Engagements überregional agierender Konzerne im Haltepunktbereich des HGV, zu einer Umschichtung der Gewinne von den – in der Konkurrenz unterlegenen – örtlichen Unternehmen hin zu den Großunternehmen kommen kann. Deren Hauptverwaltungen sind i.d.R. in den Metropolregionen ansässig und zählen den HGV zu ihren Standortfaktoren. In einer neueren Untersuchung der Bedeutung von ICE-Bahnhöfen für Unternehmen in Deutschland kam Eck zu dem Ergebnis:

„Die Untersuchung zeigt, dass HGV in Deutschland eindeutig ein wichtiger Standortfaktor ist: 12,3 Prozent der Unternehmen an den untersuchten Haltepunkten nennen ihn als ihren wichtigsten Standortfaktor, im näheren Haltepunktumfeld in einer Fünf-Minuten-Isochrone erhöht sich der Anteil auf fast 30 Prozent.“ (ECK 2002, S. 490).

Diesbezüglich stimmt ECK mit SCHÜTZ (1997, S. 66) überein, denn auch letzterer sieht im Bereich der Haltepunkte die stärksten wirtschaftlichen Auswirkungen. Deren Reichweite macht er jedoch von der Qualität des komplementären Verkehrsmittels, respektive der Qualität der diesem zur Verfügung stehenden Infrastruktur, abhängig, ohne diesen Punkt hingegen weiter auszuführen. ECK sieht für Geschäftsreisende, und zwar sowohl für Pkw- als auch für ÖPNV-Nutzer, eine Wirkungsschwelle im Bereich der 15-Minuten-Isochrone, jenseits derer die Akzeptanz des Haltepunktes deutlich abnimmt (ECK 2002, S. 491).

Es erstaunt nicht, dass der HGV vornehmlich von Unternehmen des Dienstleistungssektors genutzt wird. Sie schätzen die Vergrößerung ihrer Reichweite und verbesserte Führungsvorteile. Mehrbetriebsunternehmen nutzen den HGV auch zur Verbesserung der konzerninternen Kommunikation. Dabei lernen die Betriebe die Vorzüge des HGV erst allmählich zu schätzen (ECK 2002, S. 490).

Dies deutet auf ein mehrfach ungenutztes Potenzial hin: Einerseits für diejenigen Firmen, deren Standort sich in der Nähe eines HGV-Haltepunktes befindet, die den HGV aber noch nicht nutzen. Andererseits für die Städte mit HGV-Anschluss, die durch gezielte und offensive Werbung mit den sich durch den HGV-Anschluss ergebenden Möglichkeiten weitere Unternehmen anziehen könnten. Und nicht zuletzt auch für das auf der Strecke verkehrende Eisenbahnverkehrsunternehmen, das ebenfalls durch gezielte Werbung und beispielsweise zeitlich befristete ‚Schnupperangebote‘ weitere (Geschäfts-) Kunden gewinnen könnte.

Als weiterer Aspekt soll der Einfluss des HGV auf den Fremdenverkehr erwähnt werden. EMANGARD (1990, S. 9; zit. nach SCHÜTZ 1997, S. 59) zeigte für die französische Region *Rhône-Alpes* nach der Inbetriebnahme des *TGV Sud-Est* eine deutliche Erweiterung des Einzugsgebiets insbesondere im Bereich der Wochenend- und Kurzurlauber. Die gestiegene Nachfrage führte zur Ausdehnung des Wochenendtourismus bis in die Nebensaison. Eine zunehmende Bedeutung des privaten Freizeit- und Erholungsverkehrs für die Entwicklung in Europa sehen auch LUTTER/PÜTZ (1993, S. 632, 634). Sie messen dem Personenschnellverkehr in diesem Zusammenhang überdies Bedeutung für die Völkerverständigung und den kulturellen Austausch bei. Urlaubsgebiete und Reiseziele des Kulturtourismus können, zumal wenn sie „*abseits des autoorientierten Massentourismus*“ (LUTTER/PÜTZ 1993, S. 634) liegen, durch einen HGV-Anschluss erheblich an Attraktivität gewinnen.

GUSTAFSSON (28.08.2002, mündlich) berichtet von einem bedeutenden touristischen Aufschwung in Mariefred¹⁹ am Mälarsee, der mit der Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecke *Svealandsbanan* (Uppsala - Stockholm - Eskilstuna) einherging. Der Aufschwung ist umso bemerkenswerter, als Mariefred nicht direkt an der Schnellfahrstrecke liegt, sondern nur über Busse bzw. in den Sommermonaten über einen Museumsdampfzug an den HGV-Halt *Läggesta* angeschlossen ist. Diese Gegensätze nutzt Mariefred auch in der Fremdenverkehrswerbung:

¹⁹ Mariefeld ist die Stadt, in der Schloss Gripsholm liegt.

„Ganz tolle Fahrt zwischen [sic] Stockholm und Mariefred! Ab Stockholm: Schnellzug 200 km/h bis Läggesta. Schmalspurbahn 20 km/h bis Mariefred. Dampfschiff 10 Knoten/h bis Stockholm.“ (MÄLARTURISM 2002, S. 10).

Die Bedeutung, die der HGV für den Freizeitverkehr²⁰ haben kann, wird bei der Betrachtung der Verkehrsleistung der Eisenbahn bei diesem Reisezweck deutlich: Im Jahr 1999 wurden in Deutschland im Freizeitverkehr mit der Eisenbahn 24,4 Mrd. Personenkilometer zurückgelegt, gegenüber nur 7,8 Mrd. Personenkilometern im Geschäfts- und Dienstreiseverkehr (VERKEHR IN ZAHLEN 2001/2002, S. 221).

2.4 Einflüsse auf Zentralität und überörtliche Siedlungsentwicklung

Die Einflüsse des HGV auf die Siedlungsentwicklung sind bislang kaum erforscht. Untersuchungen zum Ausbau schneller Nahverkehrssysteme, wie z.B. S-Bahnen, lassen sich auf die in dieser Arbeit untersuchte Fragestellung nicht anwenden, da sich der Nahschnellverkehr i.d.R. auf die Ordnungsräume beschränkt. Einzig SCHÜTZ (1997, S. 68 ff., 106 ff.) hat die Einflüsse des HGV auf die Siedlungsentwicklung näher untersucht, daher basieren die nachfolgenden Ausführungen auf seiner Arbeit und wurden um eigene Überlegungen ergänzt.

Um den Vorteil der HGV-Endgeschwindigkeit ausnutzen zu können, benötigt der HGV größere Haltestellenabstände als der Nahschnellverkehr. Insofern kann der HGV nicht die Siedlungen im Umland der Städte bedienen, daher fördert er nicht die Suburbanisierung. Durch die Verkürzung der Reisezeiten zwischen den Orten mit HGV-Haltestellen, begünstigt er indes die Ausdehnung der Verflechtungen über die Grenzen der Ordnungsräume. SCHÜTZ (1997, S. 69) bewertet dies als „ein unerwünschtes Ausufer der Ballungsräume oder besser ausgedrückt: ein Heben der Ballungsraum-Ausbreitungproblematik auf eine höhere Ebene, wenn dort der private Pkw als Hauptzubringer zur HGV-Station für eine insgesamt breiige Siedlungsstruktur sorgt.“ Diese Einschätzung ist vor dem Hintergrund einer schwerpunktmäßig auf das dicht besiedelte Deutschland bezogenen Untersuchung verständlich. In Schweden gibt es hingegen kaum Ballungsräume und die einzelnen Orte sind meist weiter von einander entfernt als in Deutschland. Dort verspricht man sich durch den HGV eine Stabilisierung der agglomerationsfernen ländlichen Räume (*landsbygd*), die gegenwärtig tendenziell weiter Einwohner an die größeren und großen Städte verlieren (SCB 2002, S. 6) (siehe Kapitel 2.2 und 4.4.2.1).

SCHÜTZ (1997, S. 69) sieht hingegen eine erhöhte Anziehungskraft der bestehenden Ballungsräume, die mit einer Stärkung der zentralörtlichen Funktion einhergeht. Die Stärkung der Zentralität ist ein genereller Effekt der Anbindung an eine HGV-Strecke; die Verflechtungsbereiche der Grundversorgung bleiben davon unberührt. Von dieser Grundregel gibt es jedoch Ausnahmen:

Kommt es durch den HGV zur Überschneidung zweier Einzugsbereiche von Oberzentren, so gewinnt durch den Wegfall des ‚Entfernungsschutzes‘ das besser ausgestattete Oberzentrum weitere Zentralität auf Kosten des schwächeren Oberzentrums (bzw. der schwächeren Oberzentren) hinzu. Dies resultiert

²⁰ Gemäß der Definition von VERKEHR IN ZAHLEN 2001/2001, S. 209 umfasst Freizeitverkehr alle Freizeitfahrten mit einer Dauer von unter fünf Tagen. Freizeitverkehr schließt also den Wochenendtourismus ein.

daraus, dass Unternehmen dank des HGV fortan größere Märkte von dem höherwertigen Zentrum aus – dort befindet sich zumeist auch die Unternehmenszentrale – betreuen können und daher zum Teil Außenstellen schließen. Hinzu kommt, dass die Einwohner des schwächeren Zentrums die Freizeitangebote und Einkaufsmöglichkeiten im höherwertigeren Zentrum mitnutzen, was wiederum auf Kosten des schwächeren Zentrums geht (SCHÜTZ 1997, S. 69, 103, 106).

Als Beispiel führt SCHÜTZ (1997, S. 70) Paris an. Hier sieht er Städte, die bis auf maximal eine Stunde Fahrzeit an Paris heran rücken, wie z.B. Le Mans (54 Min.) und Arras (51 Min.; Fahrzeiten: HAFAS 2002, CD-ROM), von der Abwanderung übergeordneter Funktionen und Arbeitsplätze bedroht. Gleichwohl räumt er die Möglichkeit ein, dass diese Städte bei entsprechender Steuerung im Sinne einer Dezentralisierung auch Funktionen von Paris übernehmen könnten.

Der Bedeutungsverlust ist dabei im Verhältnis zu dem von anderen angebotenen Zentren zu sehen. Gegenüber nicht angebotenen, konkurrierenden Zentren gleicher Stufe kommt es gemäß der Grundregel zu einem Bedeutungsgewinn. Analog zu diesem Bedeutungsgewinn vergrößert sich der Verflechtungsbereich. Für Mittelzentren erwartet SCHÜTZ (1997, S. 69) sogar eine besonders positive Entwicklung, wenn sie (zeitlich) näher an ehemals weit entfernte Oberzentren heran rücken. Diese These lässt sich entsprechend auf die kleineren schwedischen Städte, die über schnelle Regionalzüge in das HGV-Netz eingebunden werden, übertragen. Insofern stützt die These die schwedische Vermutung einer stabilisierenden Funktion des HGV für die kleineren Städte.

In dem Fall, dass die Verflechtungsbereiche zweier gleich starker Bereiche miteinander verbunden werden, kommt es zu einer Intensivierung der Verflechtungen, ohne dass sich die Bedeutung unter den Zentren ändert (SCHÜTZ 1997, S. 69).

Insgesamt kommt SCHÜTZ (1997, S. 70, 75) zu dem Schluss, dass der HGV eher zu einer Konzentration von herausgehobenen zentralen Funktionen an wenigen Standorten führt, nämlich an denen, die über den besten HGV-Anschluss verfügen. Dies sind fast immer Zentren, die bereits vor der Einrichtung des HGV eine große Bedeutung besaßen. Gegenüber ‚einfachen‘ Halten im Linienverlauf haben die Knoten im HGV-Netz noch weitere Vorteile. Hinsichtlich der Wohnfunktion sieht SCHÜTZ eher eine Dezentralisierung, allerdings vor dem Hintergrund des Bevölkerungsverlusts der deutschen Großstädte.

Demgegenüber wuchs laut SCB (2002, S. 6 ¶) in Schweden im Jahr 2001 die Bevölkerung in 23 der 25 größten Städte des Landes, während sie in den 25 kleinsten Gemeinden abnahm. Das Wachstum der großen Städte beruhte vorwiegend auf Wanderungsgewinnen, welche in den meisten Städten durch einen Geburtenüberschuss verstärkt wurden. Die kleinsten Gemeinden verloren ihre Bevölkerung aufgrund eines Geburtenunterschusses, bei den meisten kamen Wanderungsverluste hinzu. Die Bevölkerungsentwicklung folgte dem selben Muster wie in den voran gegangenen Jahren: Das größte absolute Wachstum verzeichneten die drei größten Städte (Stockholm – zum zehnten Jahr in Folge auf dem ersten Platz –, Göteborg, Malmö) und die Universitätsstädte sowie die anderen Orte mit höheren Bildungseinrichtungen (*högskolekommuner*). Die fünf Gemeinden, die prozentual die stärkste Bevölkerungszunahme zu verzeichnen hatten, liegen alle in der Nähe von Großstädten.

Diese Entwicklung zeichnet das Bild einer Urbanisierung, wobei die Agglomerationen bereits überlastet sind. Durch staatliche Regelungen werden in Schweden die Preise für Wohnraum auch in den Agglomerationen – verglichen mit ähnlich überlasteten Stadträumen in anderen Ländern – niedrig gehalten. Das Regulativ der hohen Wohnraumpreise wird somit nur sehr eingeschränkt wirksam und wäre in der schwedischen Gesellschaft auch nur schwer durchzusetzen.²¹

Gelänge es, die Abwanderung aus den ländlichen Räumen zu stoppen, weil unter Nutzung des HGV Arbeitsplätze und andere zentrale Funktionen innerhalb einer akzeptablen Zeitspanne erreichbar würden, so ließe sich die weitere Erhöhung des Drucks auf die Agglomerationen verringern und die Entleerung der ländlichen Räume verlangsamen. Selbstverständlich ist ein leistungsfähiges komplementäres Verkehrssystem notwendig, da sich der HGV nicht zur direkten Erschließung des ländlichen Raumes eignet.

Effizient wird dieser Effekt jedoch erst, wenn es – entgegen dem Fazit von SCHÜTZ (1997, S.75) – gelingt, auch Unternehmen zu einer dezentralen Ansiedlung in den kleineren Orten mit HGV-Halt zu bewegen. Ein hoher Anteil an Fernpendlern, also eine massive Verkehrserzeugung, wäre, insbesondere im Hinblick auf die Umweltfolgen, ein sehr hoher Preis für die Entlastung der Agglomerationen und die Stabilisierung der ländlichen Räume.

3 Die Ausgangslage für das Projekt Europabahn

Beinahe alle Planungen haben ihren Ausgangspunkt in der Unzufriedenheit mit der bestehenden Situation. Dies ist auch im Falle des Projektes Europabahn der Fall. Die Analyse der gegenwärtigen Situation im Eisenbahnverkehr ermöglicht die Einschätzung, inwieweit Handlungsbedarf zur (Wieder-) Herstellung der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene gegeben ist. Im Zuge dieser Analyse wird auch die verkehrliche Bedeutung der untersuchten Verbindung Hamburg - Kopenhagen - Stockholm aufgezeigt.

Für den Eisenbahnverkehr (Kapitel 3.1) war es nicht im gewünschten Umfang möglich, statistische Daten zu erhalten. Dies gilt gleichermaßen für den Personen- wie für den Güterverkehr. Die verfügbaren Daten erlauben dennoch eine Einschätzung der Bedeutung der Relation und ermöglichen es grob, die Verkehrsentwicklung darzustellen.

Demgegenüber war die Datenbeschaffung über die Eisenbahninfrastruktur (Kapitel 3.2) relativ unproblematisch, wenngleich die Daten nicht immer in der gewünschten Detaillierung vorliegen. Dies fällt insbesondere bei den schwedischen Daten auf und liegt in der Einteilung des schwedischen Eisenbahnnetzes in einzelne zusammenhängende Strecken (z.B. die *Skånebanan* Kattarp/Helsingborg - Kristianstad, 113 km) begründet. Die meisten Daten werden für die Gesamtstrecken aggregiert und waren somit nicht für einzelne Streckenabschnitte verfügbar.

²¹ Letztere Erkenntnis zieht der Verfasser aus mehreren Gesprächen mit Schweden während seines Schweden-Aufenthalts im Sommer 2002, ohne dass für diese Gespräche bibliographische Belege angeführt werden könnten. Die Zusammensetzung der Gesprächspartner war nicht repräsentativ.

Vor dem Hintergrund des Status quo wird anschließend das Projekt Europabahn vorgestellt (Kapitel 3.3). Dabei wird sowohl auf den unterschiedlichen Planungs- und Realisierungsstand der einzelnen Teilabschnitte eingegangen (Kapitel 3.3.1), als auch das Gesamtverkehrskonzept für den Personenverkehr im ‚Europakorridor‘ präsentiert (Kapitel 3.3.2).

3.1 Der Eisenbahnverkehr in und zwischen Deutschland und Schweden

Die Datenlage zum Eisenbahnverkehr zwischen Deutschland und Schweden ist äußerst unbefriedigend:

- Die für die Untersuchungen zur festen Fehmarnbeltquerung erstellte Verkehrsprognose, die sich beim Güterverkehr auf das Ausgangsjahr 1994 und beim Personenverkehr auf das Ausgangsjahr 1996 bezieht, wurde parallel zur Erarbeitung dieser Studie aktualisiert und konnte für diese Arbeit nicht herangezogen werden. Daher mussten die alten Daten verwendet werden, die nur noch eine eingeschränkte Gültigkeit besitzen.
- Weitere spezifische Daten für den Schienenpersonenverkehr konnten nicht beschafft werden, ersatzweise wird auf die Entwicklung des Zugangebots zurück gegriffen.
- Daten zum Schienengüterverkehr finden sich allein in einem verschriftlichten Seminarbeitrag von GÖDDE (2000, S. 93 ff.). Diese Daten beziehen sich ausschließlich auf den Skandinavienverkehr von DB Cargo und sind zudem unpräzise (u.a. fehlende Jahresangaben), stellen aber die einzige Datenquelle für den spezifischen Verkehr zwischen Deutschland und Schweden bzw. Skandinavien dar. Aus diesem Grund finden sie dennoch Verwendung.

Die nachfolgenden Ausführungen können infolgedessen nur Einblicke in die Verkehrsbeziehungen geben. Für gesicherte Aussagen bedarf es weiterer Untersuchungen, in die auch die anderen Verkehrsträger stärker als es an dieser Stelle möglich ist, einbezogen werden sollten.

Dass die Betrachtungen intensiver auf Schweden als auf Deutschland eingehen, liegt im offeneren Umgang mit statistischen Daten in Schweden begründet. So lässt sich beispielsweise vom *Statens Institut för KommunikationsAnalys* (SIKA, Staatliches Institut für Verkehrs- und Telekommunikationsanalyse) der Großteil der publizierten und i.d.R. kommentierten Statistiken kostenlos aus dem Internet herunterladen oder bestellen, wohingegen Eurostat und das Statistische Bundesamt nur eine kleine Auswahl ihrer statischen Daten kostenlos bereitstellen. Nur wenige der Statistiken von Eurostat sind in Bibliotheken zugänglich.

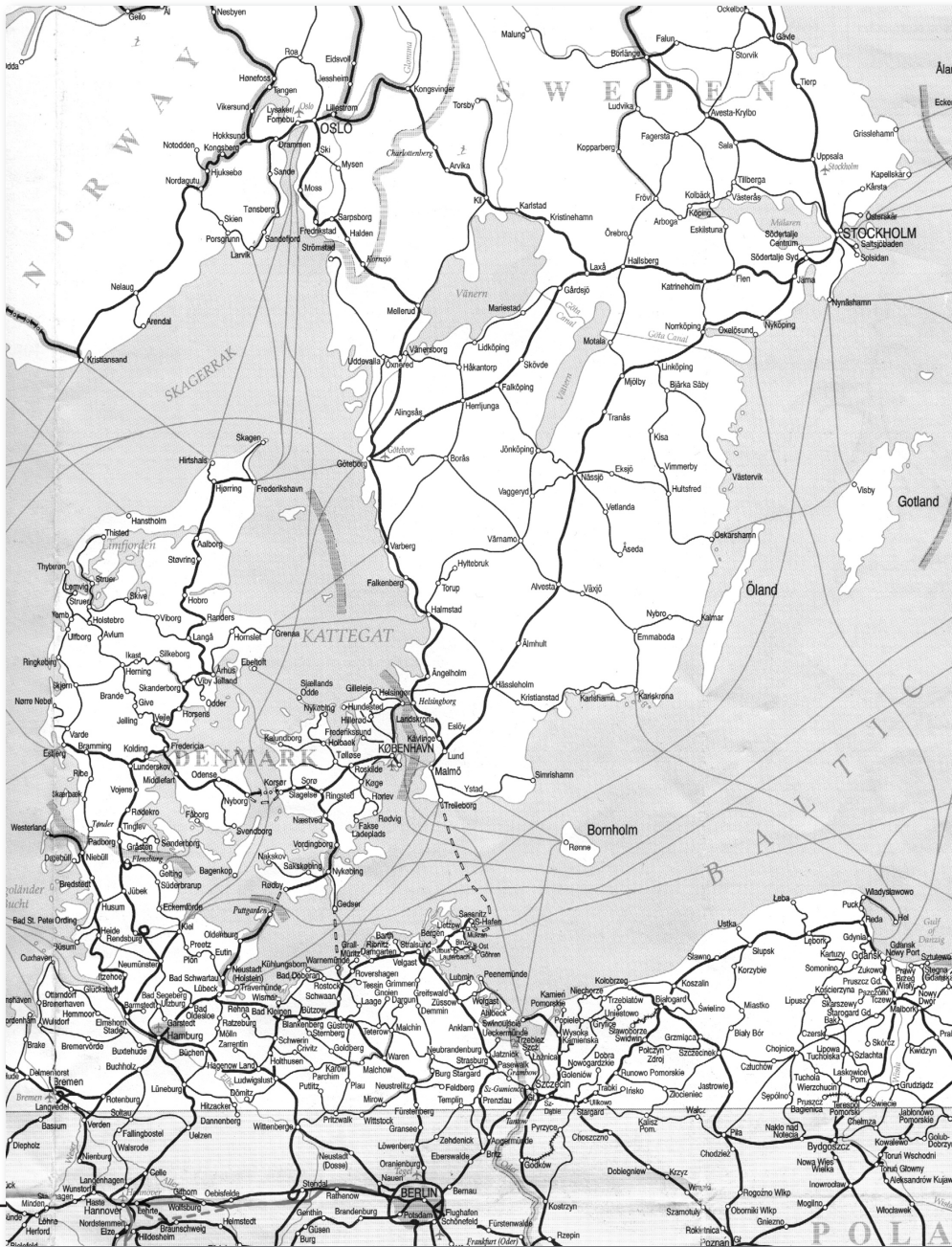


Bild 3.1 Eisenbahnnetz Norddeutschland, Dänemark, Südschweden
(Quelle: THOMAS COOK PUBLISHING 1996, verändert)

3.1.1 Personenverkehr

Die Anteile der Verkehrsmittel an der Verkehrsleistung im Personenverkehr sind in Schweden und Deutschland ähnlich. Dabei ist zu beachten, dass die Einteilung der Verkehrsträger jedoch nicht exakt deckungsgleich ist (siehe Bild 3.2). Für Schweden waren keine neueren Zahlen in dieser Dateneinteilung erhältlich, da dort üblicherweise bei allgemeinen Betrachtungen Eisenbahn- und Busverkehre zusammengefasst werden.

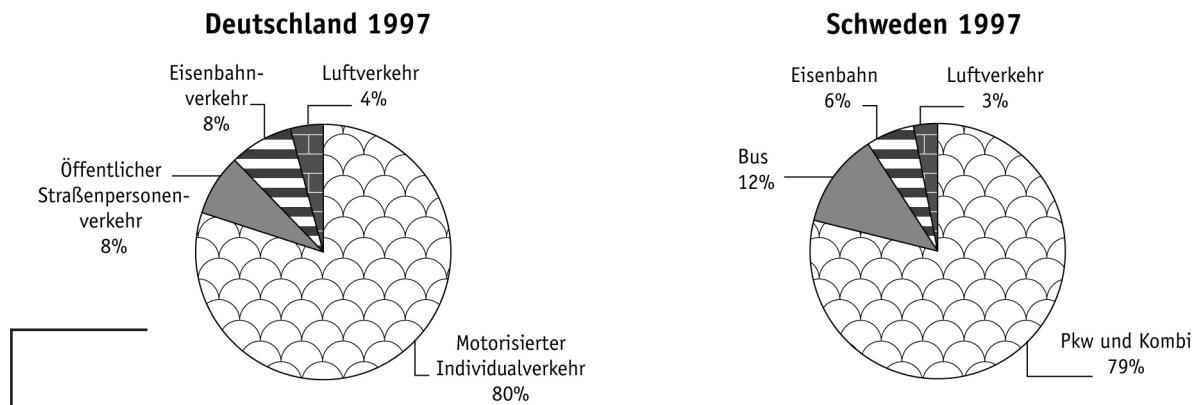


Bild 3.2 Modal Split nach Verkehrsleistung im Personenverkehr in Deutschland und Schweden 1997 (Quelle: eigene Darstellung; Daten: VERKEHR IN ZAHLEN 2001/2002, S. 215; SIKa 2002a, S. 20 [1])

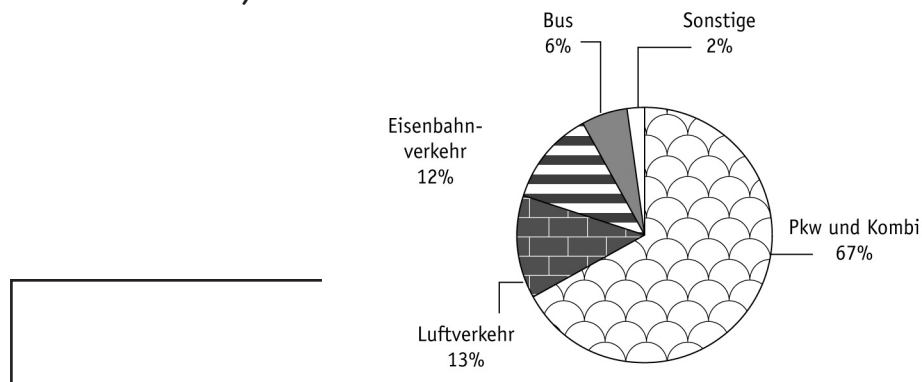


Bild 3.3 Modal Split der Verkehrsleistung bei Inlandsreisen in Schweden über 100 km (einf. Strecke) 1999 (Quelle: eigene Darstellung; Daten: SIKa 2000, S. 84 [1])

Für Deutschland waren keine Daten über den Modal Split im Fernverkehr verfügbar, wohl aber für Schweden. In schwedischen Statistiken über den Fernverkehr werden Eisenbahn- und Busverkehre, anders als bei allgemeinen Modal Split-Betrachtungen, getrennt erfasst. Bild 3.3 zeigt, dass die Eisenbahn hier im Vergleich zum Gesamtverkehr Verkehrsanteile hinzugewinnen kann. Der Bus verliert, trotz des auch Fernverkehrsverbindungen umfassenden schwedischen Expressbusnetzes, an Bedeutung. Ebenfalls signifikant ist der geringere Anteil des Pkw- und Kombiverkehrs und die Bedeutungszunahme des Luftverkehrs.

Im Jahr 2001 wuchs die Verkehrsleistung im Personenverkehr in Schweden trotz abflauernder Konjunktur mit einem Plus von etwa 1,5% unerwartet stark (BANVERKET 2002, S.4). Der Eisenbahnsektor wuchs mit zirka 6% überdurchschnittlich, obwohl sich das Preisverhältnis zwischen dem Pkw und der Bahn zugunsten des Pkws verschob. Im Fernverkehr (Reisen über 100 km pro Weg) wuchs die Verkehrsleistung um knapp 2%, auch hier konnte die Bahn mit einem Plus von gut 5% einen überdurchschnittlichen Zuwachs verzeichnen. BANVERKET führt das Wachstum des Schienenpersonenverkehrs v.a. auf die fortgesetzte Sanierung und Entwicklung des Bahnnetzes zurück. Wegen der starken Dominanz des Pkw-Verkehrs wirkten sich die Veränderungen jedoch nur unbedeutend auf den Modal Split aus. Dennoch lassen sie, zumal in Verbindung mit Bild 3.3 (welches sich gleichwohl nur auf Inlandsreisen bezieht), auf die Bereitschaft der schwedischen Bevölkerung schließen, die Bahn für längere Reisen zu nutzen.

Grundsätzlich eignen sich die Verkehrsprognosen, die im Zusammenhang mit der festen Fehmarnbeltquerung erstellt wurden, um den zwischen Schweden und Deutschland fließenden SPfV und dessen zukünftige Entwicklung abzuschätzen. Dort wird in der Periode 1996 bis 2010 für die allgemeine Entwicklung über den Ostseeschnitt für den Personenverkehr ein Wachstum von 45 % prognostiziert. Bei fortgesetztem Fährbetrieb entfiel auf den Fehmarnbelt ein Wachstum von 4 %, womit „der Anteil des Fehmarnbelt am gesamten Personenverkehrsaufkommen über den Ostseeschnitt von 32 Prozent auf 23 Prozent sinken würde.“ (MWTV SH 2002, S.5, im Original in voller Länge hervorgehoben).

Mit einer festen Fehmarnbeltquerung werden in Abhängigkeit vom Szenario für den Fehmarnbelt Zuwächse von 25 % bis zu 46 % erwartet (MWTV SH 2002, S.5). Die absoluten Zahlen können Tabelle 3.1 entnommen werden.

Tabelle 3.1 Personenverkehrsaufkommen über den Fehmarnbelt

Personenverkehr (1000 Passagiere/ Jahr)	Basisjahr 1996	Referenzszenario Fähre	Prognosejahr 2010		
			feste Querung, Szenario*		
	Fähre		2+4	2+0	1+2
Eisenbahn	717	633	1.835	2.234	1.576
Pkw	3.195	3.765	5.792	4.220	5.590
Bus	1.435	1.642	2.055	1.677	2.030
Fußgänger	1.751	1.369	680	750	680
Insgesamt	7.098	7.409	10.362	8.881	9.876

* Die erste Ziffer der Szenarien gibt die Zahl der Gleise, die zweite die Zahl der Kfz-Fahrspuren an.

Quelle: MWTV SH 2002, S. 6, verändert

Der Anteil der Reisenden über den Fehmarnbelt, die aus Schweden kommen bzw. dorthin weiterreisen, kann anhand der vorliegenden Prognose nicht festgestellt werden. Es fällt aber auf, dass sich der Eisenbahnverkehr, außer beim Referenzszenario, jeweils mehr als verdoppelt. Stattdessen hat sich die entgegengesetzte Entwicklung des SPfV über die Vogelfluglinie, so wird der Verkehrskorridor Hamburg - Puttgarden - Kopenhagen genannt, seitdem fortgesetzt.

Im Sommer 1992 waren es noch 6 Nachtzugpaare und 8 Tageszugpaare, die über die Vogelfluglinie verkehrten, darunter auch ein Nachtzug Hamburg - Stockholm mit Kurswagen über Göteborg nach Oslo (KURSBUCH 1991/92, S.B40 ff.). Zwischenzeitlich wurde der Lauf des Kurswagens verkürzt, der neue Endbahnhof hieß Göteborg. Am 27.08.1994 verließ der Direktzug nach Stockholm bislang letztmalig den Hamburger Hauptbahnhof, seit seiner Rückkehr nach Hamburg am 29.08.1994 ist die direkte Zugverbindung von Hamburg nach Stockholm Geschichte (KURSBUCH 1994/95, S.B34, B36). Die wenigen Direktzüge von Hamburg nach Schweden endeten nun alle in Malmö. Seit dem Fahrplanwechsel am 14.12.2002 gibt es keine Züge Hamburg - Malmö mehr, der neue Endbahnhof ist København H (DB AG 2003, Internet).

Auf der Vogelfluglinie setzte sich die Ausdünnung auch des Zugangebots nach Kopenhagen weiter fort. Dazu trug auch, aber nicht allein, die Eröffnung der festen Querung des Großen Belts zum Winterfahrplan 1997/98 bei, über die seitdem alle Nacht- und Güterzüge verkehren (LANDTAG SH 2002, S. 11). Somit verblieben im Sommer 1998 lediglich 5 Tageszugpaare ab/bis Kopenhagen auf der Vogelfluglinie (KURSBUCH 1998/99, S. 149 ff.), von denen lediglich eines mit der Eröffnung der festen Öresundquerung im Sommer 2000 nach Malmö durchgebunden wurde. Im Jahr 2003 werden im Sommer zwar sechs Zugpaare Hamburg - Kopenhagen eingesetzt, die Durchbindung nach Malmö ist aber gänzlich gestrichen worden (KURSBUCH 2002/03, S. 189).²²

An der Entwicklung des Zugangebots auf der Vogelfluglinie lässt sich ablesen, dass die Verbindung dringend einer Aufwertung bedarf, da sonst eine komplette Einstellung des Fernverkehrs absehbar erscheint. Für die Szenarien mit fester Querung werden zwischen 82 und 87 Züge pro Tag (inkl. der Güterzüge) prognostiziert, welches das Potenzial der Vogelfluglinie aufzeigt. Noch werden aber allein die Bedingungen für den Pkw-Verkehr durch die Fortführung der Autobahn 1 nach Norden (A1) weiter verbessert (BMVBW Newsletter 20.12.2002). Die Elektrifizierung des Abschnitts Hamburg - Lübeck nutzt den nach Kopenhagen durchfahrenden Zügen nur indirekt durch die erhöhte Leistungsfähigkeit und damit geringere Verspätungsanfälligkeit der Schienenverbindung. Dies gilt auch für den Güterverkehr, der Gegenstand der nachstehenden Ausführungen ist.

3.1.2 Güterverkehr

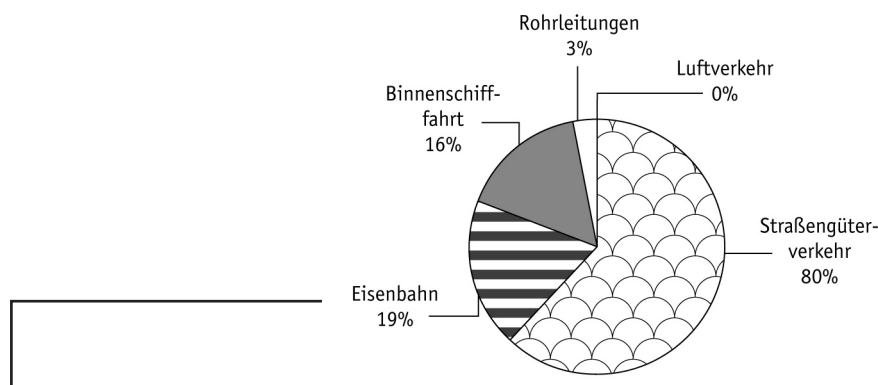


Bild 3.4 Modal Split im deutschen Güterverkehr nach Verkehrsleistung (ohne Nahverk. dt. Lkw) 1997 (Quelle: eigene Darstellung; Daten: VERKEHR IN ZAHLEN 2001/2002, S. 231, 233)

Der Modal Split im deutschen Güterverkehr ohne den Nahverkehr deutscher Lkws²³ zeigt, dass die Eisenbahn knapp ein Fünftel der Verkehrsleistung übernimmt (siehe Bild 3.4). Seit 1996 ist eine zunehmende Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr zu beobachten (von 67,7 Mrd. tkm im Jahr 1996 auf 76,0 Mrd. tkm im Jahr 2000), auch das Aufkommen des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs nimmt tendenziell zu. Gleichzeitig verzeichnet auch der Durchgangsverkehr einen positiven Trend, wenngleich hier die relative Schwankungsbreite recht groß ist (STATISTISCHES BUNDESAMT 2002a, Internet).

²² Üblicherweise verkehrt in den Sommermonaten ein Zugpaar mehr als in den Wintermonaten, in 2003 werden außerhalb der Sommermonate zwei und ab dem 27.10.2003 sogar drei Zugpaare eingespart.

²³ Da die Abgrenzung zwischen Straßengüternah- und -fernverkehr 1998 entfallen ist, wurde auf die Daten von 1997 zurückgegriffen. Die anderen Verkehrsträger haben für den Nahverkehr nur geringe Bedeutung.

Diese Entwicklungen spiegeln sich bei DB Cargo in einem Umfang des internationalen Verkehrs von fast 50% der gesamten Verkehrsleistungen wider (GÖDDE 2000, S.94). Der Umfang der Güterverkehrsströme Deutschland ↔ Schweden (gut 3 Mio. t, GÖDDE 2000, S.96) und Deutschland ↔ Dänemark (ca. 1,2 Mio. t, GÖDDE 2000, S.96) ist mit 3,6 bzw. 1,5% am gesamten grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr Deutschlands (81,9 Mio. t [1999], STATISTISCHES BUNDESAMT 2002a, Internet) relativ gering. Mit einer Beförderungsmenge von 4,7 Mio. t (GÖDDE 2000, S.96) macht der von Skandinavien ausgehende bzw. dorthin fahrende Transitverkehr jedoch ungefähr die Hälfte des Verkehrsaufkommens des Deutschland auf der Schiene passierenden Durchgangsverkehrs von 9,3 Mio. t (1999) aus (STATISTISCHES BUNDESAMT 2002a, Internet).²⁴

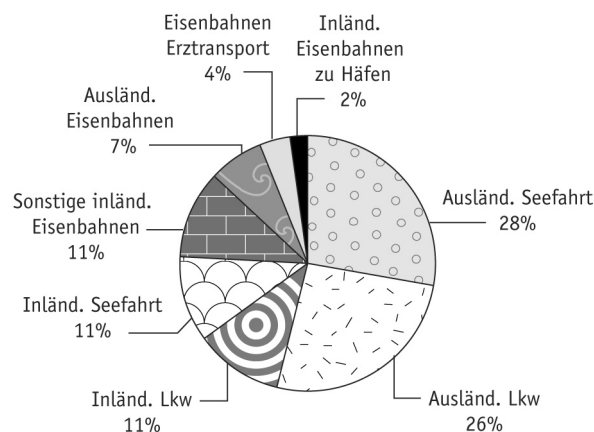


Bild 3.5 Modal Split des Güterfernverkehrs nach Verkehrsleistung in Schweden 2000
(Quelle: Banverket 2002, S.33 □)

In Schweden hat der Schienengüterverkehr einen Anteil von rund 24% am Güterfernverkehr. Der Vergleich mit den deutschen Zahlen ist schwierig, da in den schwedischen Zahlen der Seeverkehr enthalten ist. Der inländische Seeverkehr (*inrikes sjöfart*) übernimmt zum Teil die Aufgaben der Binnenschifffahrt, die in Schweden so gut wie keine Rolle spielt.²⁵ Im europäischen Vergleich steht Schweden mit 63% Schienenanteil im grenzüberschreitenden Güterverkehr an der Spitze (EUROPÄISCHE KOMMISSION 2001b, S.43 f.). Die großen Entfernungen in Schweden wirken sich begünstigend auf die Eisenbahn als Verkehrsträger aus, da die Schiene im Langstreckenverkehr komparative Vorteile gegenüber der Straße hat. Die Transportindustrie sieht Schweden indes als ein Land mit *transporthandikap* (Transportbehinderung):

„Von Kiruna nach Helsingborg sind es 2 100 km und von Helsingborg nach Rom [ist es] genauso weit. ... Güterzüge und Lkws mit Exportgütern aus Mittelschweden müssen bis zu 600 – 700 km zurücklegen, bevor sie nur die Außengrenzen unserer wichtigsten Exportmärkte auf dem Kontinent erreichen.

... Die Transporte müssen das Wasser überqueren um ihre Ziele zu erreichen. Bestimmte kontinentale Eisenbahnen berechnen belastend hohe Trassenpreise. Die Güterströme aus Schweden sind größer als die nach Schweden, was zu Problemen mit nicht lohnenswerten Leerfahrten auf der Heimreise führt. ...

Schweden ist zudem exportorientierter als andere Länder und muss deshalb eine gut funktionierende Infrastruktur für die Exportströme haben.“ (TRANSPORTINDUSTRIEFÖRBUNDET 2002, S.14 □)

²⁴ Aussagekräftiger wären Daten für die Verkehrsleistung (d.h. Tonnenkilometer), diese Daten waren für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr aber nicht verfügbar.

²⁵ Binnenschifffahrt gibt es, abgesehen vom Tourismusverkehr auf dem Göta-Kanal, in Schweden nur auf dem See Vänern und von diesem zur Ostsee. In schwedischen Verkehrsstatistiken wird die Binnenschifffahrt nicht ausgewiesen.

Mit den hohen Bahntrassenpreisen sind zweifelsohne auch die in Deutschland erhobenen Entgelte gemeint, welche im Vergleich mit Schweden zehnmal höher liegen (BREITZMANN 2002, S. 332). SIKA (2001, S. 58 f.) hat die Folgen einer pauschalen Kostensenkung des Eisenbahnverkehrs auf dem europäischen Kontinent simuliert und kommt zu dem Schluss, dass Güterverkehr mit Quelle oder Ziel in Schweden teilweise auf anderen Routen durch Europa flösse. In Schweden selbst käme es zu einer Zunahme des Eisenbahnverkehrs und zwar vor allem auf der *Södra Stambanan* zwischen Mjölby und Malmö. Die Häfen in Schonen verlören Verkehre.

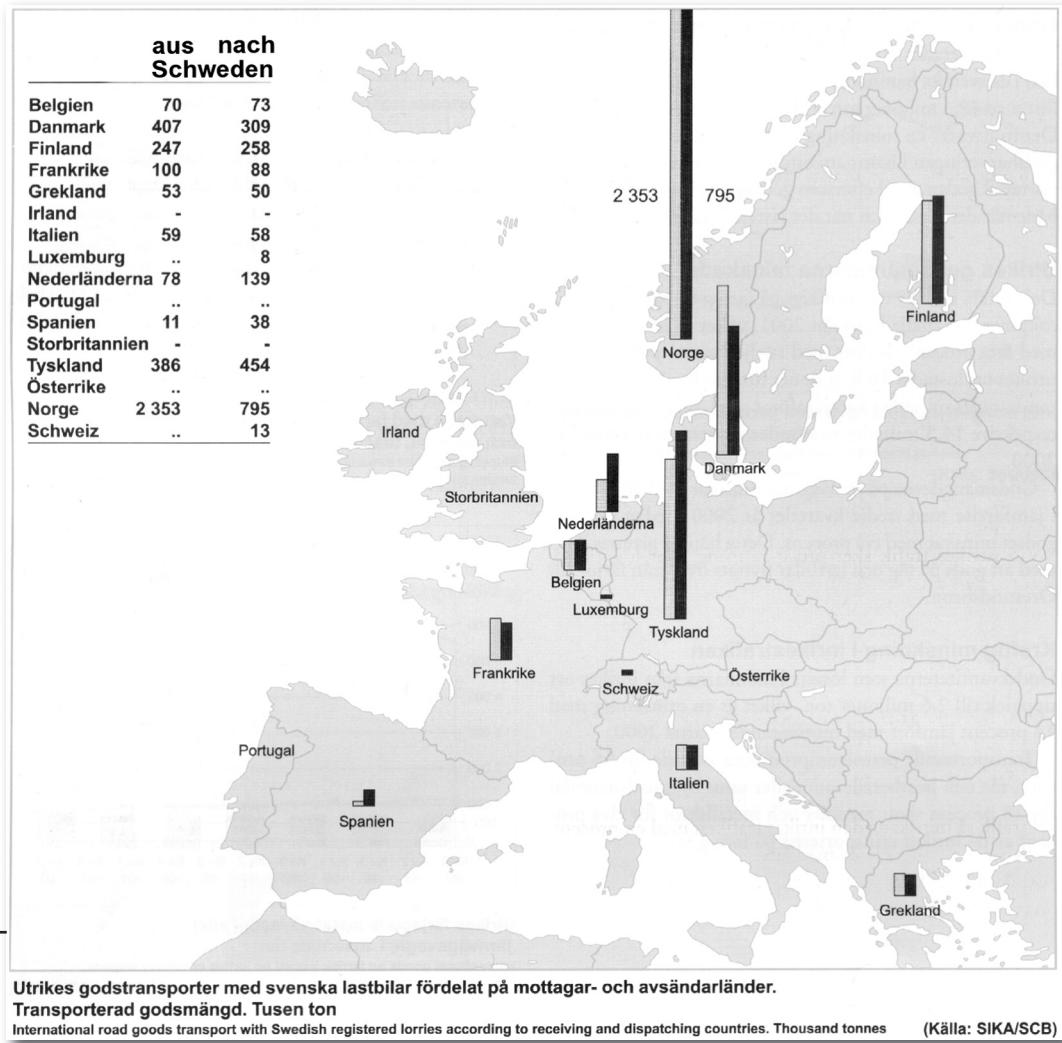


Bild 3.6 Verkehrsaufkommen (in 1.000 t) im grenzüberschreitenden Güterverkehr mit schwedischen Lkws (Quelle: SIKA 2002c, S. 19, verändert )

Der wichtigste Import- und Exportmarkt Schwedens auf dem europäischen Kontinent ist Deutschland (SI 2000a, S. 3). Die verfügbaren Statistiken zum Außenhandel weisen den Wert der gehandelten Waren aus, dies macht sie für die Analyse der Güterverkehrsströme ungeeignet. Das Aufkommen des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs Schwedens (Bild 3.6) bestätigt indes die bedeutende Stellung Deutschlands auch für den volumenmäßigen Außenhandel Schwedens.

Abschließend wird die Verkehrsprognose für den Güterverkehr über die feste Fehmarnbeltquerung betrachtet. Die Prognose hat allein schon deshalb nur eingeschränkte Aussagekraft, weil der Zeitraum vom Prognosejahr bis heute länger ist (9 Jahre), als die verbleibende Zeit bis zum Erreichen des Prognosejahres (7 Jahre).

Für den gesamten Güterverkehr über den Ostseeschnitt wird im Zeitraum von 1994 auf 2010 mit einer Zunahme von 74% gerechnet (BMVBW/VERKEHRSMINISTERIUM DÄNEMARK 1999, S.55). Ohne feste Querung wird der Güterverkehr über den Fehmarnbelt um 29% zurückgehen, während die in den Prognosen ermittelte Nachfrage um 111% steigt. Grund für diese erhebliche Diskrepanz ist die Führung aller Güterzüge über die feste Querung des Großen Belts. Bei der Errichtung einer festen Fehmarnbeltquerung wird für alle Szenarios ein etwa doppelt so hoher Schienen- wie Straßenanteil vorhergesagt, der aus einer Zunahme des Schienengüterverkehrs um rund 180% gegenüber 1994 resultiert. Im Basisjahr lag der Schienenanteil nur 19% über dem Anteil der Straße. Die absoluten Prognosezahlen zeigt Tabelle 3.2.

Tabelle 3.2 Güterverkehrsaufkommen über den Fehmarnbelt

Personenverkehr (1000 t/Jahr)	Basisjahr 1994	Prognosejahr 2010			
		Referenzszenario Fähre	feste Querung, Szenario*		
	Fähre		2+4	2+0	1+2
Straße	3.241	5.042	5.553	5.313	5.525
Eisenbahn	3.845	0**	10.773	10.787	10.725
Insgesamt	7.086	5.042	16.326	16.100	16.250
* Die erste Ziffer der Szenarien gibt die Zahl der Gleise, die zweite die Zahl der Kfz-Fahrspuren an.					
** 9.886 Tsd. t/Jahr Schienengüterverkehr werden über den Großen Belt geleitet.					

Quelle: MWTV SH 2002, S. 6, verändert

Zusammenfassend ist festzuhalten: Die Schiene hat für den Güterverkehr in Schweden eine größere Verkehrsbedeutung als in Deutschland. Dies beruht auf den zum Teil großen Entfernungen in Schweden sowie von und nach Schweden. Aufgrund der großen Wichtigkeit einerseits des deutschen Marktes für Schweden, andererseits von Deutschland als Transitland für schwedische Gütertransporte, ist der schwedische Wunsch nach einer leistungsfähigen Infrastruktur für Verkehre nach Deutschland und auch in Deutschland verständlich. Demgemäß wird im folgenden Kapitel die gegenwärtig zur Verfügung stehende Eisenbahninfrastruktur untersucht.

3.2 Die gegenwärtige Eisenbahninfrastruktur

Die Betrachtung der vorhandenen Eisenbahninfrastruktur im Streckenverlauf Hamburg - Kopenhagen - Stockholm dient zur Verdeutlichung der gegenwärtigen Situation, um die im Folgekapitel (Kapitel 3.3) beschriebenen Ausbaupläne besser einschätzen zu können. Der größte Teil der Europabahn ist als Neubaustrecke geplant, die aber in unterschiedlichen Abständen parallel zu vorhandenen oder ehemaligen Eisenbahnstrecken verlaufen soll. Betrachtet werden diejenigen

Bahnstrecken, über die im Sommer 2002 der SPFV zwischen Hamburg, Kopenhagen und Stockholm abgewickelt worden ist.

Die Einbeziehung Jönköpings ist schwierig, da die von Jönköping in südlicher Richtung auf Helsingborg zulaufende Eisenbahnstrecke nur noch bis Helmershus (bei Värnamo) in Betrieb und südlich von Ljungby größtenteils abgebaut ist. Daher wurde allein der ausschließlich im Regionalverkehr bediente Abschnitt Värnamo - Jönköping berücksichtigt.

Leider war es nicht möglich, die Daten für alle drei Staaten in harmonisierter Form zu erhalten bzw. zu ermitteln, auch lagen die Daten teilweise nur auf höheren statistischen Ebenen vor als wünschenswert gewesen wäre. Diese Mängel des Datenbestandes sind in den Tabellen hinreichend kenntlich gemacht.

Die Tabellen sind entsprechend dem Gesamtaufbau dieser Arbeit in Süd-Nord-Richtung aufgestellt.

3.2.1 Deutschland

Die Verbindung Hamburg - Puttgarden - Kopenhagen wird als Vogelfluglinie bezeichnet. Der gegenwärtige Ausbauzustand der Vogelfluglinie in Deutschland bleibt hinter dem allgemeinen Niveau des deutschen SPFV-Netzes merklich zurück. Dies beruht auf der fehlenden Elektrifizierung, der niedrigen Streckenhöchstgeschwindigkeit von nur 140 km/h (normalerweise für IC/EC-Züge in Deutschland 200 km/h; DB AG 2002, Internet) und der Eingleisigkeit nördlich von Bad Schwartau.

Noch im Laufe des Jahres 2003 wird mit den Arbeiten zur Elektrifizierung der Strecke zwischen Hamburg und Lübeck begonnen. Auch für den übrigen Teil der Strecke sind Ausbaumaßnahmen geplant, deren Realisierung aber nur im Falle eines positiven Entscheides für die feste Fehmarnbeltquerung vorgesehen ist (siehe Kapitel 4.2.1.2 und 4.2.2.2).

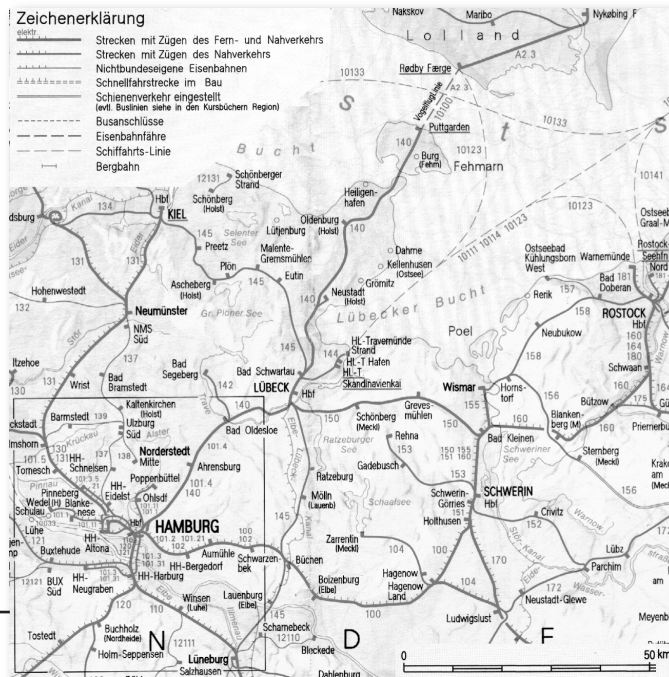


Bild 3.7 Eisenbahnnetz Hamburg, Schleswig-Holstein (Quelle: DB AG 1996, verändert)

Tabelle 3.3 Ausbaustand des deutschen Teils der Strecke Hamburg – Kopenhagen

Abschnitt	Länge (km)	Klassifikation	Gleise	zulässige Höchstgeschw. (km/h)	durchschnittl. Zugverspätungen (Min./Zug)	Elektrifizierung	max. Achslast (t)
Hamburg Hbf. - Lübeck Hbf.	64,3	Hauptbahn	2	140	4,3	fertig 2006 (15 kV 16 ² / ₃ Hz)	23,5
Lübeck Hbf. - Bad Schwartau	6,1	Hauptbahn	2	140	Lübeck Hbf. - Puttgarden: 1,6	keine	23,5
Bad Schwartau - Puttgarden	82,6	Hauptbahn	1	140		keine	23,5
Hamburg Hbf. - Puttgarden	gesamt: 153,0						

Quelle: eigene Darstellung; Daten: DB Netz AG 28.10.2002, e-schriftlich; DB Netz AG 05.12.2002, e-schriftlich; Entwurf LVP 2002, S. 69; Eisenbahnatlas 1994, S. 10

Auffällig ist die im Vergleich zu den schwedischen Strecken hohe Zugverspätung. Es ist nicht auszuschließen, dass die deutschen und die schwedischen Werte aufgrund möglicherweise unterschiedlicher Erhebungsmethoden nicht miteinander vergleichbar sind.

Die Belastbarkeit der Strecke liegt mit einer maximalen Achslast von 23,5 t über den maximalen Achslasten in Dänemark und Schweden. Seit der Eröffnung der festen Querung über den Großen Belt verkehren jedoch keine Güterzüge mehr über den Fehmarnbelt.

3.2.2 Dänemark

In Dänemark ist das Eisenbahnnetz in sieben verschiedene Klassen eingeteilt. Für die einzelnen Bahnklassen sind verschiedene Qualitäts- und Ausbauziele definiert, die um so niedriger sind, je niedriger die Bahnklasse ist. Allerdings hat die Vogelfluglinie als Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T) einen besonderen Status (siehe Kapitel 4.3.2).

Der Ausbaustand des dänischen Streckenabschnitts entspricht zwischen Rødby und Ringsted etwa dem deutschen Ausbaustand. Die Strecke ist nicht elektrifiziert und die gegenwärtigen Streckenhöchstgeschwindigkeiten sind mit 120 - 140 km/h zu niedrig, um die Bahn im Fernverkehr zu den anderen Verkehrsmitteln konkurrenzfähig zu machen. Die Klassifizierung als *Lokalbane 1* (Lokalbahn 1) zwischen Rødby und Nykøbing Falster zeigt ein geringes Interesse an der Strecke.

Der Abschnitt Ringsted - Kopenhagen - Kastrup ist hingegen als Hauptbahn klassifiziert und dementsprechend gut ausgebaut. Allerdings werden selbst auf diesem Abschnitt keine Geschwindigkeiten von 200 km/h erreicht. Die Streckendaten der Öresundbrücke sind im *Plan for jernbanenettet* (Plan für das Eisenbahnnetz, siehe Kapitel 4.3.1.2) nicht aufgeführt. Da sie in den TEN-T-Karten aber als bestehende Hochgeschwindigkeitszugstrecke eingetragen ist (siehe Bild 4.2 auf S. 7), ist davon auszugehen, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei mindestens 250 km/h liegt.

Die Strecke von Kopenhagen nach Helsingør weist die Charakteristik einer SPNV-Strecke auf, wenngleich sie auch von InterCity-Zügen bedient wird. Der durchschnittliche Haltepunktsabstand beträgt zwischen 3,6 und 5,1 km (Züge mit 9 bzw. 13 Haltebahnhöfen von Kopenhagen H nach Helsingør).

Zwischen Helsingør und Helsingborg verkehren keine Eisenbahnfähren, allerdings liegen beide Bahnhöfe in fußläufiger Entfernung zum Fähranleger.

Die maximale Achslast beträgt auf allen untersuchten dänischen Strecken 22,5 t. Dies ist gleichzeitig der Maximalwert im dänischen Eisenbahnnetz (BANESTYRELSEN 2000, S. 99 [1]).

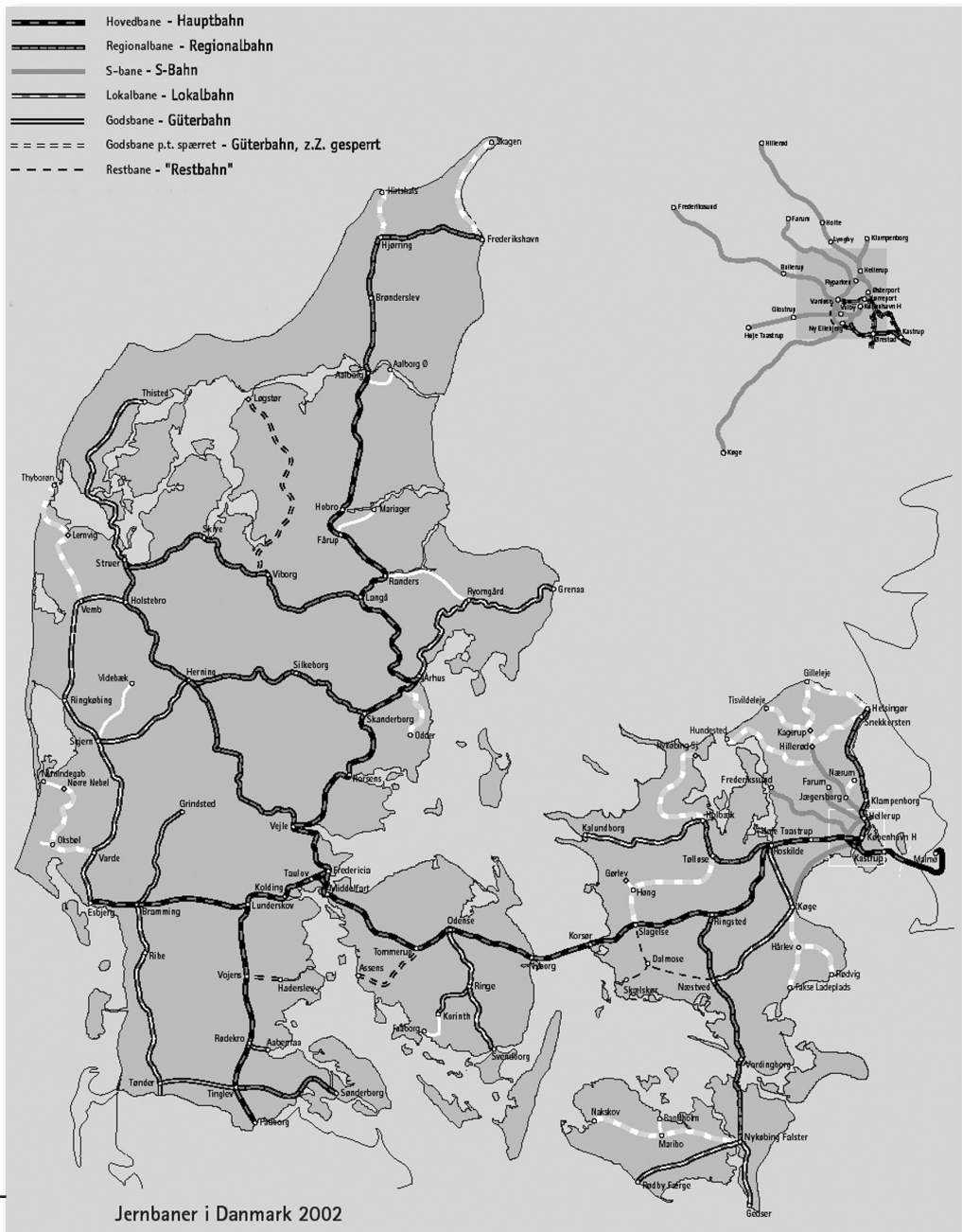


Bild 3.8 Eisenbahnnetz Dänemark (Quelle: BANESTYRELSEN 2002, o.S. [1])

Tabelle 3.4 Ausbaustand des dänischen Teils der Strecke Hamburg – Kopenhagen – Helsingør/Malmö

Abschnitt	Länge (km)	Klassifikation	Gleise	zulässige Höchstgeschw. (km/h)	durchschnittl. Höchstgeschw. (km/h)	Elektrifizierung	max. Achslast (t)
Rødby Færge – Nykøbing Falster	36,3	Lokalbahn 1	1	140	130	keine	22,5
Nykøbing Falster – Vordingborg	28,8	Regionalbahn	1	120	Nykøbing Falster – Ringsted 130	keine	22,5
Vordingborg – Ringsted	54,2	Regionalbahn	2	140		keine	22,5
Ringsted – Roskilde	32,6	Hauptbahn	2	180	177	25 kV 50 Hz	22,5
Roskilde – Høje Tåstrup	11,6	Hauptbahn	4	180	Roskilde – Kopenhagen H 168	25 kV 50 Hz	22,5
Høje Tåstrup – Kopenhagen H	19,5	Hauptbahn	2	180		25 kV 50 Hz	22,5
Kopenhagen H – Helsingør	46,2	Regionalbahn	2	120	107	25 kV 50 Hz	22,5
Rødby Færge – Helsingør	gesamt: 229,2						
Kopenhagen H – Kastrup	11,6	Hauptbahn	2	160	123	25 kV 50 Hz	22,5
Kastrup – Grenze DK/S	4,1	Hauptbahn	2	k.A.	k.A.	25 kV 50 Hz	k.A.
Rødby Færge – Grenze DK/S	gesamt: 187,1						

Hauptbahn im Original *Hovedbane*; Regionalbahn im Original *Regionalbane*; Lokalbahn im Original *Lokalbane*

Quelle: eigene Darstellung; Daten: Banestyrelsen 2000, S. 102 ff. ☞; IRPUD 14.11.2002, e-schriftlich

3.2.3 Schweden

Das schwedische Eisenbahnnetz und die Bezeichnungen der *stomjärnvägar* (Kerneisenbahnen) sind Bild 3.9 zu entnehmen. Aufgrund der detaillierten Betrachtung der schwedischen Eisenbahninfrastruktur und der schwedischen Planungen zur Europabahn sind dieser Arbeit außerdem Detailkarten der Bahnregionen Süd und Ost beigelegt. Aus diesen lassen sich alle erwähnten Bahnhöfe und Haltepunkte ablesen.

Bei der Darstellung der schwedischen Eisenbahninfrastruktur wird hauptsächlich die *Södra Stambanan* betrachtet, da der SPFV von der Öresundregion in die Städte, die zur Erschließung durch die Europabahn vorgesehen sind, heute diese Bahnlinie benutzt. Die südliche Europabahn (*Södra Europabanan*), wie der Abschnitt zwischen der Öresundregion und Jönköping bezeichnet wird, soll in einem Abstand von rund 30 km westlich der *Södra Stambanan* verlaufen. Auch auf dieser Strecke gab es in der Vergangenheit einmal eine Eisenbahnstrecke, die aber nur abschnittsweise erhalten ist. Das einzige längere Teilstück ist Värnamo - Jönköping, das daher auch als einziges betrachtet wird. Falls statt der südlichen Europabahn die *Södra Stambanan* für Geschwindigkeiten von 250 km/h und mehr ausgebaut werden sollte, so wird die *Jönköpingsbanan* Jönköping an den SPFV anschließen. Daher wurde auch der Abschnitt Nässjö - Jönköping in die Eisenbahninfrastruktur-Tabelle (Tabelle 3.5) mit aufgenommen.

Die schwedische Eisenbahninfrastruktur weist auf den betrachteten Strecken, verglichen mit der dänischen und deutschen Infrastruktur, überwiegend einen guten Ausbaustandard auf. Dies war zu erwarten, da zwischen Kopenhagen und Stockholm der Hochgeschwindigkeitszug X2000 verkehrt. Auch der für den Ringschluss in der Öresundregion benötigte Abschnitt Lund -Landskrona - Helsingborg ist als Teilstück des Nordischen Dreiecks (Kopenhagen - Oslo - Stockholm - Kopenhagen) bereits für Tempo 200 ausgebaut. Hier verkehren die neuen Linx-HGV-Züge (TÄGTIDER 2002, S. 19 ■). Mit dem Abschnitt Järna - Flemingsberg gibt es einen knapp 30 km langen, für den HGV (hier: 250 km/h) ausgebauten Streckenabschnitt.

Die *Skånebanan* könnte von Kattarp (nördlich von Helsingborg) bis Hässleholm Bedeutung erlangen, falls eine Entscheidung für den Tunnel Helsingør - Helsingborg und für den Ausbau der *Södra Stambanan* und somit gegen den Bau der Europabahn über Ljungby fallen sollte. Gegenwärtig entspricht er mit einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von 130 km/h und einer eingleisigen Streckenführung nicht den Anforderungen an einen modernen SPFV.

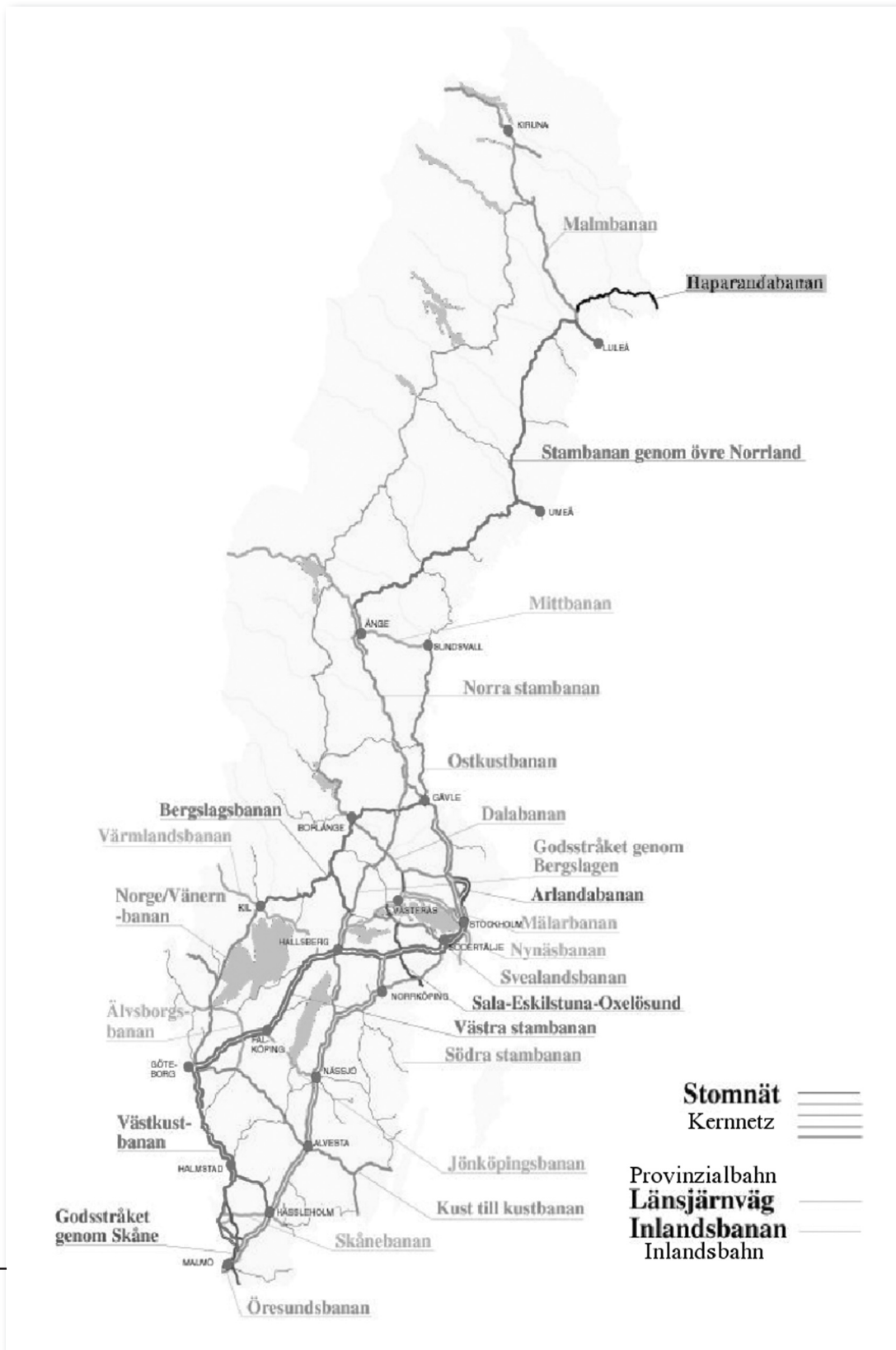


Bild 3.9 Eisenbahnnetz mit Bezeichnungen der *stomjärnvägar* (Kernbahnen) in Schweden (Quelle: BANVERKET 2001, S. 8)

Die Strecke von Värnamo nach Jönköping ist als Provinzialbahn (*länsjárnväg*) eingestuft. Dies bedeutet, dass der Strecke keine nationale Bedeutung beigemessen wird. Darauf deutet auch der Ausbaustandard hin. Zwischen Vaggeryd und Jönköping wird nur eine Durchschnittsgeschwindigkeit von unter 60 km/h erreicht.

Von Nässjö bis Järna, über Linköping, Norrköping und Nyköping, ist die *Södra Stambanan* weniger gut ausgebaut als im südlichen Teil. Hier gibt es mehrere Abschnitte, auf denen die Höchstgeschwindigkeit wegen der engen Kurvenradien auf 110 km/h begrenzt ist; die Durchschnittsgeschwindigkeit liegt nur bei zirka 140 km/h (ALVESTA KOMMUN U.A. 2000, S. 10 [1]). Von Linköping bis Järna gibt jedoch bereits konkrete Aus- bzw. Neubaupläne (den *Ostlänken*, siehe Kapitel 3.3.1). Das gilt auch für die Strecke von Flemingsberg bis nach Stockholm, die teilweise bereits ausgebaut wird. Dies liegt allerdings hauptsächlich in der Überlastung der Infrastruktur begründet.

Die untersuchten Streckenabschnitte bieten alle eine maximale Achslast von 22,5 t. Dies ist der übliche Wert im schwedischen Eisenbahnnetz, von dem es in Schweden mehr Abweichungen nach oben als nach unten gibt (BANVERKET 2001, S. 35 [2]).

Tabelle 3.5 Ausbaustand des schwedischen Teils der Strecke Kopenhagen - Stockholm

Abschnitt	Länge (km)	Klassifikation	Gleise	zulässige Höchstgeschw. (km/h)	durchschnittl. Zugverspätungen (Min./Zug)	Elektrifizierung	max. Achslast (t)
Grenze DK/S - Lernacken	9,0	Kernbahn ÖresundsB	2	k.A.	k.A.	25 kV 50 Hz	k.A.
Lernacken - Malmö C	7,3	Kernbahn Malmö/ ÖresundsB	2	k.A.	für den Raum Malmö: 0,2	15 kV $16 \frac{2}{3}$ Hz	22,5
Malmö C - Arlöv	3,4	Kernbahn Malmö	3	k.A.		15 kV $16 \frac{2}{3}$ Hz	22,5
Arlöv - Lund C	10,8	Kernbahn Södra SB	2	200	Arlöv - Järna/ Katrineholm 0,8	15 kV $16 \frac{2}{3}$ Hz	22,5
Lund C - Landskrona - Helsingborg C	ca. 50	Kernbahn Väst kustB	2	200	Göteborg - Hässleholm/ Lund 0,7	15 kV $16 \frac{2}{3}$ Hz	22,5
Helsingborg C - Hasslarp	15,4	Kernbahn Väst kustB	2	200		15 kV $16 \frac{2}{3}$ Hz	22,5

>>> Tabelle fortgeführt auf folgender Seite >>>

Abschnitt	Länge (km)	Klassifikation	Gleise	zulässige Höchstgeschw. (km/h)	durchschnittl. Zugverspätungen (Min./Zug)	Elektrifizierung	max. Achslast (t)
Hasslarp - Hässleholm	61,3	Kernbahn SkåneB	1	130	Helsingborg - Kristianstad 0,1	15 kV 16 ² / ₃ Hz	22,5
Lund - Hässleholm	64,1	Kernbahn Södra SB	2	200	Arlöv - Järna/ Katrineholm 0,8	15 kV 16 ² / ₃ Hz	22,5
Hässleholm - Alvesta	94,5	Kernbahn Södra SB	2	200		15 kV 16 ² / ₃ Hz	22,5
Alvesta - Nässjö	83,6	Kernbahn Södra SB	2	200		15 kV 16 ² / ₃ Hz	22,5
Värnamo - Vaggeryd	35,1	Provinzialbahn	1	k.A. (ø 81)	Nässjö - Halmstad 0,1	keine	22,5
Vaggeryd - Jönköping C	33,0	Provinzialbahn	1	k.A. (ø 57)	0,0	keine	22,5
Jönköping C - Nässjö	37,0	Kernbahn JönköpingsB	1	130 - 160	Falköping - Nässjö 0,2	15 kV 16 ² / ₃ Hz	22,5
Nässjö - Linköping	115,1	Kernbahn Södra SB	2	110 - 200	Arlöv - Järna/ Katrineholm 0,8	15 kV 16 ² / ₃ Hz	22,5
Linköping - Åby	52,1	Kernbahn Södra SB	2			15 kV 16 ² / ₃ Hz	22,5
Åby - Järna	100,9	Kernbahn Södra SB	1			15 kV 16 ² / ₃ Hz	22,5
Järna - Malmsjö - Flemingsberg	27,8	Kernbahn Västra SB	2	250	Älvsjö - Göteborg 1,6	15 kV 16 ² / ₃ Hz	22,5
Flemingsberg - Älvsjö	5,1	Kernbahn Västra SB	4	k.A. (ø 67)		15 kV 16 ² / ₃ Hz	22,5
Älvsjö - Stockholm C	8,2	Kernbahn Stockholm	2 - 4		k.A.	k.A.	15 kV 16 ² / ₃ Hz
Grenze DK/S - Stockholm <small>über Södra SB, Nyköping</small>	gesamt: 581,9						

B = *banan* (Bahn), SB = *Stambanan* (Stammbahn),
ø = Durchschnittsgeschwindigkeit des schnellsten Personenzuges (inkl. Unterwegshalte)
Kernbahn im Original *stomjárnväg*; Provinzialbahn im Original *länsjárnväg*

Quelle: Eigene Darstellung;

Daten: ALVESTA KOMMUN U.A. 2000, S. 10 f.; BANVERKET 2001, S. 35 ff.; IRPUD 14.11.2002, e-schriftlich

3.3 Das Projekt Europabahn



Bild 3.10 Die Region ‚Europakorridor‘ und die Europabahn (Quelle: *EUROPAKORRIDOREN* o.J.; verändert)

DIE AUSGANGSLAGE FÜR DAS PROJEKT EUROPABAHN

Das Projekt Europabahn ist aus Überlegungen zur Verbesserung der Reisemöglichkeiten zwischen Stockholm und Göteborg unter Einbeziehung Jönköpings hervorgegangen (TROCHE 29.08.2002, mündlich). Der Plan zur Schaffung einer Bahnstrecke zwischen Göteborg, dem Göteborger Flughafen Landvetter, weiter über Borås und Ulricehamn nach Jönköping trägt den Namen *Götalandsbanan*. Sie ist, ebenso wie die Europabahn, Bestandteil der Bestrebungen der Lobbyorganisation *Europakorridoren AB*, die Verkehrsverbindungen in der Region ‚Europakorridor‘ zu verbessern. Durch die weitere Verbindung mit den – für schwedische Verhältnisse – dicht besiedelten Gebieten um Linköping und Norrköping sowie mit Stockholm verbessern sich die Austauschbeziehungen zwischen diesen Regionen, wodurch Synergieeffekte zu erwarten sind (SANDSTRÖM/HUSBERGER 03.09.2002, mündlich ■).

Die Idee zur Europabahn entstand im Jahr 1993 mit der Einführung der X2000-Hochgeschwindigkeitszüge der schwedischen Staatsbahnen (SJ). Deren Höchstgeschwindigkeit liegt bei etwa 220 km/h. Die südschwedischen Städte Helsingborg, Ljungby, Värnamo und Jönköping sahen und sehen die Zukunft des Eisenbahnverkehrs indes oberhalb dieser Geschwindigkeit auf dem Niveau der TGVs. Gerade für Schweden, als Land mit einem ‚*avståndshandikapp*‘ (‚Entfernungsbehinderung‘) nach Kontinentaleuropa, sind schnelle Verbindungen wichtig. Aus Gründen des Umweltschutzes sollten diese nicht allein dem Luftverkehr überlassen werden (KARLSSON/SIBBMARK 02.09.02, mündlich ■).

So entstand die Idee für eine HGV-Strecke von Jönköping via Helsingborg und durch einen Tunnel unter dem Öresund nach Helsingør, Kopenhagen und weiter ‚nach Europa‘ (wie man in Schweden sagt, wenn man Kontinentaleuropa meint) (TROCHE 29.08.2002, mündlich). Diese Verbindung wurde folgerichtig ‚*Europabanan*‘ (‚die Europabahn‘) getauft.²⁶

Helsingborg, Ljungby, Värnamo und Jönköping gründeten zunächst einen Verein, um das Projekt voran zu treiben, überführten diesen dann für die schwedischen Mitglieder in eine Aktiengesellschaft (*Aktiebolag*, AB). Die Zahl der Mitglieder und Interessenten ist über die Jahre beständig angewachsen und der Stand vom Jahr 2003 in Tabelle 3.6 dargestellt.

Zeitgleich zur Erstellung dieser Arbeit erarbeitete *Banverket* eine Kurzstudie zu der Frage, ob der Neubau der Götalandsbahn und der Europabahn gegenüber dem Ausbau der bestehenden Strecken vorteilhaft ist. Diese Untersuchung sollte im Oktober 2002 fertig gestellt werden (PERSSON 26.08.2002, mündlich ■), hat sich aber verzögert und wird vermutlich im Januar 2003 vorgestellt.²⁷ Die Kurzstudie ist der erste von vier Planungsschritten in der amtlichen schwedischen Eisenbahnplanung. Im einem bereits weiter fortgeschrittenen Planungsstadium befindet sich der Abschnitt Stockholm - Linköping, der als *Ostlänken* bezeichnet wird (siehe Kapitel 3.3.1, Abschnitt Järna - Linköping).

Nachfolgend werden die Planungen und Überlegungen zur Streckenführung und zum Ausbaustandard (Kapitel 3.3.1) sowie zur Verkehrsfunktion (Kapitel 3.3.2) der Europabahn dargestellt.

²⁶ Aus deutscher Perspektive erscheint dieser Name unpassend, er wurde in dieser Arbeit dennoch als wortgetreue deutsche Übersetzung übernommen, weil das Projekt auch international unter diesem Namen bekannt ist.

²⁷ LUNDIN schrieb am 11.12.2002 (e-schriftlich), dass es so scheine, als sei die Studie nun fast fertig.

Tabelle 3.6 Interessenten und Mitglieder des Vereins Europakorridor bzw. der Europakorridore AB

Mitglieder	Staat	Interessenten	Staat
1. Bollebygds kommun	SE	1. Handelskammaren Hamburg	DE
2. Borås kommun	SE	2. Jönköpings läns landsting	SE
3. Boxholms kommun	SE	3. Klippans kommun	SE
4. Falköpings kommun	SE	4. Lst Södermanlands län	SE
5. Frederiksborg Amt	DK	5. Lst Östergötlands län	SE
6. Gislaveds kommun	SE	6. Länsstyrelsen i Kronobergs län	SE
7. Gnosjö kommun	SE	7. Nykøbing F. Kommune	DK
8. GöteborgsRegionen	SE	8. Oxelösunds kommun	SE
9. Habo kommun	SE	9. Region Skåne	SE
10. Freie und Hansestadt Hamburg	DE	10. Sigtuna kommun	SE
11. Handelskammaren i Jönköpings län	SE	11. Stockholms läns landsting	SE
12. Helsingborgs stad	SE	12. Storstrøms Amt	DK
13. Helsingør Kommune	DK	13. Sydsvenska Industri- och Handelskammaren	SE
14. Huddinge kommun	SE	14. Trosa kommun	SE
15. Jönköpings kommun	SE	15. Östsvenska Handelskammaren	SE
16. Landstinget Kronoberg	SE		
17. Landstinget Östergötland	SE		
18. Linköpings kommun	SE		
19. Ljungby kommun	SE		
20. Hansestadt Lübeck	DE		
21. Lst Jönköpings län	SE		
22. Markaryds kommun	SE		
23. Mjölby kommun	SE		
24. Norrköpings kommun	SE		
25. Nyköpings kommun	SE		
26. Stockholms stad	SE		
27. Sävsjö kommun	SE		
28. Tranås kommun	SE		
29. Ulricehamns kommun	SE		
30. Vaggeryds kommun	SE		
31. Värnamo kommun	SE	DE = Deutschland	
32. Västra Götalandsregionen	SE	DK = Dänemark	
33. Åstorps kommun	SE	SE = Schweden	
34. Örkelljunga kommun	SE	Stand: Januar 2003	

Quelle: eigene Darstellung, Daten: Europakorridore 2002, o.S.

3.3.1 Streckenverlauf und Ausbaustandard

Die Europabahn wird in dieser Arbeit, im Gegensatz zu den schwedischen Studien, in Süd → Nord-Richtung betrachtet. Die Ausführungen dieses Unterkapitels basieren für den Streckenabschnitt Hamburg - Rødby auf eigenen Recherchen. Für Rødby - Linköping und Järna - Stockholm beruhen sie im wesentlichen auf der Studie „Europakorridore – ett bredband för fysiska transporter“ (Der

Europakorridor – ein Breitband für physische Transporte) der *Kungliga Tekniska Högskolan* Stockholm, erarbeitet von NELLDAL/TROCHE (2001). Ziel der vorgenannten Studie war es, ein Verkehrskonzept für die Europa- und Götalandsbahn und die angrenzenden Bestandsstrecken zu entwickeln (siehe Kapitel 3.3.2), nicht jedoch den exakten räumlichen Verlauf der Europabahn festzulegen (NELLDAL/TROCHE 2001, S. 55 ■).

Der Streckenabschnitt Linköping - Järna (sog. ‚Ostlänken‘) befindet sich im fortgeschrittenen Planungsstadium. Die Ausführungen für diese Teilstrecke basieren hauptsächlich auf den Informationen der Internet-Seite der NYKÖPING-ÖSTGÖTALÄNKEN AB. Gegenwärtig wird nur die Realisierung dieses Streckenabschnitts vom schwedischen Staat bzw. vom Zentralamt für Eisenbahnwesen (*Banverket*) geplant.

Die Bild 3.1 und Bild 3.10 sowie die lose beigefügten Karten zu den schwedischen Bahnregionen Süd und Ost ermöglichen einen Überblick über den geplanten Streckenverlauf. Wichtige Einzelheiten werden an den entsprechenden Textstellen durch Detailkarten veranschaulicht.

Grundlegende Aussagen

Die Europabahn wird durchgängig als elektrifizierte und zweigleisige HGV-Strecke konzipiert. Wo immer dies möglich ist, soll die Hauptstrecke für Geschwindigkeiten bis zu 350 km/h, Zulaufstrecken sollen für 160 km/h ausgelegt werden (NELLDAL/TROCHE 2001, S. 11, 64).

Hamburg

Die Freie und Hansestadt Hamburg tritt zum 01.01.2003 dem Verein ‚Europakorridoren‘ bei, womit sie ihre Unterstützung für das Projekt dokumentiert (siehe Kapitel 4.2.2.1). Seitens der Stadt werden jedoch keine Flächen für eine künftige HGV-Strecke freigehalten. Auf der existierenden Strecke werden gegenwärtig die Bahnübergänge beseitigt und die Schaffung eines eigenen Gleiskörpers für die S-Bahn wird angestrebt. Ob diese Maßnahmen eine Erhöhung der zugelassenen Streckenhöchstgeschwindigkeit ermöglichen werden, ist unklar. Für die Elektrifizierung der Strecke bis Lübeck bzw. Travemünde läuft zur Zeit das Planfeststellungsverfahren. Zu den, bei der Realisierung der Europabahn, notwendigen baulichen Veränderungen in Hamburg können erst Aussagen getroffen werden, wenn die diesbezüglichen Planungen des Bedarfsträgers vorliegen (DORNQUAST 02.12.2002, e-schriftlich). Die gegenwärtige Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt 140 km/h und liegt somit sogar unter der von NELLDAL/TROCHE vorgesehenen Geschwindigkeit für Zulaufstrecken zur HGV-Strecke.

Landesgrenze Hamburg - Lübeck - Puttgarden

Schleswig-Holstein würde den Bau der Europabahn begrüßen, sieht sie aber als schwedisches Projekt an. Der Bau einer Neubaustrecke für den HGV brächte aus Sicht des Landes jedoch unverhältnismäßige ökologische und finanzielle Belastungen mit sich, zumal eine Bündelung der Neubaustrecke mit der Bundesautobahn 1 (A1) nicht realisierbar ist. Aus diesen Gründen soll stattdessen die Linienführung der Bestandstrasse verbessert und diese für Geschwindigkeiten von 160 km/h ertüchtigt werden (HARTWIG 05.09.2002, mündlich).

Querung des Fehmarn Belt (Puttgarden - Rødbyhavn)

Eine Entscheidung für oder gegen eine feste Fehmarnbeltquerung stand zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Arbeit noch aus.

Im Rahmen des Markterkundungsverfahrens äußerten zwölf der 31 Teilnehmer Präferenzen bezüglich der funktionalen und technischen Lösung der Querung. Von diesen bevorzugten neun eine Schrägkabelbrücke mit vierstreifiger Autobahn und zweigleisiger Eisenbahn (FDJV 2002, S. 11). Da in der EU bisher alle festen Querungen von Meeresengen (Ärmelkanal, Großer Belt, Öresund) als HGV-Strecken ausgestaltet wurden, ist dies auch für die Querung des Fehmarn Belts zu erwarten.

Um zum Luftverkehr konkurrenzfähige Reisezeiten auf der Relation Hamburg - Kopenhagen zu erreichen, ist eine feste Fehmarnbeltquerung unverzichtbar, zumal sowohl der Hamburger als auch der Kopenhagener Flughafen stadtnah liegen.

Auch um den Schienengüterverkehr zwischen Kontinentaleuropa und Skandinavien auf die Vogelfluglinie als kürzeste Verbindung zurückzuverlagern, bedarf es der festen Querung. Andernfalls fallen (zeit-)aufwändige Rangierarbeiten an, die zu bedeutenden Nachteilen des Schienengüterverkehrs im intermodalen Wettbewerb führen (TROCHE 29.08.2002, mündlich).

Rødby - Kopenhagen

In einer Studie des Dänischen Verkehrsministeriums²⁸ wird der Aus- bzw. Neubau der Verbindung Kopenhagen - Rødby für den Hochgeschwindigkeitsverkehr untersucht. In dieser Studie wird von Geschwindigkeiten von 250 - 300 km/h ausgegangen, dazu wird „der Hauptteil wahrscheinlich in neuer Streckenführung“ (NELLDAL/TROCHE 2001, S. 63 [1]) ausgeführt. NELLDAL/TROCHE empfehlen, bei Verwirklichung der Neubaustrecke die Bestandsstrecke zu erhalten und zu elektrifizieren, um zusätzliche Kapazitäten für den Regional- und den Güterverkehr zu schaffen.

Der Hauptbahnhof von Kopenhagen, *København Hovedbanegården* (København H), wird derzeit umgebaut, da er nach der Eröffnung der Öresundbrücke im Jahr 2000 an seine Kapazitätsgrenze stieß. Nach Abschluss der Bauarbeiten sollen mehr Züge statt in København H zu enden, zum nördlich des Hauptbahnhofs gelegenen Bahnhof Østerport weiterfahren, wo eine Abstellanlage errichtet wird. Durch die Verringerung der Zahl der in København H endenden Züge werden dort weniger Gleise durch stehende Züge blockiert. Dies wirkt sich kapazitätserweiternd aus. Die Bauarbeiten sollen im Dezember 2004 abgeschlossen werden (BANESTYRELSEN 2001, o.S. [2]).

Kopenhagen - Helsingør - Helsingborg

Bedingt durch die hohe Siedlungsdichte zwischen Kopenhagen und Helsingør wird sich eine Neubaustrecke aller Voraussicht nach nicht verwirklichen lassen (TROCHE 29.08.2002, mündlich). *Banestyrelsen* (Dänemark) hat einen Ausbau der vorhandenen Strecke bis auf eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h untersucht.

In Helsingør ist ein Tiefbahnhof unter dem heutigen Bahnhof vorgesehen, von dem aus der Öresund durch einen 6 km langen, S-förmigen Tunnel unterquert wird. Dieser wird, ebenso wie der Tiefbahnhof Helsingør, für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ausgelegt.

²⁸ Ministry of Transport Denmark (1997): High Speed Railway Line Copenhagen - Rødby, Denmark – Pre-engineering study, Final Report, Copenhagen/Virum; Quellenangabe nach NELLDAL/TROCHE 2001, S. 55.

In Helsingborg soll der Öresundtunnel aus südlicher Richtung an den bestehenden unterirdischen Bahnhof angeschlossen werden, so dass auf der Relation Kopenhagen - Helsingør - Göteborg/Stockholm kein Fahrtrichtungswechsel in Helsingborg erforderlich wird. Dies hat zur Folge, dass den *Sundsringen* (Öresund Ringverkehr Kopenhagen - Malmö - Helsingborg - Helsingør - Kopenhagen) befahrende Regionalzüge in Helsingborg die Fahrtrichtung wechseln müssen (NELLDAL/TROCHE 2001, S. 62 f. [1]).

Kopenhagen - Malmö - Helsingborg

NELLDAL/TROCHE treffen zu diesem Streckenabschnitt keine Aussage, so dass davon ausgegangen wird, dass für die Europabahn keine spezifischen Ausbaumaßnahmen angedacht sind. Die bestehende Öresundtunnel-/brückenquerung ist bereits HGV-Strecke.

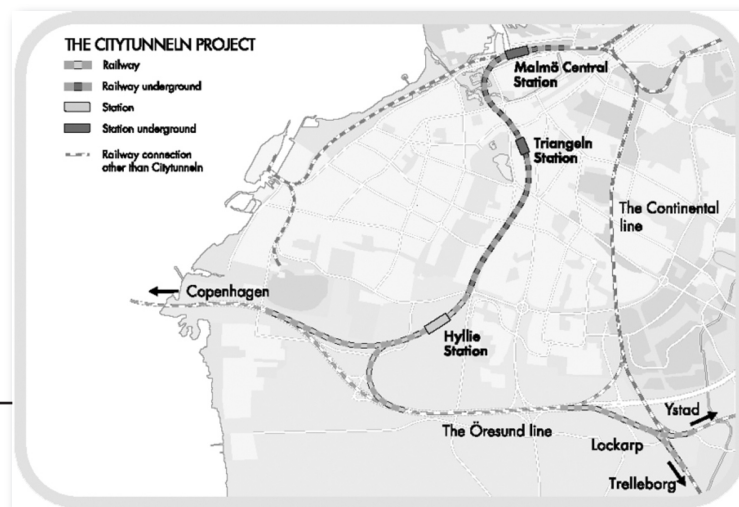


Bild 3.11 Citytunnel Malmö (Quelle: CITYTUNNELKONSORTIET 2001, S. 3)

Gegenwärtig wird in Malmö der sog. Citytunnel gebaut, dessen Fertigstellung für 2008 vorgesehen ist. Im Zuge dieses Projektes wird der bestehende Kopfbahnhof in Malmö umgebaut und um einen unterirdischen Durchgangsbahnhof mit vier Gleisen ergänzt (TUNNEL 2001, S. 58 f.). Da der Tunnel für eine Höchstgeschwindigkeit von nur 130 km/h ausgelegt ist, wird sich die Fahrzeit von Kopenhagen nach Malmö C nur um zwei bis drei Minuten verringern (MELLBERG 25.11.2002, e-schriftlich [1]). Allerdings wird künftig ein Fahrtrichtungswechsel überflüssig, wodurch ein zusätzlicher Zeitgewinn entsteht. Überdies erhöht der Tunnel die Kapazität des Schienennetzes in Malmö erheblich, in dem er rund 200 Personenzüge pro Tag von der *Kontinentalbanan* aufnimmt (in Bild 3.11 bezeichnet als „The Continental Line“) (MELLBERG 25.11.2002, e-schriftlich [1]). Er vermindert mithin die Störanfälligkeit des Zugverkehrs im Raum Malmö erheblich. Allerdings soll es nach Fertigstellung des Tunnels ein verdichtetes Zugangebot geben (MELLBERG 25.11.2002, e-schriftlich [1]), so dass möglicherweise nach wenigen Jahren wieder die Grenzen der neu geschaffenen Kapazitäten erreicht werden.

Die Europabahn verläuft von Malmö weiter nach Helsingborg über die für 200 km/h ausgebaute Strecke der *Väst kustbanan* (BANVERKET 2001, S. 65 [1]).

Helsingborg - Jönköping

Unmittelbar nördlich von Helsingborg beginnt die für 350 km/h geplante Neubaustrecke für die Europabahn. Dort, wo sie die bestehenden Bahnstrecken Kattarp - Åstorp und Åstorp - Ängelholm kreuzt, werden Verbindungsgleise zu diesen Bahnstrecken errichtet, die nicht nur für planmäßige Personenzüge genutzt werden sollen, sondern auch Umleitungen bei Betriebsstörungen ermöglichen. Zudem erlaubt das Verbindungsgleis von der Europabahn aus Richtung Markaryd auf die Güterbahn Richtung Åstorp, dem Güterverkehr Helsingborg zu umfahren (NELLDAL/TROCHE 2001, S. 61 f. [1]).

Die weitere Strecke verläuft parallel zur E 4, vorbei an Örkelljunga, Markaryd, Ljungby und Värnamo nach Jönköping. Die genannten, auf dem Weg liegenden, Orte sollen über Abzweige von der HGV-Strecke (jeweils für 160 km/h konzipiert) von InterRegio-Zügen bedient werden, die in den vorhandenen Bahnhöfen halten. Im Falle von Örkelljunga wird der stillgelegte Bahnhof reaktiviert (NELLDAL/TROCHE 2001, S. 61 [1]).

In Värnamo (32.000 Einwohner, SCB 2002, S. 18), wo bereits heute Bahnlinien aus vier Richtungen zusammentreffen, soll jeder zweite Hochgeschwindigkeitszug halten (NELLDAL/TROCHE 2001, S. 88 [1]), um die entsprechenden Verknüpfungen herzustellen. In Anbetracht der derzeit nur zwei Bahnsteige dieses Bahnhofs (die Zugang zu zwei durchgehenden Gleisen und einem Stumpfgleis ermöglichen; weitere Gleise für durchfahrende Güterzüge sind vorhanden), wird dort ein Bahnhofsumbau erforderlich werden.

Bei Klevshult, zwischen Värnamo und Vaggeryd, wird die bestehende, auszubauende Strecke Värnamo - Vaggeryd - Nässjö an die Schnellfahrstrecke angeschlossen, sodass von Nässjö kommende InterRegio-Züge auf die Schnellfahrstrecke wechseln können (NELLDAL/TROCHE 2001, S. 61 [1]).

Jönköping - Linköping

Die zukünftige Lösung der Zughalte in Jönköping ist offen: „Teils wird eine Lage am heutigen Hauptbahnhof diskutiert, teils verschiedene Lagen südlich der Innenstadt, mit oder ohne Beibehaltung des heutigen Hauptbahnhofs.“ (NELLDAL/TROCHE 2001, S. 59 [1]). NELLDAL/TROCHE sprechen sich für den Halt der Hochgeschwindigkeits- und der sonstigen Züge am gleichen Bahnhof aus. Eine zentrale Lage dieses Bahnhofs trägt zusätzlich zur Attraktivität und somit zur Konkurrenzfähigkeit bei.

Ausgehend von Jönköping ist ein geradliniger Verlauf der Strecke bis Gripenberg geplant, wo die Neubaustrecke nah an die bestehende *Södra Stambanan* heran reicht. Hier ist ein Verbindungsgleis vorgesehen, das den von Jönköping kommenden Zügen ermöglicht, ihre Fahrt in Richtung Norden auf der Bestandsstrecke fortzusetzen (Bild 3.12). Die Neubaustrecke führt nordwestlich an Tranås vorbei, kreuzt die *Södra Stambanan* und trifft erst bei Mantorp, östlich von Mjölby, auf die bestehende Trasse (NELLDAL/TROCHE 2001, S. 58 f. [1]).

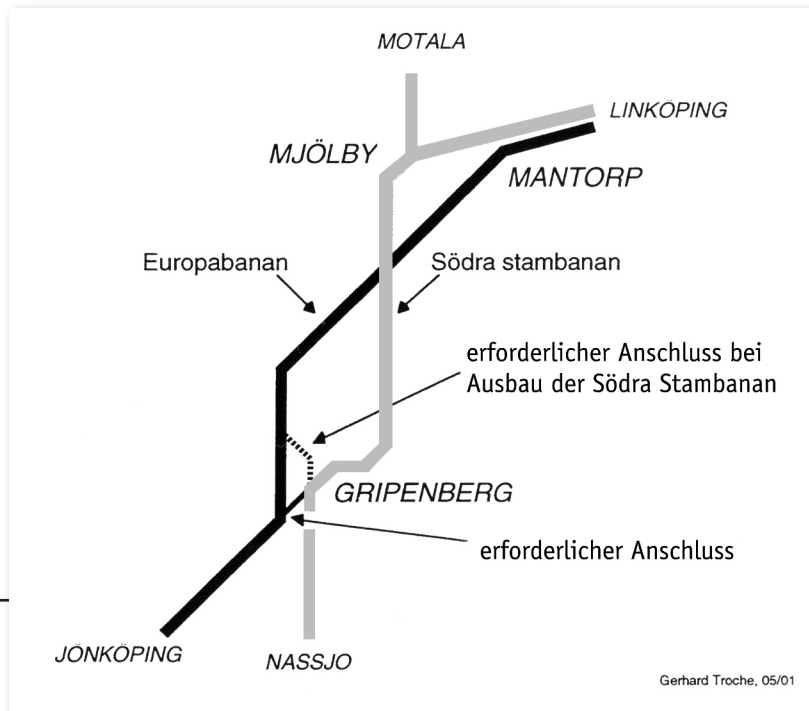


Bild 3.12 Verbindung von Södra Stambanan und Europabahn bei Gripenberg
(Quelle: NELLDAL/TROCHE 2001, S. 59 □; verändert)

Diese Streckenführung hat zur Folge, dass Mjölby (25.000 Einwohner)²⁹ von den auf der Europabahn verkehrenden Zügen nicht bedient werden kann. Gegenwärtig besteht von Mjölby aus etwa ein 2-Std.-Takt mit X2000-Zügen³⁰ nach Kopenhagen und Stockholm. Diese Züge stellen den Anschluss her an die in Mjölby endende Linie nach Örebro (TÄGTIDER 2002, tab. 80), der mit 125.000 Einwohnern siebtgrößten Stadt Schwedens. Da das Angebotskonzept von NELLDAL/TROCHE (2001, S. 79 ff. □) keine durchgehenden Züge von Jönköping nach Örebro vorsieht, würde der Umstieg künftig in Linköping erfolgen. Damit ginge ein Teil des durch die Hochgeschwindigkeit erzielten Fahrzeitgewinns für Örebro und die nördlich angrenzende Region Bergslagen unwegbedingt verloren. Dank des Verbindungsgleises bei Gripenberg sind Verkehre von dem südlichen Teil der Europabahn über Mjölby nach Örebro und Bergslagen von der Infrastruktur her jedoch möglich.

Bei Mantorp schwenkt die Europabahn auf die bestehende Trasse ein, die von den bestehenden zwei auf vier Gleise erweitert werden soll, um den Verkehr bewältigen zu können. Auf diesem Streckenabschnitt wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit nur zwischen 145 und 185 km/h liegen (NELLDAL/TROCHE 2001, S. 58 □)

Linköping - Järna (*Ostlänken*)

Von Linköping nach Järna (etwa 15 km südlich von Södertälje) läuft der sog. *Ostlänken*. Mit dieser geplanten HGV-Strecke wird neben der Verbesserung der Erreichbarkeit explizit das Ziel verfolgt, die Kapazität des Verkehrssystems südlich und westlich Stockholms auszuweiten. Die Vorstudie (*förstudie*) zu diesem Projekt ist bereits abgeschlossen, im Laufe des Jahres 2003 soll der Planungsprozess mit einer Eisenbahnuntersuchung (*järnvägsutredning*), dem dritten von vier Planungsschritten in der

²⁹ Einwohnerzahlen (Stand 31.12.2001) aus SCB 2002, S. 18 ff.; auf volle 1.000 gerundet.

³⁰ Topprodukt der schwedischen Eisenbahnen. Höchstgeschwindigkeit 220 km/h (HONINCKX 1998, S. 98).

schwedischen Eisenbahnplanung (BANVERKET 2000, S.4 [1]), fortgesetzt werden (NYKÖPING-ÖSTGÖTALÄNKEN AB 2002, Internet [2]). Diskutiert werden drei alternative Korridore (siehe Bild 3.13):

- *Motorvägsalternativet (UAa)*, die ‚Autobahnalternative‘, bei der die in wesentlichen Teilen Geschwindigkeiten von 270 - 350 km/h zulassende HGV-Trasse weitgehend mit der Autobahn E 4 gebündelt geführt wird.
- *Järnvägsalternativet (UAb)*, die ‚Eisenbahnalternative‘, bei der die Neubaustrecke weitgehend der bestehenden Bahnstrecke folgt. Sie lässt in wesentlichen Teilen Geschwindigkeiten bis zu 250 km/h zu.
- *Naturalalternivet (UAc)*, die ‚Naturalalternative‘, die „meist durch jungfräuliches Gelände führt und der Bahn in wesentlichen Teilen Geschwindigkeiten bis zu 270 - 350 km/h erlaubt.“ (NYKÖPING-ÖSTGÖTALÄNKEN AB 2002, S.4 [3]).
- *Jämförelsealternivet, JA*, die ‚Vergleichsalternative‘, bei der von der Modernisierung der bestehenden Infrastruktur der *Nyköpingsbanan* und der *Södra Stambanan*, ohne diese auszubauen, ausgegangen wird. Die Alternative erreicht nicht die Kapazitätserweiterung der anderen Alternativen, weshalb etwa im Jahr 2020 die Kapazitätsgrenze erreicht würde (NYKÖPING-ÖSTGÖTALÄNKEN AB 2002, S.4 [4]).

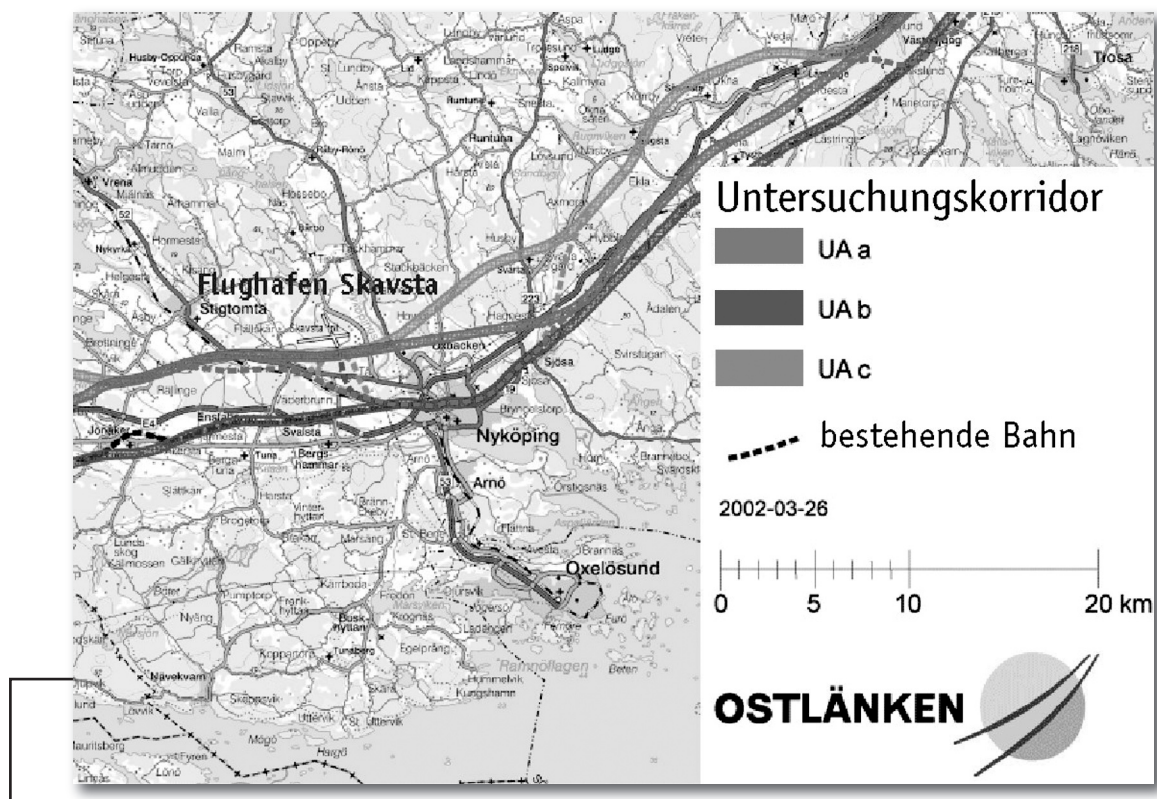


Bild 3.13 Untersuchungskorridore für den *Ostlänken* (Ausschnitt)
(Quelle: Nyköping-Östgötalänken AB 2002, Internet; verändert [1])

Die Vorstudie kommt zu dem Ergebnis, dass die Bewertung der drei Neubauvarianten so dicht beieinander liegt, dass in der Eisenbahnuntersuchung alle drei Varianten weiter geprüft werden sollen (NYKÖPING-ÖSTGÖTALÄNKEN AB 2002, S. 7).

Mit der Fertigstellung des *Ostlänkens* entfällt für die Mehrzahl der Fernzüge die heutige, auf der mangelhaften Leistungsfähigkeit der *Nyköpingsbanan* beruhende, Umwegfahrt über Katrineholm³¹. Damit wird es möglich, Nyköping, die Hauptstadt der Provinz Södermanland, in die Hauptstrecke Stockholm - Südschweden/Kopenhagen bzw. Göteborg einzubeziehen. Diese Chance wird indes wohl nur eingeschränkt genutzt werden: Statt Nyköping C sollen die HGV-Züge am Flughafen Skavsta, knapp 10 km nordwestlich von Nyköping gelegen, halten. Auch NELLDAL/TROCHE (2001, S. 57) sprechen sich für diese Lösung aus, sehen aber die Möglichkeit vor, mit InterRegio-Zügen ohne Fahrtrichtungswechsel sowohl Nyköping C als auch Skavsta Flygplats anzudienen. Im in der Vorstudie vorgeschlagenen Liniennetz wurde dieser Vorschlag indes nicht aufgegriffen (NYKÖPING-ÖSTGÖTALÄNKEN AB 2002, S. 4).

In Järna endet die Neubaustrecke sowohl des *Ostlänken* als auch einer künftigen Europabahn (NELLDAL/TROCHE 2001, S. 56 ▣).

Järna - Stockholm

Von Järna bis Flemingsberg wird die bestehende HGV-Strecke genutzt, die für eine Geschwindigkeit von 250 km/h ausgelegt ist (BANVERKET 2001, S. 58 ▣). In Stockholm selbst wird die Kapazität des Schienennetzes derzeit erweitert, beispielsweise durch den Bau einer neuen Årstabrücke (Fertigstellung im Jahr 2004). Darüber hinaus wird der Innenstadtbereich Stockholms von den *Pendeltåg* (vergleichbar mit den deutschen S-Bahnen) ab 2011 in einem 6 km langen Tunnel unterfahren (HOLMSTEDT 2002, S. 4 ▣). Dies wird notwendig, da die Fernbahn im Bereich Riddarholmen (südlich von Stockholm C) zweigleisig direkt neben einer Hauptverkehrsstraße verläuft und Platz für einen Ausbau fehlt.

Wegen des zunehmenden Nah- und Regionalverkehrs wird auch Stockholm C selbst in den nächsten Jahren ausgebaut werden müssen. Diese Maßnahmen kommen auch einer Europabahn zu Gute, sind aber unabhängig von ihrer Realisierung erforderlich (NELLDAL/TROCHE 2001, S. 56 ▣).

Ein Teil der HGV-Züge wird über Stockholm C hinaus über den Flughafen Stockholm-Arlanda weiter nach Norden durchgebunden werden. Dies macht Sinn, denn nur 69 Zugkilometer nördlich von Stockholm liegt Uppsala, Schwedens viertgrößte Stadt mit 191.000 Einwohnern (SCB 2002, S. 18). Ein Infrastrukturausbau ist auf dieser Strecke im Zusammenhang mit der Europabahn nicht vorgesehen.

3.3.2 Verkehrsfunktion

Wie oben bereits angesprochen, war die Entwicklung eines Verkehrskonzepts für die Europabahn (und die Götalandsbahn) sowie die angrenzenden Bestandsstrecken Gegenstand der Studie von NELLDAL/TROCHE (2001). Hier sollen nur die wesentlichsten Punkte ihrer Studie dargestellt werden, um zu verdeutlichen, dass das Projekt Europabahn kein isoliertes HGV-Projekt ist, von dem allein die

³¹ Allerdings halten hier nur einzelne Züge der Linie Stockholm - Malmö (TÄGTIDER 2002, tab. 80).

von den Fernzügen bedienten Städte profitieren. Auch die Effekte für den Schienengüterverkehr werden angesprochen.

NELLDAL/TROCHE (2001, S. 76 f. [1]) teilen den Personenverkehr in verschiedene Marktsegmente ein, die in Tabelle 3.7 wiedergegeben sind.

Tabelle 3.7 Unterschiedliche Märkte im Zugverkehr

Markt	Haupt-reisezweck	Reiseweite in km	Anfor-derung an die Reisedauer	Durchschnitts-geschw. der Züge in km/h	hauptsächliches Zugprodukt
Großstadtmarkt	Geschäft* Privat	500 – 1.200	< 4,5 Std.	200 - 250	HGV-Züge
regionaler Markt Zubringerverkehr zum Flugverkehr	Beruf** Geschäft* Privat	100 – 300	< 2 Std.	150 - 200	Interregio
Berufs- und Ausbildungsverkehr Zubringerverkehr zum SPFV	Beruf** Ausbildung Dienst- leistungen***	10 – 100	< 1 Std.	60 - 120	Regionalzüge
<p>* Beruf (<i>Arbete</i>) = Tagespendelverkehr Wohnung ↔ Arbeitsstätte ** Geschäft (<i>Tjänste</i>) = Geschäfts- und Dienstreiseverkehr *** Dienstleistungen (<i>Service</i>): Abgrenzung vom Geschäfts- und Dienstreiseverkehr unklar</p>					

Quelle: Nelldal/Troche 2001, S. 76 [1], verändert

Alle Züge sollen durch einen Integralen Taktfahrplan (ITF) aufeinander abgestimmt werden, damit Umstiege zwischen den unterschiedlichen Zugprodukten ohne großen Zeitverlust möglich sind, d.h. damit die Zeitgewinne des HGV in die Fläche weitergegeben werden können. Das vertaktete Zugangebot soll um einzelne Sprinterzüge ergänzt werden, die Verkehrsspitzen aufnehmen und auf den am stärksten nachgefragten Relationen Direktverbindungen herstellen. Diese Züge sind auf allen Produktniveaus denkbar und können auch produktübergreifend verkehren. Obwohl die Sprinterzüge nicht in den ITF eingepasst werden müssen, kann es schwierig werden, für sie Fahrplantrassen zu finden (NELLDAL/TROCHE 2001, S. 77 f. [1]).

Verkehrskonzept für die Hochgeschwindigkeitszüge

Der von NELLDAL/TROCHE (2001, S. 79 f., 88 [1]) angedachte HGV-Taktverkehr geht aus Bild 3.14 hervor. Damit würden durch die Überlagerung der Europabahn (zwei Züge pro Stunde und Richtung) und der Götalandsbahn (Stockholm - Göteborg, ebenfalls zwei Züge pro Stunde und Richtung) zwischen Jönköping und Stockholm vier Züge pro Stunde und Richtung verkehren. Das sind, dies sei hier zur Verdeutlichung angeführt, ebenso viele wie auf der zentralen S-Bahn-Linie durch das Ruhrgebiet (S1) zwischen Bochum und Dortmund.³²

³² Außerhalb der Vorlesungszeiten verkehren nur drei Züge pro Stunde und Richtung. Zwischen Dortmund Hbf. und Bochum Hbf. gibt es zwei bis drei zusätzliche Fahrtmöglichkeiten pro Stunde und Richtung mit RegionalExpress-Zügen. Stand: 16.12.2002.

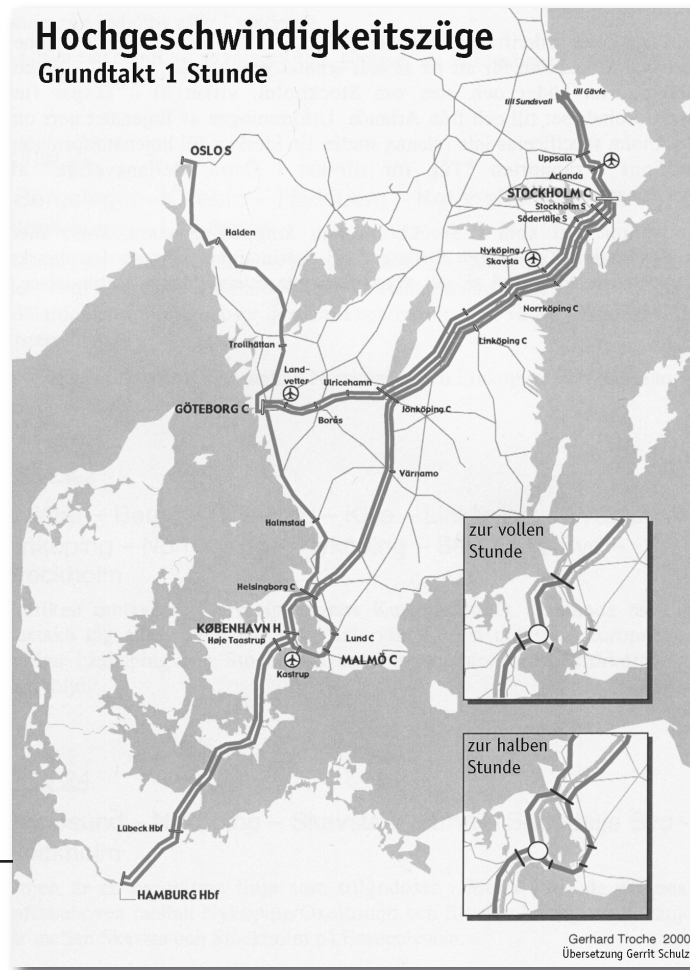


Bild 3.14 Europakorridor: Liniennetz für Hochgeschwindigkeitszüge
(Quelle: NELLDAL/ TROCHE 2001, S. 88)

Nur jeder zweite HGV-Zug soll an den Unterwegsbahnhöfen Södertälje Syd, Nyköping/Skavsta, Norrköping C und Linköping C sowie im weiteren Verlauf der Europabahn in Värnamo, Lund C, Malmö C und København-Kastrup halten. Dennoch bedeutete die Europabahn auch für diese Städte eine Aufwertung des Zugangebots gegenüber heute. Für Malmö und Lund wegen der Verkürzung der Fahrzeiten nach Stockholm um etwa ein Drittel (NELLDAL/TROCHE 2001, S. 93) und weil es auch nach Inbetriebnahme der Europabahn weiterhin Personenverkehr auf der *Södra Stambanan* geben wird. Für Linköping und Norrköping wird es neben den HGV-Fernzügen bereits mit der Inbetriebnahme des *Ostlänken* (s.o.) ein dichteres und schnelleres Zugangebot nach Stockholm geben. Die Verbindung nach Stockholm ist laut JONSSON (25.11.2002, telefonisch) für Östergötland wesentlich bedeutsamer als Verbindungen nach Jönköping. Dorthin gibt es von Östergötland aus kaum Pendelverflechtungen (siehe Kapitel 4.4.3.4). Dasselbe gilt für Nyköping (siehe Kapitel 4.4.3.5).

Alle von Stockholm kommenden HGV-Züge sollen nach Hamburg weiterfahren. So erhält Malmö umsteigefreie Verbindungen nach Hamburg. Allerdings wird es in Kopenhagen zu einem Aufenthalt kommen, da vorgesehen ist, dass die Züge Stockholm - Malmö - Kopenhagen und Oslo - Göteborg - Kopenhagen von dort aus im Verbund weiterfahren. Dadurch würden auch umsteigefreie Verbindungen von Deutschland nach Westschweden und Oslo möglich.

Verkehrskonzept für die Interregiozüge

Die Darstellung des vollständigen Interregio-Konzeptes würde in dieser Arbeit zu weit führen. Angesichts des frühen Planungsstadiums des HGV-Projektes ist es zudem äußerst unsicher, inwieweit bei Inbetriebnahme der kompletten HGV-Strecke (frühestens im Jahre 2017³³) die Überlegungen von NELLDAL/TROCHE umgesetzt werden. Dennoch ist das Konzept, das auch ausgewählte Regionalzuglinien enthält, in Bild 3.15 dargestellt, um einen Eindruck von der Einbindung der Schnellfahrstrecke in das Gesamtverkehrsnetz zu vermitteln.

Zu kritisieren ist, dass NELLDAL/TROCHE keine direkten Fahrmöglichkeiten von Örebro, der siebtgrößten Stadt Schwedens (siehe Kapitel 3.3.1, Abschnitt Jönköping - Linköping), über Mjölby weiter Richtung Süden vorsehen. Zwar prognostizieren sie trotzdem eine Fahrzeitverkürzung Örebro ↔ Kopenhagen um 25% (NELLDAL/TROCHE 2001, S.95 [1]), hier wäre aber mehr möglich. Dies zeigt das Beispiel von Västerås, das ähnlich weit von der Europabahn entfernt liegt wie Örebro, aber umwegfrei an die HGV-Strecke angeschlossen ist und somit von einer Reisezeitverkürzung nach Kopenhagen um 41% profitieren kann.

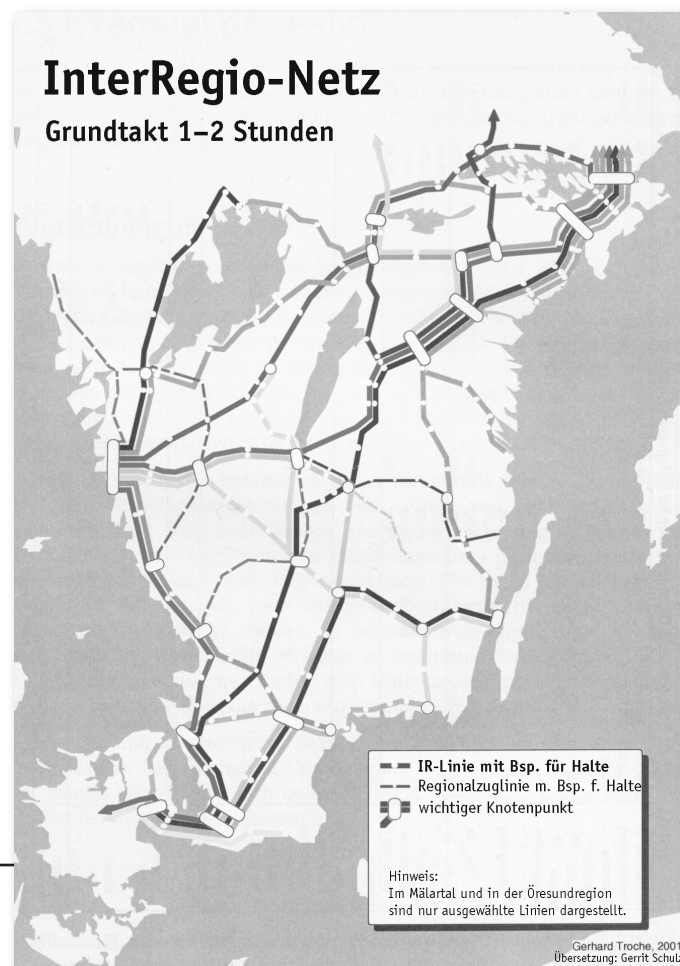


Bild 3.15 Europakorridor: Liniennetz für InterRegio-Züge (Quelle: NELLDAL/ TROCHE 2001, S. 89 [1]; verändert)

³² Europakorridoren (2000, S. 38) hält eine Eröffnung der Gesamtstrecke im Jahr 2011 für möglich, LOHBERG (2000, S. 20) rechnet frühestens im Jahr 2015 mit der Eröffnung der festen Fehmarnbeltquerung, PERSSON (26.08.2002, mündlich) hält selbst eine Eröffnung der Europabahn im Jahr 2017 für unrealistisch.

Verkehrskonzept für den Güterverkehr

Die Schnellfahrstrecken der Europabahn werden nur für den leichten Güterverkehr nutzbar sein. Der Grund dafür ist, dass die Strecke aus Kostengründen mit Steigungen trassiert wird, die von schweren Güterzügen nicht bewältigt werden können (TROCHE 29.08.2002, mündlich).

Der Nutzen für den Schienengüterverkehr ergibt sich in erster Linie durch frei werdende Kapazitäten im konventionellen Netz. Insbesondere in Schweden gibt es eine Vielzahl von Engpässen. Für die meisten Strecken in Schweden wird ein weiteres Anwachsen des Schienengüterverkehrs prognostiziert (SIKA 2001a, S. 31 f. ■).

Um Schienengüterverkehr nicht durch eine mangelnde Infrastrukturkapazität auf die Straße zu verdrängen, sind in jedem Falle Ausbaumaßnahmen notwendig. NELLDAL/TROCHE (2001, S. 105 ■) entwickeln sowohl für den leichten als auch für den schweren Güterverkehr ein landesweites Bahnnetz, auf dessen Darstellung hier verzichtet wird. Auf den Hochgeschwindigkeitsgüterverkehr (Fracht-HGV) soll indes näher eingegangen werden, da die Europabahn für diesen neue Bedingungen schafft. Die Ausführungen sind eine Zusammenfassung der Arbeit von NELLDAL/TROCHE zu dem Thema (2001, S. 106 ff. ■).

Im Fracht-HGV werden hohe Anforderungen an Schnelligkeit und Pünktlichkeit gestellt. Dies ist durch die Art der transportierten Waren bedingt, für die Zeitungen und Frischwaren (Lebensmittel) typische Beispiele sind. In der Regel werden hochwertige Güter befördert, die oft ein niedriges spezifisches Gewicht haben. Die Sendungsgrößen sind meist eher klein, weshalb ein großer Teil der Waren per Post, als Express-, Kurier- oder Stückgut transportiert wird. Der Marktanteil der Eisenbahn ist in diesem Bereich stark zurück gegangen, der Luftverkehr und v.a. der Lkw-Verkehr erwies sich als überlegene Konkurrenz. In Deutschland wird dies exemplarisch an den Briefzentren der Deutschen Post AG deutlich, die nicht an das Eisenbahnnetz angeschlossen sind.

Der Fracht-HGV ähnelt sowohl von den Anforderungen an die Infrastruktur als auch von der Transportabwicklung her eher dem SPFV als dem konventionellen Schienengüterverkehr. Wie die meisten Nutzer von HGV- (Personen-) Zügen komplementäre Verkehrsmittel gebrauchen, um zum Bahnhof zu gelangen, so wird auch der Fracht-HGV überwiegend eine Etappe in einer Transportkette sein. Eine interessante Perspektive ergibt sich aus der Kombination von Luftfrachtverkehr und Fracht-HGV. Im Zuge der Europabahn können KV-Terminals zwischen den Großflughäfen Arlanda (62% des schwedischen Luftfrachtaufkommens), Skavsta (10% des schwedischen Luftfrachtaufkommens; beide Zahlen: SIKA 2001a, S. 23 ■) und Kastrup geschaffen werden. Unter Berücksichtigung heutiger KV-Terminals und zukünftig möglicher Ergänzungen haben NELLDAL/TROCHE (2001, S. 110 ■) ein über Schweden hinausgehendes Liniennetz für den Fracht-HGV und den schnellen Schienengüterverkehr skizziert. Sie halten auch gemischte Personen-Güter-HGV-Züge für denkbar (NELLDAL/TROCHE 2001, S. 108 f.).

4 Ziele der Raum- und Verkehrsentwicklung im ‚Europakorridor‘

Ein Großprojekt wie die Europabahn hat beträchtlichen Einfluss auf die Raum- und Verkehrsentwicklung. Raum- und Verkehrsentwicklung werden mit langfristigen Plänen und Programmen gesteuert, um bestimmte vordefinierte Ziele zu erreichen. Großprojekte haben nur dann die Chance umgesetzt zu werden, wenn sie diesen Zielen entsprechen oder ein, u.U. wechselseitiger, Anpassungsprozess sinnvoll erscheint. Inwieweit das Projekt Europabahn mit den bestehenden Zielen der Raum- und Verkehrsentwicklung übereinstimmt, wird in diesem Kapitel analysiert.

Die Region ‚Europakorridor‘ umfasst Teile dreier Staaten, die alle Mitglieder der Europäischen Union und des Ostseerates sind. Daher werden sowohl das Europäische Raumentwicklungskonzept (EUREK) (Kapitel 4.1.1) als auch die *Vision and Strategies around the Baltic Sea 2010 Plus* (Kapitel 4.1.3) auf Aussagen zum Projekt Europabahn hin untersucht. Ferner ist die europäische Verkehrspolitik von Bedeutung für das Projekt, demgemäß werden auch deren Ziele in diesem Kapitel dargelegt (Kapitel 4.1.2).

Anschließend werden die Ziele in den einzelnen Staaten – Deutschland (Kapitel 4.2), Dänemark (Kapitel 4.3) und Schweden (Kapitel 4.4) – betrachtet. In allen drei Staaten wird die nationale Ebene untersucht (Kapitel 4.2.1, 4.3.1, 4.4.2), entsprechend dem Schwerpunkt dieser Arbeit in Deutschland und Schweden auch die jeweils nachgeordnete Ebene. Das sind in Deutschland die Länder (Kapitel 4.2.2) und in Schweden die *län* (Provinzen) (Kapitel 4.4.3).

Vor der Untersuchung der schwedischen Ziele der Raum- und Verkehrsentwicklung wird in Kapitel 4.4.1 der Aufbau des schwedischen Planungssystems erläutert und somit das notwendige Hintergrundwissen zur Einordnung der schwedischen Pläne und Programme geschaffen.

4.1 Europäische Ziele

Dass die Erfinder der Europabahn sie als europäisches Projekt sehen, lässt bereits der Name erkennen. In Schweden wird sie als die Verbindung zum europäischen Kontinent (in der schwedischen Umgangssprache kurz als *Europa* bezeichnet) begriffen. Die heute gegebenen Möglichkeiten, von Schweden aus den europäischen Kontinent ohne Fährnutzung zu erreichen, stellen von den meisten schwedischen Orten einen doppelten Umweg dar.³⁴ Deshalb sieht Schweden sich nach wie vor als noch nicht mit *Europa* verbunden an.

Ihren Status als europäisches Projekt erhält die Europabahn dessen ungeachtet bereits dadurch, dass sie durch drei europäische Staaten verläuft. Zudem kann sie eine Seite des ‚Nordischen Dreiecks‘ (Kopenhagen - Stockholm - Oslo - Kopenhagen) bilden, womit sie zum Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes würde (siehe Kapitel 4.1.2.1). Da Schweden, Dänemark und Deutschland allesamt im Ostseeraum liegen, kommt der Europabahn auch vor dem Hintergrund der Intensivierung der dortigen Zusammenarbeit Bedeutung zu (siehe Kapitel 4.1.2).

³⁴ Die Nutzung der Öresundbrücke statt der Fährverbindung Helsingborg - Helsingør ist für den über Helsingborg fließenden Verkehr (E 4/E 6/E 20) ein Umweg von etwa 60 km. Die Nutzung der Großer-Belt-Querung statt der Vogelfluglinie bedeutet für den gesamten von Schweden kommenden Landverkehr einen Umweg von etwa 160 km.

Da Schweden, Dänemark und Deutschland allesamt im Ostseeraum liegen, kommt der Europabahn auch vor dem Hintergrund der Intensivierung der dortigen Zusammenarbeit Bedeutung zu (siehe Kapitel 4.1.2).

Verkehrspolitisch ist die Europabahn ein hochinteressantes Projekt. Die Europäische Union (EU) möchte den Verkehr umweltverträglicher gestalten und setzt folgerichtig auf die Eisenbahn. Sie fördert nicht nur den Infrastrukturausbau, sondern bemüht sich auch, die Rahmenbedingungen für mehr intramodalen – und nicht zuletzt dadurch auch mehr intermodalen – Wettbewerb zu schaffen (siehe Kapitel 4.1.2).

Zunächst aber wird untersucht, ob das Projekt Europabahn konform zum Europäischen Raumentwicklungskonzept (EUREK) ist.

4.1.1 Das Europäische Raumentwicklungskonzept (EUREK)

Das Europäische Raumentwicklungskonzept (EUREK) wurde im Mai 1999 verabschiedet und stellt den – rechtlich unverbindlichen – politischen Rahmen dar sowohl für die Koordinierung der gemeinschaftlichen Fachpolitiken der Europäischen Union (EU) untereinander, als auch für die Zusammenarbeit der EU mit den einzelnen Mitgliedstaaten, den Regionen und Städten. Unter Wahrung des Prinzips der Subsidiarität soll es ein Orientierungsrahmen für die Planungen und Investitionen nicht nur öffentlicher, sondern auch privater Entscheidungsträger sein (EUREK 1999, S. 11 f.). Als solcher verzichtet es bewusst auf die kartografische Darstellung der Raumentwicklungsziele.

Als die drei grundlegenden Ziele europäischer Politik werden

- wirtschaftlicher und sozialer Zusammenhalt,
- Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen und des kulturellen Erbes, sowie
- eine ausgeglichene Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Raumes

genannt. Insbesondere zur Erreichung des erstgenannten Zieles wird der Raumordnung entscheidende Bedeutung beigemessen (EUREK 1999, S. 12).

Eine der Aufgaben der Raumordnung ist es, die Transeuropäischen Netze (TEN) mit anderen Fachplanungen abzustimmen. Zum Auf- und Ausbau transeuropäischer Netze in den Bereichen der Verkehrs-, Telekommunikations- und Energieinfrastruktur hat sich die EU in Artikel 154 des EG-VERTRAGES verpflichtet. Diese Verpflichtung wird im EUREK aufgegriffen (EUREK 1999, S. 14).

Dabei werden die Maßnahmen im Bereich Verkehr (TEN-T) als unter raumentwicklungspolitischen und finanziellen Gesichtspunkten am bedeutsamsten erachtet. Als Ziel dieser Maßnahmen wird ein gut funktionierendes und nachhaltiges Verkehrssystem genannt, das zur Funktionsfähigkeit des Binnenmarktes sowie der Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhaltes beiträgt. Bei den Investitionen in die HGV-Strecken wird der höchste Nutzen für diejenigen Städte erwartet,

„die in der Nähe von Haltepunkten des Hochgeschwindigkeitsverkehrs liegen und bisher über eine vergleichsweise schlechte Anbindung verfügen. In Räumen mit hoher Straßenverkehrsbelastung durch Fernverkehr können die Hochgeschwindigkeitsstrecken einen Anreiz für Verlagerungen auf die Schiene bieten und in der Folge zur Entlastung des Straßenverkehrs und damit der Umwelt beitragen.“ (EUREK 1999, S. 14).

Die Vogelfluglinie stellt ein Beispiel für einen Raum mit hoher Straßenverkehrsbelastung durch Fernverkehr dar, in dem eine solche Verlagerung möglich wäre.

Durch eine polyzentrische Gestaltung des EU-Raumes soll ein räumlicher Ausgleich innerhalb der EU erreicht werden. In dem durch die Metropolen London, Paris, Mailand, München und Hamburg abgegrenzten Kernraum der EU leben 40% der Bevölkerung. Hier werden 50% des Bruttoinlandsproduktes auf 20% der Fläche erwirtschaftet (EUREK 1999, S. 9). Um die Entwicklungspotenziale außerhalb dieses Kernraumes besser nutzen zu können, sollen Städte und ländliche Gebiete an international gut erreichbare Metropolregionen angebunden werden. *„Hochwertigen und globalen Dienstleistungen muß dabei in Zukunft auch in den Metropolregionen und Großstädten außerhalb des Kernraumes der EU mehr Gewicht beigemessen werden.“ (EUREK 1999, S. 21, Hervorhebung d. Verf.).*

Gute Erreichbarkeit verbessert allerdings nicht nur die Konkurrenzfähigkeit der jeweiligen Region, sondern auch die Europas insgesamt. Eine Verbesserung der Erreichbarkeit bisher schlecht angebundener Regionen birgt zudem die Möglichkeit, dass diese als Markt für große Firmen und Dienstleister interessant werden. Damit wächst in diesen Regionen neben der Erreichbarkeit auch der Konkurrenzdruck für die dort bestehenden Unternehmen. Um zu verhindern, dass der Wettbewerb zum Nachteil der neu angebundener Regionen verläuft, muss eine verbesserte Verkehrsanbindung stets durch eine aktive Raumentwicklungspolitik begleitet werden (EUREK 1999, S. 75).

Zum Thema Luftverkehr wird festgestellt, dass es in der EU ein großes Aufkommen an Kurzstreckenflügen gibt und dass diese einen überproportional hohen Energiebedarf pro Passagierkilometer haben. Der Ersatz dieser Flüge durch den HGV hat bereits begonnen und wird sich mit der Fertigstellung weiterer Schnellfahrstrecken fortsetzen. Dabei wird darauf hingewiesen, dass sich hohe Geschwindigkeiten auch auf vorhandenen Strecken erreichen lassen und Neubaustrecken somit *„nicht immer notwendig“* (EUREK 1999, S. 74) sind. Gleichzeitig wird auf die Grenzen, die dem HGV im Langstreckenbereich gesetzt sind, hingewiesen. Mit kombinierten Strategien aus Bahnstreckenausbau und -neubau werde zur Entlastung von Flughäfen beigetragen (EUREK 1999, S. 74). Diese Formulierungen lassen darauf schließen, dass mit Hilfe des EUREKs keine absolute Verminderung des Luftverkehrs angestrebt wird.

Die vielfältigen Ziele des EUREKs sind in 60 politischen Optionen zusammengefasst. Nachfolgend sind diejenigen abgedruckt, die für die Europabahn relevant sind. Optionen, die aus ähnlichen Gründen von Bedeutung sind, werden zu Blöcken zusammengefasst.³⁴

³⁴ Dabei wurden die laufenden Nummern des EUREK übernommen, so dass sie in der Primärquelle problemlos aufgefunden werden können.

Politische Optionen

1. Stärkung mehrerer größerer Zonen weltwirtschaftlicher Integration in der EU, die mit hochwertigen und globalen Funktionen und Dienstleistungen auszustatten sind unter Einbindung der peripheren Gebiete durch transnationale Raumentwicklungskonzeptionen.
6. Ausbau der strategischen Rolle der Metropolregionen und „Gateway-Städte“ mit einem besonderen Augenmerk auf die Entwicklung der Randgebiete der EU.
25. Förderung eines räumlich ausgewogeneren Zugangs zum interkontinentalen Verkehr der EU durch eine entsprechende Verteilung von See- und Flughäfen (global gateways) und die Steigerung ihres Dienstleistungsniveaus sowie der Verbesserung ihrer „Hinterlandanbindung“.
26. Verbesserung der Verkehrsverbindungen peripherer und ultra-peripherer Regionen sowohl mit der EU als auch mit benachbarten Drittstaaten unter Berücksichtigung des Luftverkehrs und Ausbau entsprechender Infrastruktureinrichtungen.

Die Europabahn trägt sowohl der Stärkung der Metropolregionen, als auch einer verbesserten Erreichbarkeit der peripheren Regionen Rechnung: Sie stärkt Stockholm und die Öresundregion, beides außerhalb des Kernraums der EU gelegene Metropolregionen mit „Gateway“-Funktion, und verbessert deren Hinterlandanbindung. Sie schafft zudem die Voraussetzung für eine größere Verkehrsbedeutung des bei Nyköping gelegenen Flughafens (Stockholm-) Skavsta, sofern dieser – wie geplant – direkt durch die HGV-Strecke angebunden wird.³⁵

2. Stärkung eines polyzentrischen und ausgewogeneren Systems von Metropolregionen, Stadtgruppen und Städtenetzen durch engere Zusammenarbeit der Strukturpolitik und der Politik der Transeuropäischen Netze (TEN) sowie durch Verbesserung der Verbindungen zwischen internationalen/nationalen und regionalen/lokalen Verkehrsnetzen.
8. ... Unterstützung der wirtschaftlichen Entwicklung kleiner und mittlerer Städte in weniger bevorzugten Regionen.
12. Unterstützung von wirksamen Methoden zur Reduzierung unkontrollierter städtischer Expansion; Verringerung zu starken Siedlungsdrucks, insbesondere in Küstenregionen.
14. Stärkung der kleinen und mittleren Städte in ländlichen Gebieten als Kristallisationspunkte der regionalen Entwicklung sowie Förderung ihrer Vernetzung.
24. Stärkung der sekundären Verkehrsnetze und deren Verbindungen mit den TEN, inklusive der Entwicklung effizienter regionaler öffentlicher Verkehrssysteme.
44. Förderung energiesparender und verkehrsreduzierender Siedlungsstrukturen, integrierte Ressourcenplanung und verstärkte Nutzung erneuerbarer Energien zur CO₂-Reduktion.

Durch die Einbindung der Europabahn in das Gesamtprojekt ‚Europakorridor‘ wird darauf hingewirkt, dass nicht nur die größeren Städte und Agglomerationen von der Schnellfahrstrecke profitieren. NELLDAL/TROCHE (2001, S. 81 ff.) zeigen auf, wie sich auch die kleineren Städte sowie die nicht direkt an der Europabahn gelegenen Orte in das HGV-Netz einbinden lassen (siehe Kapitel 3.3.2). Damit können die Fahrzeitgewinne in die Fläche getragen und gleichzeitig die dezentrale Konzentration (um die Bahnhöfe herum) unterstützt werden. Die Europabahn reduziert so den Siedlungsdruck in den Verdichtungsräumen und die Abwanderungstendenzen aus den ländlichen Räumen (SCB 2002, S. 5 f.).

³⁵ Diese Feststellung bedeutet keine befürwortende Haltung des Verfassers. Eine Bewertung der Anbindung findet sich am Ende dieses Unterpunktes auf Seite 73.

Dies läuft einer Verkehrsverminderung entgegen, ermöglicht aber eine Bündelung und somit eine energiesparende Abwicklung der Verkehrsströme. Die genannten Effekte können jedoch nicht allein durch den Bau der Europabahn erreicht werden, nichtsdestoweniger kann die Europabahn einen wichtigen Teil dazu beitragen.

4. *Stärkung der fachlichen Zusammenarbeit bei der Raumentwicklung in Netzwerken auf grenzübergreifender und transnationaler Ebene.*

5. *Förderung der Zusammenarbeit auf regionaler, grenzübergreifender und transnationaler Ebene mit Städten in den Staaten Nord-, Mittel- und Osteuropas sowie der Mittelmeerregion; Stärkung der Nord-Süd-Verbindungen in Mittel- und Osteuropa sowie der West-Ost-Verbindungen in Nordeuropa.*

28. *Verbesserung der Kooperation zwischen den Verkehrspolitiken auf EU-, nationaler und regionaler Ebene.*

Schweden, Dänemark und Deutschland arbeiteten bereits im INTERREG II C-Projekt ‚*Southwestern Baltic Sea Transregional Area Inventing New Geography*‘ (STRING) zusammen (STRING 2001, S. 2). Die dabei geschaffenen Netzwerke werden nun im Rahmen des INTERREG III B-Nachfolgeprojektes STRING II weiter genutzt (HARTWIG 2002, mündlich). Die Europabahn geht über die STRING-Region hinaus und lässt, aufgrund der positiven Erfahrung mit STRING, eine weitergehende Zusammenarbeit der beteiligten Staaten und ihrer Gebietskörperschaften erwarten. Neben der Abstimmung der Verkehrspolitiken auf trilateraler, nationaler und regionaler Ebene ist auch die Koordination der Raumentwicklungspolitiken innerhalb des ‚Europakorridors‘ wichtig für den Erfolg des Projektes. Eine Stärkung der West-Ost-Verbindungen in Nordeuropa stellt indes lediglich die Götalandsbahn (Göteborg - Jönköping), nicht aber die Europabahn, dar.

18. *Nutzung der Entwicklungspotentiale umweltfreundlicher Formen des Tourismus.*

Die Anreise und die Verkehrsmittelnutzung am Urlaubsort haben Einfluss auf die Umweltfreundlichkeit des Tourismus. Wie LANZENDORF (1998, S. 29 ff.) darstellt, ist die Datenlage zu diesem Thema in Deutschland jedoch äußerst unübersichtlich. Dennoch lässt sich die Dominanz des Pkws erkennen. Den verschiedenen Statistiken zufolge³⁶ nutzen ihn zwischen 51 und über 70% der Deutschen für ihre Urlaubsreisen, während der Bahn Anteile von 9 - 17% zugerechnet werden. Bei diesen Zahlen ist zu beachten, dass nur 0,6% der deutschen Touristen Schweden als Urlaubsziel wählen (THÖRNQVIST/SI 2001, S. 33).

In Schweden lag der Modal-Split-Anteil der Verkehrsleistung (*transportarbete*) bei privaten Reisen über mehr als 100km im Jahr 1997 bei der Eisenbahn bei 7,2% gegenüber 71% beim Auto (SIKA 2002a, S. 21). 6,9% der von den Schweden durchgeführten Auslandsreisen führten nach Deutschland (eigene Berechnung nach SIKA 2002b, S. 17). Spezifische Statistiken zur Verkehrsmittelnutzung bei Urlaubsreisen von Schweden waren nicht verfügbar.

Potenzielle Umsteiger sind demnach vorhanden, insbesondere, da sowohl im deutschen als auch im schwedischen Ostseeraum der Städtetourismus dominiert. In Deutschland stellten die Dänen den größten Anteil der Urlauber aus dem Ostseeraum (1998: 10% of total international tourists, in terms

³⁶ Details finden sich im Aufsatz von LANZENDORF (1998), der umfangreiches statistisches Material zum Thema Freizeitverkehr auswertete und einander gegenüber stellte.

of tourist bed-nights, ENGSTRÖM/SÜER o.J., S. 3), gefolgt von den Schweden (9,5%). Für Schweden sieht das SCHWEDISCHE INSTITUT (SI 2000a, S. 2) „ein großes, ungenutztes Potential als Reiseziel für Touristen.“ Im Jahr 1999 verbrachten in Schweden 5% der ausländischen Touristen ihren Aufenthalt in einer der Großstädte Stockholm, Göteborg oder Malmö. Im Jahr 1998 waren darunter die Deutschen mit einem Anteil von 16% die größte Gruppe, die Dänen machten mit 11% die drittgrößte Gruppe aus. Auch in Dänemark spielt der Großraum Kopenhagen als Reiseziel eine bedeutende Rolle (ENGSTRÖM/SÜER o.J., S. 2 f.).

Die Erreichbarkeit der meisten der genannten Ziele wird durch die Europabahn erheblich verbessert, wodurch Anreize zur Nutzung der Bahn statt des Pkws geschaffen werden.

34. Koordinierte und integrierte Infrastrukturplanung und -management zur Reduzierung uneffektiver Investitionen (z.B. unnötiger paralleler Ausbau von Verkehrswegen) und zur Sicherung einer effizienten Nutzung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur.


41. Berücksichtigung der Erhaltung der biologischen Vielfalt in den Fachpolitiken (Landwirtschaft, Regionalpolitik, Verkehr, Fischerei usw.), wie es in der Gemeinschaftsstrategie für biologische Vielfalt vorgesehen ist.

Diese politischen Optionen fordern zum sparsamen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur auf, u.a. um eine weitere Zerschneidung der Landschaft zu vermeiden. Die Maßgabe, auf den unnötigen parallelen Ausbau von Verkehrswegen zu verzichten, wirft die Frage auf, inwiefern der Bau einer HGV-Strecke parallel zur in den letzten Jahren weitgehend auf Autobahnstandard ausgebauten Europastraße 4 (E4) gerechtfertigt ist. Beim Neu- und Ausbau ist der Erhalt tierischer und pflanzlicher Lebensräume in die Abwägung mit einzubeziehen. Dies kann zu erheblichem Mehraufwand und damit einhergehend zu deutlichen Mehrkosten führen.

32. Reduzierung der negativen Auswirkungen in verkehrlich stark belasteten Räumen durch die Stärkung umweltverträglicherer Verkehrsmittel, die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren und die Internalisierung der externen Kosten.

33. Förderung der Vernetzung intermodaler Knotenpunkte für den Güterverkehr, insbesondere für den Verkehr auf den europäischen Korridoren, unter besonderer Berücksichtigung der Schifffahrt und Binnenschifffahrt.

Nicht der gesamte Streckenverlauf der Europabahn führt durch einen verkehrlich stark belasteten Raum. Vielmehr sind es die Verdichtungsräume, in denen sich die Verkehrsbelastung negativ bemerkbar macht. Vor diesem Hintergrund ist einerseits der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in diesen Räumen zu fordern. Die Belastungen durch den Transitverkehr und durch den Güterverkehr mit Quelle und Ziel in diesen Räumen lassen sich so jedoch nicht verringern. Hier kann die Europabahn ansetzen: Wenngleich die Schnellfahrstrecke hauptsächlich für den Personenverkehr konzipiert ist, so ergeben sich u.a. durch erweiterte Kapazitäten auf den Bestandsstrecken auch für den Güterverkehr neue Möglichkeiten.

Zudem ist im Rahmen des Neubauvorhabens auch die Schienenanbindung an den Luftfrachtverkehr vorgesehen (NELLDAL/TROCHE 2001, S. 110 .

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass das Projekt Europabahn vielen Zielen des EUREKs entspricht. Bei der Trassierung müssen die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes einschließlich des Biotopverbunds sowie des Kulturerbes angemessen berücksichtigt werden. Die Maßgabe, keine parallelen Infrastrukturen auszubauen, ist dann nicht sinnvoll, wenn dadurch eine Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger erheblich vermindert, völlig verhindert oder sogar umgekehrt³⁷ wird. Dies wäre bei einem kompletten Verzicht auf einen Ausbau der Schieneninfrastruktur für den HGV auf der Achse Hamburg - Kopenhagen - Stockholm der Fall (siehe Kapitel 3.3.2).

Die Anbindung der HGV-Strecke an den Flughafen Skavsta ist zweckmäßig, wenn von dort keine Flüge zu Zielen angeboten werden, die ähnlich komfortabel mit der Bahn zu erreichen sind. Nur so kann eine weitere Verbesserung der Position des Luftverkehrs im intermodalen Wettbewerb mit der Bahn vermieden werden. Die Vorgabe wird in der Praxis jedoch schwierig umzusetzen sein.

Um die Unterschiede in der Erreichbarkeit der Metropolen und der kleineren und mittleren Städte nicht weiter zu vergrößern, sind entsprechende Verkehrskonzepte notwendig. Insbesondere in Dänemark würde die Wirkungsfähigkeit der HGV-Strecke zu wenig genutzt, wenn sich der Personenverkehr, wie von NELLDAL/TROCHE (2001, S.88) vorgeschlagen, auf die Bedienung der Bahnhöfe Høje Tåstrup, København H und Kastrup beschränkte.³⁸ Dies gilt auch hinsichtlich der Förderung bzw. der weiteren Intensivierung der internationalen Zusammenarbeit. Denn neben den faktischen Verbesserungen ist auch der psychologische Aspekt der Schnellfahrstrecke von Bedeutung (KÄLLSTRÖM 2000, S. 14; KARLSSON/SIBBMARK 02.09.2002, mündlich).

Das EUREK verdeutlicht die Bedeutung des Verkehrs für die Raumentwicklung in Europa. Die EU bringt verkehrspolitische Vorstellungen aber nicht nur auf der überfachlichen Ebene der Raumentwicklungspolitik ein, sondern verfolgt auch eine sektorale Verkehrspolitik. Diese ist Thema des folgenden Kapitels.

4.1.2 Die europäische Verkehrspolitik

Im EG-VERTRAG haben die Mitgliedstaaten auch in seiner revidierten Fassung des Jahres 1997 einen Rahmen für eine gemeinsame Verkehrspolitik festgeschrieben. Zu den Zielen gehören insbesondere gemeinsame Regeln für den internationalen Verkehr (Art. 70 ff. EG-VERTRAG). Zwar dienen die Regelungen in erster Linie der Verwirklichung bzw. Sicherung des Binnenmarktes im Verkehrssektor, mit den Transeuropäischen Netzen (TEN, siehe Kapitel 4.1.2.1) haben sie aber auch gestaltende Wirkungen.

Das Weißbuch der Europäischen Kommission zur Verkehrspolitik bis 2010 befasst sich mit der Herstellung eines ausgewogeneren Verhältnisses zwischen den Verkehrsträgern, der Beseitigung von Engpässen im Verkehrsnetz, einer stärkeren Ausrichtung der Verkehrspolitik auf die Nutzer und der Globalisierung im Verkehrssektor (siehe Kapitel 4.1.2.2). Die Umsetzung der präsentierten Vorschläge hätte erhebliche Auswirkungen auf den europäischen Verkehr.

³⁷ Das heißt, wenn beispielsweise wegen Engpässen der Eisenbahninfrastruktur und damit einhergehender mangelnder Transportqualität oder -flexibilität Verkehre von der Schiene auf die Straße verlagert werden.

³⁸ Die Entwicklung eines Verkehrskonzepts für den dänischen Teil der Europabahn war jedoch auch nicht Gegenstand der Studie von NELLDAL/TROCHE.

Die sog. ‚Eisenbahnpakete‘ sind erste Ergebnisse der Bemühungen der Europäischen Kommission diese Umsetzung voran zu treiben (siehe Kapitel 4.1.2.3).

4.1.2.1 Die Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T)

Die Transeuropäischen Netze (TEN) bestehen aus den Bereichen Verkehrs-, Telekommunikations- und Energieinfrastruktur (Art. 154 EG-VERTRAG). Sie wurden von der Europäischen Kommission in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedsstaaten entwickelt (NORDREGIO 2000, S.140) und rahmensetzende Bestimmungen in Titel XV (Art. 154 - 156) des EG-VERTRAGS niedergelegt. Darin ist u.a. festgeschrieben, dass insbesondere insulare, eingeschlossene und am Rande gelegene Gebiete mit den zentralen Gebieten der Gemeinschaft verbunden werden sollen. Ausgehend vom Thema dieser Arbeit wird nur das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-T) und in diesem schwerpunktmäßig das Eisenbahnnetz betrachtet.

Die gültige Fassung der gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (ENTSCHEIDUNG NR. 1346/2001/EG) kann wie folgt zusammengefasst werden:

- Das transeuropäische Verkehrsnetz umfasst die Infrastruktur sowie die für deren Betrieb notwendigen Dienstleistungen. Es soll sich u.a. über das gesamte Gemeinschaftsgebiet erstrecken, alle Verkehrsträger und Güter- ebenso wie Personenverkehre einbeziehen und ihnen eine hochwertige, interoperable Infrastruktur anbieten, deren Kapazitäten sich optimal nutzen lassen.
- Das Eisenbahnnetz ist in Hochgeschwindigkeitsnetz und konventionelle Strecken unterteilt. Es soll durch sein harmonisiertes Zugsteuerungs- und Sicherheitssystem einen hohen Qualitäts- und Sicherheitsstandard bieten.
- Für den Kombinierten Verkehr ist ein eigenes Teilnetz ausgewiesen worden, das vornehmlich über Wasserstraßen und Eisenbahnstrecken die Bedienung im Güterfernverkehr ermöglichen soll. Die Straße dient ggf. zum Vor- und/oder Nachlauf.
- Der Europäische Rat nahm 1994 in Essen eine Liste mit 14 spezifischen TEN-T-Projekten (Essener Liste) an. Das sog. ‚Nordische Dreieck‘³⁹ ist als Schienen-/Straßenverbindung bereits Teil dieser Liste.

Mehr als die Hälfte der für die TEN vorgesehenen Haushaltsmittel entfällt auf spezifische Projekte; hinzu kommen Gelder aus dem Kohäsionsfonds. Drei der 14 Projekte sind fertiggestellt, sechs weitere werden voraussichtlich bis 2005 beendet.

³⁹ Das Nordische Dreieck wird von den Eckpunkten Kopenhagen - Stockholm - Oslo - Kopenhagen gebildet. Die über norwegisches Staatsgebiet verlaufenden Streckenabschnitte sind nicht Bestandteil des Dreiecks, weil Norwegen kein Mitglied der EU ist.



Bild 4.1 TEN-T (Horizont 2010) Eisenbahnen Deutschland (Quelle: EUROPÄISCHE KOMMISSION 2002, Internet)

ZIELE DER RAUM- UND VERKEHRENTWICKLUNG IM 'EUROPAKORRIDOR'

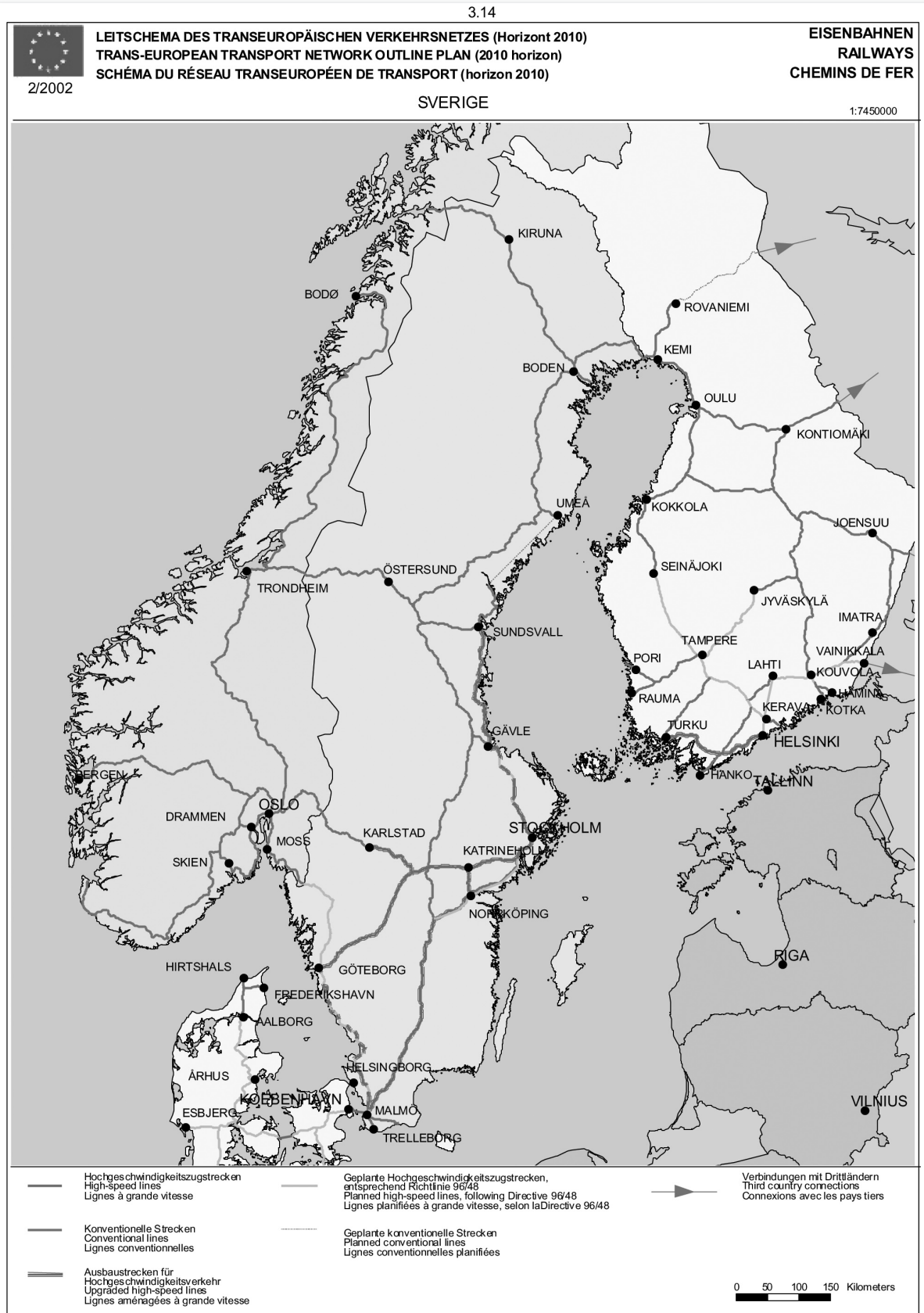


Bild 4.2 TEN-T (Horizont 2010) Eisenbahnen Schweden (Quelle: EUROPÄISCHE KOMMISSION 2002, Internet)

Der Aussage von SPIEKERMANN/VICKERMAN/WEGENER (1999, S.6) „The key feature of this rail network is the impact it will have on rail transit times in the European core, bringing the major cities of the core – London, Paris, Frankfurt, Köln, Amsterdam and Brussels within four hours of each other.“ ist hinzuzufügen, dass es nicht nur darum gehen kann, den core optimal zu vernetzen, sondern dass gerade auch die periphereren Gebiete der EU schnellerer Verbindungen bedürfen. In den derzeit vorliegenden Karten des TEN für Eisenbahnen (Bild 4.1 und Bild 4.2) sind die Streckenabschnitte Hamburg - Puttgarden, Rødby - Kopenhagen und Mjölby - Södertälje Syd als geplante Hochgeschwindigkeitszugstrecken dargestellt. Hinsichtlich dieser Streckenabschnitte besteht somit kein Änderungsbedarf bei der Realisierung der Europabahn.

Die feste Fehmarnbeltquerung ist gegenwärtig nicht dargestellt, die Europäische Kommission spricht sich jedoch für die Aufnahme des Projektes in die Liste der spezifischen Projekte aus. Dieser Punkt wird weiter unten näher ausgeführt.

Ebenfalls nicht dargestellt sind die Streckenabschnitte Kopenhagen - Helsingør, Helsingborg - Mantorp sowie der Tunnel Helsingør - Helsingborg⁴⁰. Bei genauer Betrachtung der Karte ist festzustellen, dass der Abschnitt Lund - Helsingborg nicht verzeichnet ist. Da die im Rahmen des ‚Nordischen Dreiecks‘ vorgesehene HGV-Strecke Malmö - Oslo⁴¹ über Helsingborg jedoch bereits teilweise fertig gestellt ist (BANVERKET 2001, S.65) und eine Streckenführung unter Umgehung von Schwedens neuntgrößter Stadt Helsingborg (119.000 Einwohner; SCB 2002, S.18) nur als Fehlplanung eingestuft werden kann, geht der Verfasser hier von einer zeichnerischen Ungenauigkeit aus.

Die Europäische Kommission hat im Jahr 2001 einen Vorschlag zur Änderung der gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (KOM (2001) 544 ENDG.) vorgelegt. Sie begründet den Änderungsvorschlag mit dem Fortbestehen von Engpässen, die im Laufe der vergangenen zehn Jahre weiter zugenommen haben:

„Nach den von den Mitgliedstaaten übermittelten Informationen werden 7.500 km der Straßen, d.h. 10% des Straßennetzes und über 16.000 km der Eisenbahnstrecken, d.h. nahezu 20% des gesamten Eisenbahnnetzes als Engpässe oder Strecken mit Beschränkungen aufgrund der technischen Merkmale angesehen (unzureichende Achslast, fehlendes Funksystem, usw.). Im Luftverkehr hat mehr als einer von drei Flügen eine Verspätung von über 15 Minuten.“ (KOM (2001) 544 ENDG., S.8).

Die Überarbeitung der Leitlinien setzt dabei auf Kontinuität, d.h. auf die Fertigstellung der 1996 beschlossenen Projekte, gleichwohl mit Schwerpunkt auf der Beseitigung der Engpässe auf den großen Verkehrsachsen sowie einer beschränkten Zahl großer Projekte. Zu den Prioritäten beim Netzausbau sollen künftig auch Maßnahmen zum Ausbau eines schienengebundenen Güterverkehrsnetzes, zur Förderung des Kurzstreckenseeverkehrs und zur Integration des Luft- und Schienenverkehrs gehören.

Der erstgenannte Punkt resultiert aus der Auffassung der Europäischen Kommission, dass „die Eisenbahninfrastrukturen in Europa für den intensiven Güterverkehr, insbesondere die gleichzeitige Nutzung durch Güter- und Personenzüge, ungeeignet sind.“ (KOM (2001) 544 ENDG., S.9).

⁴⁰ In Dänemark und Schweden als ‚HH-Tunnel‘ bezeichnet. Da die Abkürzung ‚HH‘ in Deutschland jedoch bereits mit der Bedeutung ‚Hansestadt Hamburg‘ belegt ist, wird, um Verwechslungen zu vermeiden, die Bezeichnung ‚HH-Tunnel‘ nicht verwendet.

⁴¹ Da Norwegen kein Mitgliedstaat der EU ist, ist der über norwegisches Staatsgebiet verlaufende Streckenabschnitt nicht Teil des TEN-Projektes.

Da ein separates Schienengüterverkehrsnetz in absehbarer Zeit nicht realisierbar ist, sollten transeuropäische Verkehrsachsen gefördert werden, die in erster Linie der Güterbeförderung vorbehalten bleiben. Diese setzen sich hauptsächlich aus bestehenden Strecken zusammen, auf denen vorrangig oder ausschließlich Güterzüge verkehren.

Die Grundlage für dieses Netz könnten die derzeitigen Netze für konventionellen Eisenbahnverkehr und für den kombinierten Verkehr bilden. Generell soll bei der zukünftigen Netzfortentwicklung auf die Trennung von Personen- und Güterverkehr hingewirkt werden, wozu die Sanierung stillgelegter Infrastruktur ein Lösungsweg sein kann. Auch der Ausbau des HGV-Netzes kommt dem Schienengüterverkehr zugute, da die vom konventionellen Netz auf die HGV-Neubaustrecken verlagerten Personenzüge auf dem Altnetz Kapazitäten für den Güterverkehr freimachen.

Der HGV soll eine bestmögliche Komplementarität mit dem Luftverkehr anstreben, um die Kapazitäten des Flughafen- als auch des Eisenbahnnetzes optimieren zu können. Folgerichtig ist auch die vorgeschlagene Neudefinition des TEN-Flughafennetzes auf die Integration des HGV ausgerichtet.

Um die angesprochenen Punkte auf den Weg zu bringen, sollen in die Liste der spezifischen Projekte sechs neue Projekte und neue Abschnitte hinzugefügt (und gleichzeitig die abgeschlossenen Projekte aus der Liste gestrichen) werden. Diese neuen Projekte bzw. Abschnitte wurden von der Europäischen Kommission als geeignet befunden, die drei nachstehenden, wesentlichen Voraussetzungen zu erfüllen:

- Durchführbarkeit des Projekts angesichts des Stands der Arbeiten,
- Beitrag zu den Zielen des Weißbuchs (siehe Kapitel 4.1.2.2),
- die Gemeinschaftsdimension.

Eines der zur Aufnahme in die Liste der spezifischen Projekte vorgesehenen Vorhaben ist die Brücken-/Tunnel-Verbindung über die Fehmarn-Meerenge zwischen Deutschland und Dänemark. Es wird anerkannt als

„ein wichtiges Teilstück zur Vervollständigung der Nord-Süd-Achse, das Mitteleuropa und die nordischen Länder verbindet und den Ausbau des Handelsverkehrs zwischen diesen Ländern ermöglicht. ... Die Realisierung dieses Projekts ... dürfte erheblich zur Entwicklung des Ostseeraums beitragen.“
(KOM (2001) 544 endg., S. 18).

Die europäischen Verkehrsminister konnten über die Fortschreibung der Liste der spezifischen Projekte auf ihrer Sitzung am 3. Oktober 2002 in Luxemburg keine Einigkeit erzielen (GANTELET 2002, Internet). Über die Ergebnisse der Sitzung 5./6. Dezember 2002 wurden bis zum Ende der Bearbeitungszeit dieser Arbeit auf den Internet-Seiten der Europäischen Kommission keine Ergebnisse veröffentlicht.

Bei einer Änderung der Liste der spezifischen Projekte bedarf es auch einer Berichtigung der Karten. Die Europäische Kommission spricht sich dagegen aus, die Streckenführungen neuer Infrastrukturen hinzuzufügen. Die Aktualisierung berücksichtigt hingegen ausdrücklich

- die Umstufung von Hochgeschwindigkeitszugstrecken zu für hohe Geschwindigkeiten ausgebauten Strecken,
- die Umstufung von konventionellen Eisenbahnstrecken zu Ausbaustrecken für den Hochgeschwindigkeitsverkehr sowie
- Berichtigungen der Streckenführung und den Ersatz von Verbindungen durch parallele Routen.

Dies ermöglicht grundsätzlich den Ersatz der *Södra Stambanan* als (bestehende) Ausbaustrecke für Hochgeschwindigkeitsverkehr zwischen Malmö und Mantorp durch die parallel verlaufende Streckenführung der Europabahn. Im Falle der Realisierung der Europabahn verlöre die *Södra Stambanan* dennoch nicht ihre Verkehrsbedeutung, sondern würde verstärkt für den Schienengüterverkehr genutzt. Schon heute ist sie eine der bedeutendsten Strecken für den Schienengüterverkehr in Schweden und stellt als solche einen Engpass dar. Es kann folglich davon ausgegangen werden, dass sie Eingang in das oben erwähnte transeuropäische schienengebundene Güterverkehrsnetz finden wird.

4.1.2.2 Das Weißbuch: Die europäische Verkehrspolitik bis 2010

Das im September 2001 von der Europäischen Kommission veröffentlichte Weißbuch ist das aktuellste zusammenfassende Dokument der Zielsetzungen der europäischen Verkehrspolitik. Dabei werden erstmals die Luftfahrt und die Binnenschifffahrt mitberücksichtigt und die Verkehrsträger weitgehend integriert betrachtet. Langfristiges Ziel der vorgeschlagenen Maßnahmen ist ein dauerhaft umweltgerechtes Verkehrssystem, für welches das o.g. Weißbuch jedoch nur die erste Etappe darstellt und von dem „erhofft werden kann“ (EUROPÄISCHE KOMMISSION 2001a, S.113), es in 30 Jahren zu erreichen. Vorerst wird eine Stabilisierung der Verkehrsträgeranteile auf dem Niveau von 1998 sowie die Entkoppelung zwischen der Verkehrszunahme und dem Wirtschaftswachstum angestrebt (EUROPÄISCHE KOMMISSION 2001a, S. 16 f.).

Um das Ziel eines dauerhaft umweltgerechten Verkehrssystems zu erreichen, sieht die Europäische Kommission Stadtplanung und Raumordnung in der Pflicht, einer Zunahme des Berufspendelverkehrs entgegenzuwirken. Eine weitere Voraussetzung ist, dass die Eisenbahn (wieder) eine zentrale Rolle auf dem europäischen Verkehrsmarkt übernimmt. Dies gilt nicht nur für den Personenverkehr, sondern gerade auch für den Güterverkehr, „*der in Europa allmählich zum Erliegen kommt*“ (EUROPÄISCHE KOMMISSION 2001a, S. 30).

Um dem entgegenzuwirken, kündigte die Europäische Kommission bereits im Weißbuch ein Nachfolge-Förderprogramm namens ‚*Marco Polo*‘ für das Ende 2001 ausgelaufene PACT-Programm (*Pilot Actions for Combined Transport*, Verordnung Nr. 2196/98/EG) an (EUROPÄISCHE KOMMISSION 2001a, S. 52 f.). Im Februar 2002 legte sie einen entsprechenden Vorschlag für eine EU-Verordnung vor (KOM (2002) 54 ENDG.). ‚*Marco Polo*‘, dessen Anwendungsbereich sich anders als PACT auf alle Segmente des Güterverkehrs bezieht, ist für den Zeitraum 2003 - 2010 konzipiert. Ziel ist es, hauptsächlich durch die Förderung gewerblich ausgerichteter Dienste auf dem Güterverkehrsmarkt, 12 Milliarden tkm pro Jahr von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger⁴² zu verlagern (KOM (2002) 54 ENDG., S. 11 ff.). Als ein Beispiel wird genannt die „*Einführung von Hochgeschwindigkeits-Güterzügen auf*

⁴² Kurzstreckenseeverkehr, Binnenschifffahrt und Schienenverkehr

internationalen Strecken zur Entwicklung moderner wettbewerbsfähiger Konzepte im Hochqualitätsbereich des Güterverkehrsmarktes“ (KOM (2002) 54 ENDG., S. 16), womit der Bezug zur Europabahn deutlich wird. Diese wird zwar keinesfalls bis 2010 ihren Betrieb aufnehmen, der Vorschlag der Europäischen Kommission belegt aber die potenzielle Bedeutung von HGV-Strecken für den Güterverkehr.

Den im Weißbuch formulierten Erkenntnissen sollen zügig Taten folgen. Auch wenn sofort Aktionen, mit denen Güterverkehr von der Straße abgezogen wird, möglich sind, so ist dennoch eine Steigerung der Kapazität der Infrastruktur entsprechend der verfolgten Verkehrsziele erforderlich (EUROPÄISCHE KOMMISSION 2001a, S. 30). Finanziert werden soll dies durch die Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs (EUROPÄISCHE KOMMISSION 2001a, S. 17). Zur Minderung der Überlastung könnte die Wiedernutzung stillgelegter und abgebauter Bahnstrecken beitragen (EUROPÄISCHE KOMMISSION 2001a, S. 36) – dazu gehören auch die Abschnitte der Europabahn zwischen Helsingborg und Markaryd sowie zwischen Timsfors und Helmershus (südlich von Värnamo).⁴³

Die Europäische Kommission sieht in der Beförderung über große Entfernungen die vielversprechendsten Wachstumschancen des Schienenverkehrs. Mithin ist es notwendig, die Organisation der Netze unter transeuropäischen Gesichtspunkten zu optimieren, um die bestehenden Kapazitäten bestmöglich nutzen zu können (EUROPÄISCHE KOMMISSION 2001a, S. 36). Eine weitere Forderung der Europäischen Kommission ist es, dem Schienengüterverkehr leistungsfähige internationale Trassen in Form bestimmter Infrastrukturen oder aber bestimmter Tageszeiten vorzubehalten (EUROPÄISCHE KOMMISSION 2001a, S. 37).

Die Europäische Kommission schlägt eine Überarbeitung der Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (KOM (2001) 544 endg.) vor. Dabei liegt der Schwerpunkt auf

- dem Ausbau eines dem Güterverkehr vorbehaltenen Eisenbahnnetzes und dessen Anbindung an die Häfen,
- der Integration des Luftverkehrs und des Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnverkehrs und
- der Einführung intelligenter Verkehrssysteme, die die Kapazität und die Sicherheit der Infrastrukturen erhöhen (EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFTEN 2001, Internet).

Acht neue Projekte werden für die Aufnahme in die Liste der spezifischen Projekte vorgeschlagen. Die Liste wurde vom Europäischen Parlament angenommen, so dass diese Projekte mit bis zu 10% der Investitionskosten von EU-Seite unterstützt werden können (EUROPAKORRIDOREN 2002, Internet). Bestandteil dieser Liste ist auch die feste Fehmarnbeltquerung als Eisenbahn- und Straßenbrücke/-tunnel, die als „ein wesentliches Element der Nord-Süd-Achse zwischen dem Zentrum Europas und den nordeuropäischen Ländern sowie für den Ausbau des Handels zwischen diesen Ländern“ (EUROPÄISCHE KOMMISSION 2001a, S. 64) bezeichnet wird. Es wird betont, dass der Ausbau des europäischen HGV-Netzes nicht im Widerspruch zum Ausbau eines Güterverkehrsnetzes steht, sondern dass beide Vorhaben die Absicht verfolgen, die Kapazitäten des Bahnnetzes insgesamt zu erhöhen. Die knappen Finanzmittel sollen daher zum Neubau von HGV-Strecken verwendet werden, die in besonderem Maße Kapazitäten für den Güterverkehr freimachen. Dies geschieht durch die Verlagerung von möglichst viel Personenverkehr von bisher hochbelasteten Strecken auf (parallele) HGV-Strecken. Nur in

⁴⁴ Das heißt nicht, dass die Europabahn auf diesen Abschnitten als Reaktivierungsprojekt zu verstehen ist, zeigt aber einen Grund für die gegenwärtige Überlastung der *Södra Stambanan* (Kapitel 3.2.3)

diesem Falle ergibt sich auf den konventionellen Strecken die Möglichkeit zu einer umfangreichen Ausweitung des Güterverkehrs. Sollte der Neubau von HGV-Strecken nicht möglich sein, so wird auch der Ausbau bestehender Strecken als „ausreichend komfortable und fahrgastfreundliche Lösung“ (EUROPÄISCHE KOMMISSION 2001a, S. 60) angesehen.

Die EUROPÄISCHE KOMMISSION widerspricht der Auffassung, dass HGV nur bei Fahrzeiten von weniger als drei Stunden in der Lage ist, einen erheblichen Modal Split-Anteil zu erreichen. Sie belegt dies mit dem Beispiel der Relation Paris - Marseille/Côte d'Azur, auf der der TGV bereits vor Eröffnung der Neubaustrecke Valence - Marseille mit einer Fahrzeit von mehr als vier Stunden⁴⁴ einen Marktanteil von über 25 % hatte (EUROPÄISCHE KOMMISSION 2001a, S. 60). Insoweit sind die HGV-Züge eine Alternative zum Flugzeug und **„Investitionen die zur Integration des Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes und des Flugverkehrs führen sind zu unterstützen.“** (EUROPÄISCHE KOMMISSION 2001a, S. 61, Hervorhebung im Original).

4.1.2.3 Die ‚Eisenbahnpakete‘

Die sog. ‚Eisenbahnpakete‘ sollen die Schaffung eines europäischen Eisenbahnraumes forcieren. Während die Schaffung des Binnenmarktes in der EU bereits ein Jahrzehnt zurückliegt, hat der europäische Eisenbahnverkehr *„sich [bislang] weiterhin auf den Verkehr innerhalb der nationalen Grenzen konzentriert, während der Markt immer internationaler wurde und der internationale Verkehr doppelt so stark expandierte wie der nationale.“* (VINOIS 2002, S. 2; Anm. d. Verf.).

Damit ging die Beibehaltung nationaler Lösungen in allen Bereichen des Eisenbahnverkehrs einher, mit der Folge, dass internationale Eisenbahnverkehre i.d.R. mehrere Betreiber erfordern (VINOIS 2002, S. 2 f.). Dieser Umstand macht insbesondere die Güterverkehre langsam und kompliziert – und mindert somit erheblich ihre Attraktivität. Die EUROPÄISCHE KOMMISSION stellt fest: *„Berechnet man sämtliche Stopps ein, beträgt die Durchschnittsgeschwindigkeit im grenzüberschreitenden Güterverkehr lediglich 18 km/h: Die Züge sind damit langsamer als ein Eisbrecher in der Ostsee!“* (EUROPÄISCHE KOMMISSION 2001a, S. 32, Hervorhebung im Original).

Im Rahmen des im März 2001 in Kraft getretenen und bis März 2003 in nationales Recht umzusetzenden ersten Eisenbahnpakets⁴⁵, auch ‚Eisenbahninfrastrukturpaket‘ genannt, wird u.a. ein diskriminierungsfreier Zugang zum Markt für zugelassene Eisenbahnunternehmen, sowie ab dem 15. März 2008 für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr Zugang zum gesamten Eisenbahnnetz festgeschrieben.⁴⁶

Im Januar 2002 wurde von der Europäischen Kommission das zweite Eisenbahnpaket⁴⁷ vorgelegt.⁴⁷ Teil dieses ‚zweiten Eisenbahnpakets‘ ist auch ein Vorschlag zur Änderung der Interoperabilitätsrichtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG (KOM (2002) 22). Er sieht u.a. vor, die Verpflichtung zur Interoperabilität vom transeuropäischen Netz auf das gesamte liberalisierte Netz auszudehnen. Der Vorschlag KOM (2002) 25 schlägt die Öffnung aller inländischen und ausländischen Güterverkehrsdienste, Kabotage⁴⁸ inbegriffen, unverzüglich und auf dem gesamten Netz vor (EUROPÄISCHE KOMMISSION 2002, S. 7 ff.). Ein endgültiger Beschluss zum ‚zweiten Eisenbahnpaket‘ ist frühestens Mitte 2003 zu erwarten (VINOIS 2002, S. 7).

⁴⁴ Im Winter 1998/99 betrug die kürzeste Fahrzeit ab Paris Gare de Lyon nach Marseille 4:18 Std., nach Nizza 6:28 Std. (SNCF 1998, S. 6 f.).

⁴⁵ Das ‚erste Eisenbahnpaket‘ besteht aus den Richtlinien 2001/12/EG (Zugangsrechte), 2001/13/EG (EU-weit gültige Genehmigungen) und 2001/14/EG (transparente Zuweisung von Fahrwegkapazität).

⁴⁶ · ⁴⁷ · ⁴⁸ Fußnoten 46, 47 und 8 auf S. 82 f.

Bei der Vorstellung des ‚zweiten Eisenbahnpakets‘ kündigte die EUROPÄISCHE KOMMISSION (2002, S. 13 ff.) bereits weitere Maßnahmen zur Revitalisierung des Eisenbahnverkehrs an. Mit ihnen soll v.a. die Qualität der Schienenverkehrsdienste verbessert werden. Zudem sind Schritte zur etappenweisen Öffnung des Marktes für den Schienenpersonenverkehr vorgesehen und ein größerer Vorrang für den Schienengüterverkehr, beispielsweise durch die Schaffung eigener Güterverkehrsstrecken (siehe Kapitel 4.1.2.2).

Bereits die eingeleiteten Maßnahmen sorgen für Bewegung auf dem Eisenbahnmarkt. Sofern es gelingt, weitere Schritte hin zu einem attraktiveren Eisenbahnverkehr umzusetzen, so wird dies Nachfragesteigerungen zur Folge haben. Nicht zuletzt aus Umweltgründen sollte die Eisenbahninfrastruktur in der Lage sein, diese Nachfrageanstiege auch zu befriedigen. Die Realisierung der Europabahn wäre ein bedeutender Beitrag dazu.

4.1.3 Zusammenarbeit im Ostseeraum: VASAB 2010 Plus

Die Zusammenarbeit im Ostseeraum reicht über die Grenzen der EU hinaus. ‚Leitbild und Strategien rund um die Ostsee 2010 Plus‘ (*Vision and Strategies around the Baltic Sea 2010 Plus*, VASAB 2010+) ist ein Folgeprojekt zu VASAB 2010, das 1994 in Tallinn auf der dritten Konferenz der für Raumordnung zuständigen Minister der Staaten rund um die Ostsee verabschiedet wurde. Dieses rechtlich nicht bindende Dokument verfolgt das übergeordnete Ziel, auf der Basis der Werte *Entwicklung*, *Nachhaltigkeit*, *Freiheit* und *Solidarität* die Lebensqualität in der Ostseeregion zu verbessern (VASAB 2010, S. 8). Dabei wird ein aus vier Teilen bestehendes Leitbild verfolgt. Es umfasst:

- I. „Pearls“: Ein Netzwerk international bedeutsamer Städte,
 - II. „Strings“: Wirksame und nachhaltige Verbindungen zwischen den Städten,
 - III. „Patches“: Gebiete mit spezifischen Charakteristika fördern Dynamik und Lebensqualität,
 - IV. „System“: Umfassende Raumordnung in Funktion
- (VASAB 2010+, S. 1).

Dieses 1994 beschlossene Leitbild ist unverändert gültig. Die größte Bedeutung für diese Arbeit haben die sog. *Strings*, die u.a. durch folgende Unterpunkte genauer beschrieben werden:

- Verkehrsnetze erleichtern umweltfreundlichen Transport,
- Infrastrukturnetze bieten die Voraussetzungen für wirksame Integration innerhalb der Ostseeregion und mit der Welt (VASAB 2010+, S. 1).

Zum erstgenannten Punkt leistet die Europabahn in beispielhafter Weise einen Beitrag, ebenso wie zum zweiten Punkt, da die Europabahn Ostdänemark (außer Bornholm) und weite Teile Schwedens dem europäischen Kontinent näher bringt. Durch die Anbindung der Europabahn an die Flughäfen

⁴⁶ Zwar enthielt bereits die Richtlinie 91/440/EWG in ihrer alten Fassung für die internationalen Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen und Betreiber des kombinierten GV „einen moderaten Zugang zum Markt der grenzüberschreitenden Verkehrsleistungen“ (VINOIS 2002, S. 4) sie wurde jedoch von den meisten Mitgliedsländern nur mangelhaft umgesetzt (VINOIS 2002, S. 5).

ergeben sich für die durch die HGV-Strecken im Europakorridor erschlossenen Gebiete vielfach auch im weltweiten Maßstab Verbesserungen in der Erreichbarkeit.

Die schon im Rahmenprogramm VASAB 2010 veröffentlichte *„Comprehensive, Integrated Map – Vision for the Baltic Sea Region 2010“* stellt als bislang einziges offizielles (wenngleich rechtlich nicht bindendes) Dokument die Europabahn dar (Bild 4.3). Vor diesem Hintergrund erstaunt es, dass die feste Fehmarnbeltquerung nicht Bestandteil dieser Karte ist. Ohne feste Fehmarnbeltquerung wird der Ausbau der Vogelfluglinie zur HGV-Strecke nicht realisierbar sein.

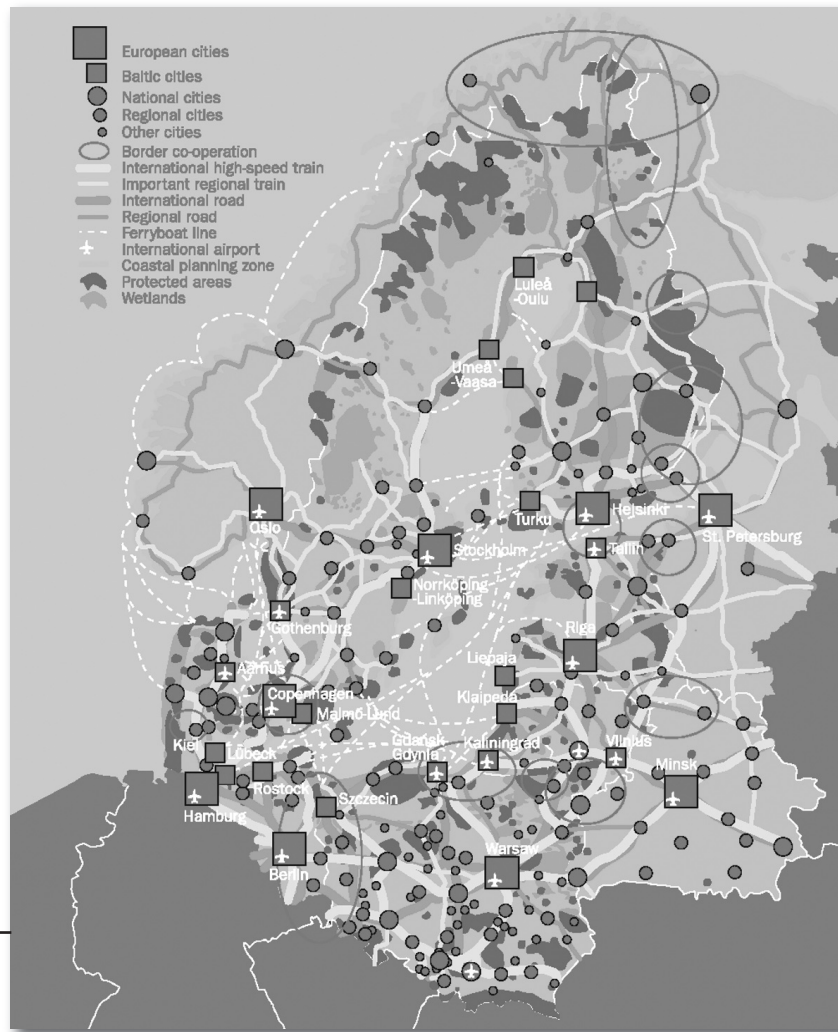


Bild 4.3 *Vision for the Baltic Sea Region 2010 - Comprehensive Integrated Map* (Quelle: VASAB 2010, S.9)

Im Unterkapitel ‚Herausforderungen für die Mobilitäts- und Energienetze‘ werden u.a. die Punkte *„Umweltfreundliche Verkehrssysteme fördern“* und *„Transnationale Infrastrukturkonzepte um Maßnahmen in den Korridoren ergänzen, die die Regionalentwicklung und die Integration über die BSR [Baltic Sea Region] und ganz Europa fördern“* (VASAB 2010+, S.14; Anm. d. Verf.) genannt. Für wie wesentlich die Infrastruktur für die Integration in der Ostseeregion gehalten wird, lässt sich daran

⁴⁷ Es besteht aus der Mitteilung der Kommission KOM (2002) 18 sowie den Gesetzesvorschlägen KOM (2002) 21 bis 25.

⁴⁸ Kabotage: Beförderung im Binnenverkehr eines Staatsgebietes, die von ausländischen Verkehrsunternehmen durchgeführt wird. (WIRTSCHAFTSKAMMER ÖSTERREICH 2000, Internet)

ablesen, dass der letztgenannte Punkt im selben Kapitel mit einer Bedeutungsverschiebung hin zur Nutzung neugeschaffener oder ertüchtigter Infrastruktur unter dem Punkt ‚Herausforderungen bezüglich des räumlichen Zusammenhalts‘ erneut genannt wird. Hier findet sich folgende Formulierung: *„Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur [sic] für die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und regionenübergreifende Integration nutzen.“* (VASAB 2010+, S. 16). Allerdings bezieht sich dieser Punkt hier vor allem auf die Verbindungen der südlichen Küstenräume und die Anbindung der Baltischen Staaten an Westeuropa (VASAB 2010+, S. 16).

Daher sollen die beiden vorgenannten Punkte erneut aufgegriffen werden: Die Konferenz der Raumordnungsminister spricht sich im Zusammenhang mit der Förderung umweltfreundlicher Verkehrssysteme für die Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen aus. Um diese zu erreichen, bedarf es Investitionen in Bahninfrastruktur und in rollendes Material (VASAB 2010+, S. 13 f.). Denn *„Nur dann kann die Einführung [sic] von Straßennutzungsgebühren einen spürbaren Einfluss auf den modal split haben.“* (VASAB 2010+, S. 14). Mit dieser Aussage wird verdeutlicht, dass es des Zusammenspiels eines attraktiven Angebots im Eisenbahnverkehr mit einer Verteuerung des Kraftfahrzeugverkehrs bedarf, um die anhaltende Zunahme des Straßenverkehrs merklich zu dämpfen.

Bezüglich der Transnationalen Infrastrukturkonzepte wird bemängelt, dass die *„Verbesserung einiger wichtiger Transportkorridore ... in nationalen und transnationalen Entwicklungsprogrammen nicht berücksichtigt [wird].“* (VASAB 2010+, S. 14). Dies kann auf die Europabahn bezogen werden, deren Abschnitt Åstorp (ca. 20 km nordöstlich von Helsingborg) - Mantorp (ca. 10 km östlich von Mjölby) nicht Bestandteil der TEN-T (siehe Kapitel 4.1.2.1) ist. Indessen lässt sich die *Södra Stambanan* verschiedenen Dokumenten als Engpass entnehmen, womit der Handlungsbedarf dokumentiert ist (siehe Kapitel 4.4.2.1).

Dieser Kritikpunkt wird im ‚Aktionsprogramm zur Raumentwicklung‘ wieder aufgegriffen. Dort wird die große Bedeutung von Reisezeiten unter zweieinhalb Stunden für die Integration zwischen funktionalen Regionen betont. Zusammenarbeit von Städten innerhalb dieser Zeitdistanz fördere die Regionalentwicklung, heißt es weiter (VASAB 2010+, S. 23). In der Aufzählung der Beispiele von städtischen Regionen mit Potenzial für die Bildung transnationaler Netzwerke wird auch die Region Hamburg - Kopenhagen - Malmö - Lund genannt (VASAB 2010+, S. 25). Bei den Beispielen für Regionen mit strategischer Bedeutung für die Integration wird die Region erneut angeführt, diesmal unter expliziter Einbeziehung von Kiel und Lübeck unter dem Namen ‚STRING-Region‘ (VASAB 2010+, S. 27 f.). Die Reisezeit im Eisenbahnverkehr liegt in dieser Region gegenwärtig jedoch deutlich über den, als Maximalwert definierten, zweieinhalb Stunden (siehe Tabelle 4.1).

Tabelle 4.1 Beispiele für Eisenbahnreisezeiten in der STRING-Region

Relation	kürzeste Reisezeit
Hamburg Hbf. - København H	4:31 Std.
Kiel Hbf. - København H	5:07 Std.
Lübeck Hbf. - København H	3:52 Std.
København H - Malmö C	0:34 Std.
København H - Lund C	0:54 Std.
Stand: Fahrplanperiode Sommer 2002	

Quelle: eigene Darstellung; Daten: HAFAS 2002, CD-ROM

Den Luftverkehr als Verkehrsmittel in der Region als Maßstab zu nehmen widerspricht dem Ziel der ‚Strings‘ (wirksame und nachhaltige Verbindungen zwischen den Städten, s.o.) und kann daher nicht als Maß für die Bestimmung der Reisezeit heran gezogen werden.

Auch im Themenschwerpunkt „*Transnationale Verkehrsverbindungen mit Bedeutung für die Integration im Ostseeraum und in Europa*“ wird dargelegt, dass die Fernverkehrsverbindungen in Teilen der Ostseeregion als unzureichend empfunden werden. Jedoch wird auch dieser Punkt hauptsächlich auf die Verbindungen der südlichen Küstenräume und auf die Baltischen Staaten bezogen (VASAB 2010+, S.28). Dementsprechend findet sich die Europabahn nicht unter den genannten Beispielen für zu fördernde Verkehrsverbindungen (VASAB 2010+, S.31).

4.1.4 Fazit: Die Europabahn in der europäischen Raumordnung und Verkehrsplanung

Aussagen zur Europabahn sind in der europäischen Raumordnung und Verkehrsplanung in unterschiedlichem Maße wiederzufinden.

Das EUREK verzichtet als unverbindliches Dokument bewusst auf die kartografische Darstellung der Ziele der Raumentwicklung. Es lassen sich aber bei einer Vielzahl der im EUREK formulierten politischen Optionen Bezüge zur Europabahn herstellen, aus denen zum überwiegenden Teil hervorgeht, dass sie den Zielsetzungen gerecht wird. Hier ist insbesondere die bessere Erschließung der außerhalb des Kernraums der EU gelegenen Gebiete zu erwähnen, um das Entwicklungspotenzial dieser Räume zukünftig noch besser nutzen zu können. Hier kann die Europabahn sowohl als Hauptverkehrsmittel dienen als auch eine Zubringerfunktion zu den Flughäfen übernehmen.

In den transeuropäischen Verkehrsnetzen (TEN-T) ist die Europabahn bislang nur teilweise enthalten. Noch ist die feste Fehmarnbeltquerung nicht in die Liste der spezifischen Projekte aufgenommen und aktuell wird zwischen der Öresundregion und Mjölby statt der Europabahn-Neubaustrecke die *Södra Stambanan* als Ausbaustrecke für den HGV dargestellt. Die TEN-T werden gegenwärtig revidiert. Die von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen Einschränkungen für Änderungen am Netz ermöglichen die Aufnahme der kompletten Europabahn anstelle der *Södra Stambanan*, so dass es hier durchaus zu Änderungen kommen kann.

Nicht nur in den Dokumenten zum TEN-T, sondern auch im Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik, wird eine höhere Kapazität der Eisenbahninfrastruktur gefordert. Der Ausbau des HGV wird als Chance gesehen, auch dem Schienengüterverkehr leistungsfähige Trassen, d.h. die konventionellen Strecken auf denen bisher der Personenverkehr Vorrang hat (hier die *Södra Stambanan*), bereitstellen zu können. Dies gilt besonders bei einer steigenden Nachfrage nach Transportdienstleistungen im Eisenbahnverkehr aufgrund der Umsetzung der ‚Eisenbahnpakete‘. Die Europabahn trüge dazu in exemplarischer Weise bei.

Das Weißbuch setzt zur Erreichung eines dauerhaft umweltgerechten Verkehrssystems konsequent auf die Eisenbahn. Die vielversprechendsten Wachstumschancen werden in der Beförderung über große Entfernungen gesehen. Dazu passt der Vorschlag zur Einführung von HGV-Güterzügen ebenso, wie die Zweifel an der auf die Drei-Stunden-Distanz beschränkten Konkurrenzfähigkeit des HGV. Alle diese Punkte unterstützen die Europabahn, die Aufforderung an die Planung, den Berufspendelverkehr reduzierende Strukturen zu schaffen, widerspricht ihr dagegen. Die räumlichen Gegebenheiten in Schweden weichen jedoch stark von denen im größten Teil des übrigen Europas – für den das Weißbuch gleichermaßen geschrieben wurde – ab. Infolgedessen ist sieht der Verfasser diesen Punkt als nicht dominant an.

Alle untersuchten Dokumente der EU fordern eine Integration von HGV und Luftverkehr. Die Verlagerung insbesondere von Kurzstreckenflügen auf die Bahn macht Flughafenkapazitäten frei und vermindert damit den Druck zum Aus- oder gar Neubau von Flughäfen. Die Europabahn verbindet die Flughäfen Kopenhagen-Kastrup, Skavsta (bei Nyköping) und Stockholm-Arlanda direkt miteinander und bindet Skavsta zudem erstmals in das Eisenbahnnetz ein.

Der Schwerpunkt der VASAB ist die Förderung der Integration im Ostseeraum, zu der u.a. ein umweltfreundliches Verkehrssystem beitragen soll. Als Gebiet mit Integrationspotenzial wird auch die STRING-Region genannt, deren wichtigste Städte gegenwärtig nicht alle auf umweltverträgliche Weise innerhalb der geforderten 2,5 Stunden miteinander verbunden sind. Die ‚*Comprehensive Integrated Map*‘ der VASAB ist das einzige offizielle Dokument, das die Europabahn in ihrer von der *Europakorridoren* vorgeschlagenen Streckenführung darstellt. Dass die feste Fehmarnbeltquerung nicht Bestandteil der Karte ist, ist dem Verfasser unerklärlich.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass sich die Europabahn gut in die europäische Raumordnung einfügt und die Ziele der Verkehrspolitik unterstützt. Es ist aber darauf hinzuweisen, dass dies im schwedischen Teil gleichermaßen für einen Ausbau der *Södra Stambanan* gilt.

4.2 Deutsche Ziele

Bei Betrachtung des Gesamtprojektes Europabahn wird deutlich, dass die deutsche Teilstrecke mit gut 150 km relativ kurz ist (siehe Kapitel 3.2.1). Der Schluss, dass der deutsche Abschnitt daher keine große Bedeutung hat, ist jedoch unzutreffend.

Das deutsche Teilstück des Ländergrenzen überschreitenden Großprojektes Europabahn fällt in den Bereich der Bundesverkehrswegeplanung und somit in den Aufgaben- und Verantwortungsbereich

des Bundes. Dennoch äußern auch die Länder in ihren Plänen und Programmen Vorstellungen zum Eisenbahninfrastrukturausbau und zu ihrer Bedienung mit Fernverkehrszügen (siehe Kapitel 4.2.2.2 und 4.2.2.3).

Für den Neubau einer Eisenbahnstrecke, die eine raumbedeutsame Planung und Maßnahme ist, ist ein Raumordnungsverfahren nach §15 ROG erforderlich. Über die Zulässigkeit der Linienführung einer Eisenbahnstrecke entscheiden somit die Länder als Träger des Raumordnungsverfahrens. Für den Fall, dass die HGV-Strecke bereits auf dem Territorium des Landes Hamburg beginnt und folglich die Landesgrenze Hamburg/Schleswig-Holstein überschreitet, würden beide Länder einen Staatsvertrag schließen, der die Einzelheiten regelte.

Die deutsche Teilstrecke ist aus mehreren Gründen bedeutend. Zunächst im Hinblick auf die Fahrzeit: Die EuroCity-Züge benötigten im Sommer 2002 1:37 Stunden von Hamburg Hbf. bis nach Puttgarden. EUROPAKORRIDOREN gibt die Fahrzeit von Hamburg nach Kopenhagen mit 1:36 Stunden an (EUROPAKORRIDOREN 2000, S. 27). Dies verdeutlicht, dass die Kürze der Strecke nicht als Argument dafür angeführt werden kann, auf den Ausbau zu verzichten.

Ein zweiter Punkt ist der Markt, gleichermaßen der für den Personen- wie auch der für den Güterverkehr. Die Metropolregion Hamburg mit über vier Millionen Einwohnern (Stand 01.01.1999; REK 2000, Anhang) bietet von allen Haltepunkten der Europabahn das größte Fahrgastpotenzial und der Hauptbahnhof Hamburg ist zudem einer der bedeutendsten Knotenpunkte im deutschen Schienenpersonenfernverkehr (SPFV).

Der Hamburger Hafen konnte im Jahr 1999 eine Durchfuhr von 4.843.000 Tonnen aus den skandinavischen Ländern verzeichnen (STATISTISCHES LANDESAMT HAMBURG 2000, S. 15); der Güterverkehr mit Schweden umfasste im selben Jahr 2.836.000 Tonnen⁵⁰ (eigene Berechnung nach STATISTISCHES LANDESAMT HAMBURG 2002a, S. 5). Allein diese Zahlen erklären, weshalb Hamburg sich als „westlichster Ostseehafen“ (STADT HAMBURG 2002c, o.S.) bezeichnet.

Nicht zu unterschätzen ist auch der psychologische Effekt einer Fortführung der Europabahn bis nach Hamburg, der vielfältige Auswirkungen entfalten wird. Zu denken ist beispielsweise an die wirtschaftliche, kulturelle und wissenschaftliche Ebene. KÄLLSTRÖM führt aus:

„Der Entwicklungsoptimismus in der Öresundregion führt dazu, daß man globaler denkt, womit es naheliegt eine engere Zusammenarbeit mit Hamburg und seiner Umgebung anzustreben. Dazu ist aber eine feste Verbindung am Fehmarn Belt notwendig, und in diesem Punkt ist man sich mit der schwedischen Transportwirtschaft einig: Erst wenn die feste Verbindung steht, ist Schweden wirklich mit dem Kontinent verbunden.“ (KÄLLSTRÖM 2000, S. 14).

Aus den genannten Gründen wird nachfolgend die deutsche Haltung von Bundes- und von Länderebene auf die HGV-Strecke analysiert. Dazu wurden sowohl formelle als auch informelle Pläne und Programme herangezogen.

⁴⁹ Aus Gründen der Vergleichbarkeit wurde die Zahl von 1999 herangezogen und auf volle tausend Tonnen gerundet. Im Jahr 2001 belief sich der Güterverkehr mit Schweden auf 3.312.000 Tonnen (STATISTISCHES LANDESAMT HAMBURG 2002b, o.S.).

4.2.1 Grundsätze und Zielsetzungen auf Bundesebene

Dem Bund, der gemäß Art. 75 des GRUNDGESETZES die Rahmengesetzgebungskompetenz für die Raumordnung inne hat, steht kein formelles Planungsinstrument zur Ordnung und Entwicklung des Raumes zur Verfügung. Dennoch geht der Inhalt des Raumordnungsgesetzes (ROG) über den eines reinen Organisationsgesetzes hinaus. Neben der Leitvorstellung einer nachhaltigen Raumentwicklung (§ 1, Abs. 2 ROG) sind dort die Grundsätze der Raumordnung festgeschrieben (§ 2, Abs. 2 ROG), die von den Ländern ergänzt werden können (§ 2, Abs. 3 ROG).

Die Grundsätze der Raumordnung sind bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen untereinander und gegeneinander abzuwägen. Auch der Bund selbst ist mit raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen befasst, dies wird in verschiedenen Fachplanungen, u.a. im Verkehrsbereich, deutlich. Hier weisen bereits die Namen der Infrastrukturanlagen auf die Aufgabenträgerschaft hin. Zu nennen sind die Bundeswasserstraßen, Bundesautobahnen und Bundesstraßen sowie die Bundesschienenwege, deren vorgesehene Fortentwicklung im Bundesverkehrswegeplan zusammenfassend dargelegt ist (siehe Kapitel 4.2.1.2).

4.2.1.1 Raumordnungspolitischer Orientierungsrahmen und Raumordnungspolitischer Handlungsrahmen

Mit dem 1993 beschlossenen Raumordnungspolitischen Orientierungsrahmen (ORA) kommt der Bund seiner Verpflichtung nach § 18, Abs. 1 ROG nach, Leitbilder der räumlichen Entwicklung des Bundesgebietes zu schaffen. Diese dienen der Orientierung und stellen keine planerischen Festlegungen dar; dies gilt auch für die im ORA enthaltenen Karten. Der ORA ist aufgeteilt in die Leitbilder ‚Siedlungsstruktur‘, ‚Umwelt und Raumnutzung‘, ‚Verkehr‘ sowie ‚Ordnung und Entwicklung‘.

Im Leitbild ‚Siedlungsstruktur‘ wird auf die Notwendigkeit hingewiesen, die Funktionsfähigkeit der wirtschaftsstarke Regionen und Zentren zu sichern und weiterzuentwickeln (ORA 1993, S. 4). Weiter heißt es: *„Generell notwendig ist eine Sichtweise [der räumlichen Verflechtungen], die den hohen Grad an faktischen, aber auch wünschenswerten Verflechtungen zu den benachbarten europäischen Staaten zugrunde legt und weiterführt.“* (ORA 1993, S. 4; Anm. d. Verf.)

Um die von Städtenetzen ausgehenden Synergieeffekte noch besser nutzen zu können, ist deren weiterer Ausbau wünschenswert (ORA 1993, S. 4). Im Hinblick auf den Untersuchungsgegenstand dieser Arbeit interessant ist die Nennung des, als *„entwicklungsfähig“* (ORA 1993, S. 6) bezeichneten, Hansa-Städtenetzes (von Bremen über Hamburg - Kiel - Lübeck bis nach Greifswald und *„weiter in Richtung Stettin“*) (ORA 1993, S. 6). Im Weiteren wird Hamburg als hoch belastete Stadtregion genannt, für die eine der Zielsetzungen lautet, die Entlastung von durchgehendem Straßengüterverkehr durch eine integrierte Raum- und Verkehrsplanung abzusichern (ORA 1993, S. 7).

Im Leitbild ‚Umwelt und Raumnutzung‘ ist die Ostseeküstenregion zwischen Lübeck und Fehmarn zur *„Erhaltung und Schwerpunktbildung für überregionale Erholungsfunktion“* (ORA 1993, Karte (C), S. 13) vorgesehen. Bei der weiteren Verfolgung des Projektes Europabahn ist darauf zu achten, diese Raumnutzung so wenig wie möglich zu beeinträchtigen.

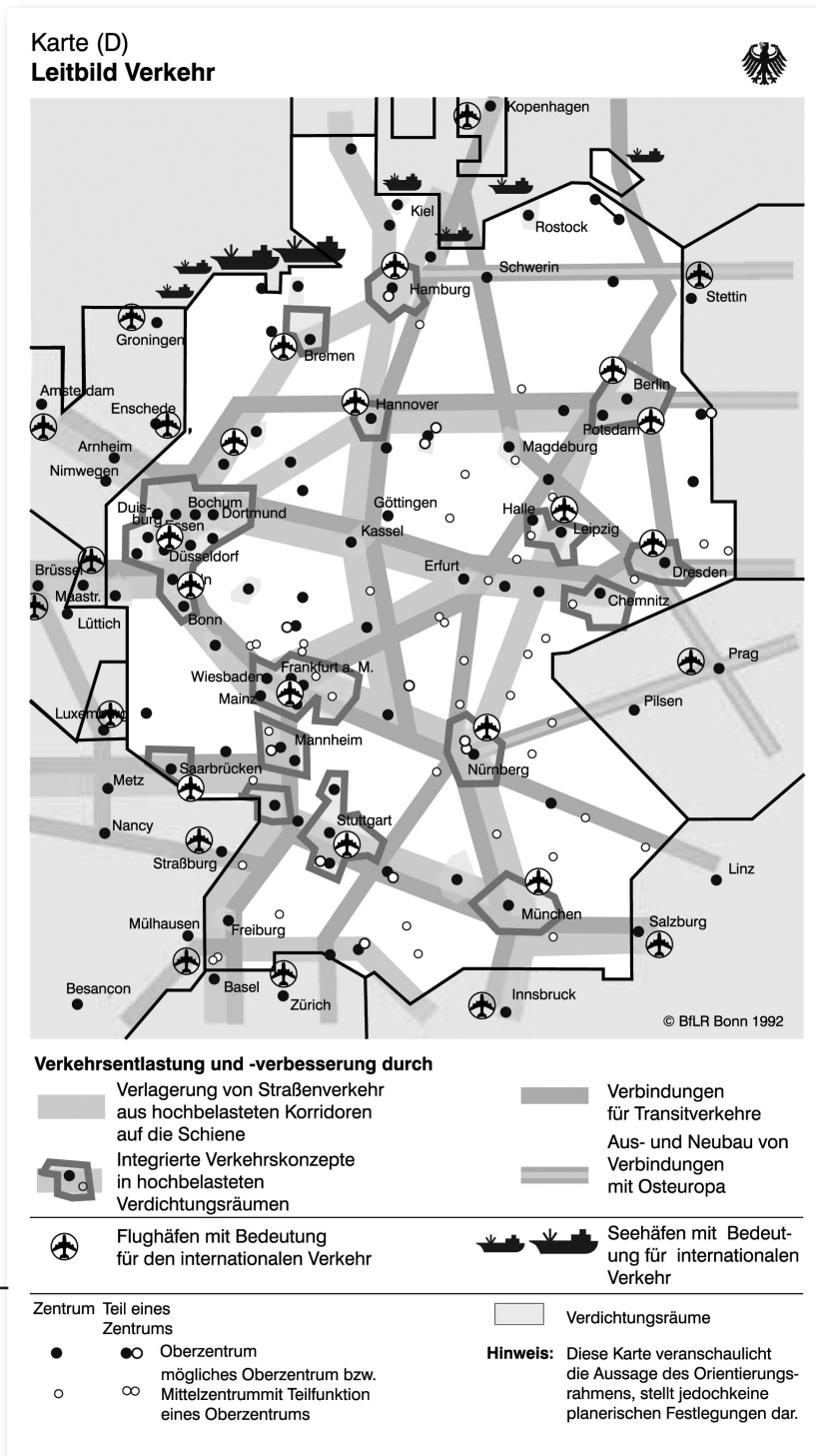


Bild 4.4 Leitbild Verkehr des Raumordnungspolitischen Orientierungsrahmens (Quelle: ORA 1993, S. 17)

Im Leitbild ‚Verkehr‘ bekennt sich der Bund zum kombinierten Verkehr, der zukünftig durch eine bessere Abstimmung „von Straße und Schiene (sowie Wasserstraße) bei den Gütertransporten“ (ORA 1993, S. 15) zur Entlastung der großen Verdichtungsräume und Städtenetze beitragen soll.

Weiter heißt es:

„Großräumige Verkehrsströme neu ausrichten:

... Wegen der hohen verkehrlichen Belastung von immer mehr Räumen ist eine beträchtliche Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf die Schiene von besonderer raumordnungspolitischer Bedeutung. ... Der Ausbau des bestehenden Schienennetzes für den schnellen Güterverkehr ist eine Aufgabe von hoher Priorität für die Raumordnungs-, Verkehrs- und Umweltpolitik, die nicht zuletzt auch einen wesentlichen Beitrag zur angestrebten CO₂-Reduzierung darstellt.“ (ORA 1993, S. 15; Hervorhebung im Original)

„Ausbau des Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes:

Der Ausbau des deutschen und des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes ... leisten sowohl einen wichtigen Beitrag zur besseren Verknüpfung der hochrangigen Zentren untereinander als auch gleichzeitig zur Verlagerung des Individualverkehrs auf die Schiene. Dieses Netz kann in bestimmtem Umfang ebenfalls den europäischen Flugverkehr entlasten. Die Verknüpfung mit dem nachgeordneten Schienennetz ... muß ebenso wie die Anbindung an die internationalen Flughäfen gewährleistet sein.“ (ORA 1993, S. 16; Hervorhebung im Original)

Des Weiteren werden großräumige Verlagerungspotenziale von der Straße zur Schiene auf den Hauptverbindungslinien in Nord-Süd-Richtung gesehen. Wie Bild 4.4 zu entnehmen ist, gehört dazu auch die Relation Hamburg - Fehmarn. Eine feste Verbindung mit Südkandinavien durch Querung des Fehmarnbells wird explizit gefordert (ORA 1993, S. 16).

Im Leitbild ‚Europa‘ wird berichtet, dass die grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit Deutschlands nördlichen Nachbarn ausgebaut wird und darüber hinaus Interesse an einer großräumigen Zusammenarbeit im Ostseeraum besteht. Auch hier wird auf die Notwendigkeit des Ausbaus leistungsfähiger Schienenwege zur Bewältigung der wachsenden Nord-Süd-Verkehrsströme hingewiesen (ORA 1993, S. 20).

Zwei Jahre nach dem ORA 1993, wurde 1995 der Raumordnungspolitische Handlungsrahmen (HaRa) „als ein mittelfristiges Arbeits- und Aktionsprogramm der Raumordnung von Bund und Ländern“ (HaRa 1995, S. 1) beschlossen. Er dient zur Konkretisierung der im ORA 1993 festgeschriebenen Leitbilder der Raumentwicklung, aus denen er zehn Schwerpunkte des raumordnungspolitischen Handelns ableitet.

Im Kapitel ‚Raumordnerische Zusammenarbeit in der Europäischen Union‘ wird die „Umstrukturierung und Stärkung bestimmter europäischer Teilräume, die für den räumlichen Zusammenhalt des EU-Gebietes eine besondere Bedeutung haben“ (HaRa 1995, S. 24) gefordert. Diese Aufgabe wurde mit dem STRING-Projekt bereits in Angriff genommen und wird nun mit STRING II fortgesetzt. Eine feste Fehmarnbelt-Querung verkürzt die Reisezeiten zwischen den Teilen der STRING-Regionen und vereinfacht somit die weitere Zusammenarbeit. Gleiches gilt für den Appell einer „Europäisierung der raumwissenschaftlichen Politikberatung“ (HaRa 1995, S. 24). Innerhalb von drei Stunden ließen sich bei vollständiger Umsetzung der Pläne von *Europakorridoren* ab Hamburg die Universitäten/Hochschulen von Roskilde, Frederiksberg (DK), Kopenhagen, Malmö, Lund, Helsingborg und Halmstad erreichen. Der HaRa weist Hamburg als europäische Metropolregion aus. Die Realisierung

der Europabahn trägt demnach zur Umsetzung der engeren Vernetzung und Kooperation in und zwischen den europäischen Metropolregionen bei (HARA 1995, S. 28).

Das Kapitel ‚Entlastung verkehrlich hoch belasteter Räume von Kraftfahrzeugverkehr‘ zielt auf Umsetzung in der Bundesverkehrswegeplanung. Dies bedeutet vor allem die Verlagerung des Straßenverkehrs auf raum- und umweltfreundlichere Verkehrsträger wie Schiene und Wasserstraße (HARA 1995, S. 38). In leicht modifizierter Form hat diese Absicht Eingang in die Grundsätze der Raumordnung gefunden (§ 2, Abs. 2, Nr. 12 ROG)⁵¹. Die Bestimmung der verkehrlich hochbelasteten Räume, an der zum Zeitpunkt der Verabschiedung des HARA noch gearbeitet wurde, wurde zwischenzeitlich abgeschlossen und im Raumordnungsbericht 2000 dargestellt. Dort ist die Achse Hamburg - Kopenhagen, deren Verlauf der Europastraße 47 (E 47) entspricht, eine der „durch Straßenverkehr belastete[n] Verkehrskorridore“ (RAUMORDNUNGSBERICHT, S. 58); insofern besteht hier Handlungsbedarf.

4.2.1.2 Bundesverkehrswegeplan 1992 und Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2003

Die Ausführungen zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 1992 werden bewusst knapp gehalten, da dieser im Juli des Jahres 2003 von einem neuen BVWP ersetzt wird. Wesentliche Mängel des BVWP 1992 sind:

- „überholte einseitig wachstumsorientierte Szenarien der Verkehrsentwicklung sowie ein überarbeitungsbedürftiges Bewertungsverfahren,
- veraltete Prognosen, die weder aktuelle noch künftige Verkehrsströme abbilden,
- unvollständige Projektkosten,
- ein unrealistischer Finanzrahmen.“ (BMU 2001, Internet).

Dennoch sollen hier die Aussagen des noch gültigen BVWP 1992 (Stand April 2003) zur Europabahn bzw. ihrer deutschen Teilstrecke kurz dargestellt werden.

Der BVWP 1992 wurde seinerzeit für einen Realisierungszeitraum bis zum Jahr 2010 ausgelegt (BVWP 1992, S. 32). Bei der Auflistung der zu elektrifizierenden Strecken wird die Vogelfluglinie nicht erwähnt (BVWP 1992, S. 41). Der deutsche Teil der Vogelfluglinie ist aber als ‚Länderübergreifendes Projekt Nr. 1 ABS Hamburg - Puttgarden (- Kopenhagen)‘ dargestellt. Als solches ist zum Ausbau der Strecke eine Vereinbarung mit dem betroffenen Nachbarland erforderlich; ferner müssen zur Aufnahme in den ‚Vordringlichen Bedarf‘ die auch bei den nationalen Projekten angelegten Kriterien erfüllt werden (BVWP 1992, S. 39). Somit ist die Einstufung als ‚Länderübergreifendes Projekt‘ als Vorstufe zur Aufnahme in den ‚Vordringlichen Bedarf‘ bzw. ‚Weiteren Bedarf‘ anzusehen.

Im Falle des Projektes ‚ABS Hamburg - Puttgarden (- Kopenhagen)‘ ist zunächst eine politische Entscheidung der Regierungen Dänemarks und Deutschlands über weitere Planungsschritte der festen Fehmarnbeltquerung erforderlich (siehe Kapitel 4.2.1.5). Im Falle einer positiven Grundsatzentscheidung wird ein bilateraler Staatsvertrag geschlossen (MWTV SH 2002, S. 15), womit das Projekt in den Titel ‚Vordringlicher Bedarf Nr. 29 Länderübergreifende Projekte gemäß Teil 3 nach Vorliegen der Voraussetzungen‘ aufrückt. Anschließend kann das Projekt ausgeschrieben werden.

⁵⁰ § 2, Abs. 2, Nr. 12, Satz 2 ROG lautet: „Vor allem in verkehrlich hoch belasteten Räumen und Korridoren sind die Voraussetzungen zur Verlagerung von Verkehr auf umweltverträglichere Verkehrsträger wie Schiene und Wasser zu verbessern.“

Mit den Neu- und Ausbauvorhaben der Schiene wird das Hochgeschwindigkeitsnetz weiter ausgebaut. Mit Hochgeschwindigkeitsnetz sind solche Eisenbahnstrecken gemeint, die mit Geschwindigkeiten von mindestens 200 km/h befahren werden können (BVWP 1992, S. 40; ebenso: BVWP-ENTWURF 2003, S. 59 f.).

In dem im April 2003 in der Ressortabstimmung und der Anhörung der Länder und Verbände befindlichen Entwurf für den BVWP 2003 sind raumordnerische Belange erstmals über eine eigenständige Raumwirksamkeitsanalyse eingegangen. In deren Rahmen wird u.a. untersucht, inwieweit Projekte zur besseren Verbindung zentraler Orte beitragen. Dabei werden auch grenzüberschreitende Verbindungen mit Zentren im benachbarten Ausland und mit europäischen Metropolregionen berücksichtigt. Zentrale Orte werden durch eine qualitativ hochwertige Verkehrserschließung in ihrer Funktion als Entwicklungszentren für ganze Regionen unterstützt. Eine vergleichbare verkehrliche Bedeutung wie zentrale Orte haben Standorte von Flughäfen, Seehäfen und Güterverkehrszentren. Neu- und Ausbaumaßnahmen im Schienennetz, die in besonderer Weise zur Entlastung hoch belasteter Verkehrskorridore und Ballungsräume beitragen können, erhalten eine zusätzliche raumordnerische Präferenzierung (BMVBW 2000, S. 66).

Zum Zeitpunkt der Erstellung der Diplomarbeit stellten die aus der Überarbeitung des BVWP 1992 hervorgegangenen Rohdaten für den BVWP 2003 (BMVBW 2002, CD-ROM) den aktuellsten Sachstand dar.⁵² Im Rahmen der vorliegenden Aktualisierung der Diplomarbeit wurde der Entwurf des BMVBW für den Bundesverkehrswegeplan 2003 vom 20. März 2003 (BVWP-ENTWURF 2003) miteinbezogen. Da die Quelle BMVBW 2002, CD-ROM jedoch teilweise detailliertere Aussagen enthält als der veröffentlichte BVWP-ENTWURF, konnte auf sie nicht verzichtet werden.

BVWP-ENTWURF MÄRZ 2003: Internationales Projekt Nr. 1

ABS Hamburg - Öresundregion

Im BVWP-ENTWURF 2003 (S. 59 f.) wurde die Erläuterung zu den Internationalen Projekten inhaltlich unverändert aus dem BVWP 1992 übernommen. Insofern behalten die obigen Ausführungen ihre Gültigkeit. Die Umformulierung des im Bundesschienenwegeausbauplan als ‚Länderübergreifendes Projekt Nr. 1 ABS Hamburg - Puttgarden (- Kopenhagen)‘ bezeichneten Vorhabens ist positiv zu bewerten. Sie hält den Endbahnhof der Züge offen und kann insofern als Erweiterung des Projektes verstanden werden. Zudem erzeugt sie einen Erwartungsdruck, wieder (siehe Kapitel 3.1.1) durchgehende Zugverbindungen nach Schweden einzurichten.

BVWP-ENTWURF MÄRZ 2003: Vordringlicher Bedarf, Neues Vorhaben Nr. 1

ABS Hamburg - Lübeck

Das Projekt ‚ABS Hamburg - Lübeck‘ umfasst mehrere Teilprojekte (BVWP-ENTWURF 2003 S. 56). Ziel des Ausbaus ist die „Auflösung kapazitiver Engpässe zwischen Hamburg und Lübeck“ (BMVBW 2002, CD-ROM).

Dazu soll die Strecke elektrifiziert und zwischen Hamburg-Wandsbek und Ahrensburg auf drei Gleise ausgebaut werden. Eine Erhöhung der derzeitigen zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h (siehe Kapitel 3.2.1) ist nicht vorgesehen (BVWP-ENTWURF 2003, S. 56). Infolgedessen

⁵² In dem der CD-ROM beigelegten Papier HINWEISE ZUR BENUTZUNG DES DATENTRÄGERS heißt es: „Aus diesen Daten lassen sich noch keine abschließenden Aussagen ableiten, da es aufgrund des aktuellen Bearbeitungsstandes noch einer Vervollständigung der Bewertungsdaten sowie Ergänzungen oder Änderungen im Lichte des Gesprächs mit den Ländern bedarf. ... Eine →

bringen die Ausbaumaßnahmen dem Personenverkehr zwischen Hamburg und Lübeck nur eine Fahrzeitverkürzung von vier Minuten (BMVBW 2002, CD-ROM).

Vornehmlich dem Güterverkehr dienen der geplante zweigleisige Ausbau Hamburg-Rothenburgsort - Hamburg-Horn sowie der zweigleisige Ausbau Hamburg-Horn - Hamburg-Wandsbek, jeweils für eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Während das erstgenannte Vorhaben auch Bestandteil des Bundesschienenwegeausbauplans ist, ist das zweite in diesem nicht enthalten (siehe Kapitel 4.2.1.4).

Die Umweltrisikoeinschätzung geht in der Darstellung des Untersuchungsraums über diese Projekte hinaus und stellt zusätzlich Bad Oldesloe - Neumünster und Lübeck - Puttgarden (auf der bestehenden Trasse) sowie kürzere Anschlussstrecken in Lübeck dar (BMVBW 2002, CD-ROM). Bad Oldesloe - Neumünster ist im BVWP-ENTWURF 2003 (S. 56) als eigenes Projekt aufgeführt (Erläuterungen dazu finden sich weiter unten in diesem Kapitel), während Lübeck - Puttgarden Teil des Internationalen Vorhabens ‚ABS Hamburg - Öresundregion‘ ist (siehe oben).

Das Ergebnis der Raumwirksamkeitsanalyse bescheinigt dem Projekt ‚ABS Hamburg - Lübeck‘ eine hohe Wirkung (BVWP-ENTWURF 2003, S. 70). In der Begründung heißt es: „Im bundesweiten Vergleich werden Regionen und Fernverkehrskorridore mit hoher verkehrlicher Belastung in sehr hohem Maße entlastet.“ (BMVBW 2002, CD-ROM).

BVWP-ENTWURF MÄRZ 2003: Vordringlicher Bedarf, Neues Vorhaben Nr. 2

ABS Neumünster - Bad Oldesloe

In der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 1992 vom Mai 2002 ist diese Strecke Teil des ‚Internationalen Projektes Nr. 1 ABS Hamburg - Öresundregion (ABS Neumünster - Bad Oldesloe/ Lübeck - Lüneburg/Puttgarden)‘ (BMVBW 2002, CD-ROM). Im BVWP-Entwurf 2003 findet sich die Strecke als eigenes Projekt, jedoch mit dem Hinweis „2. Stufe zu Hamburg-Lübeck in Abhängigkeit von Fehmarnbelt-Querung“ (S. 56, Fußnote 50). Mit dem Ausbau wird hauptsächlich die Verbesserung der Situation im Güterverkehr verfolgt. Der schon heute hochbelastete Knoten Hamburg muss im Falle der Realisierung der festen Fehmarnbeltquerung zusätzlichen Verkehr aufnehmen. Die Ertüchtigung der Strecke Neumünster - Bad Oldesloe für einen modernen Güterverkehr ermöglicht es, Hamburg über die Strecke Lüneburg - Lübeck - Bad Oldesloe - Neumünster zu umfahren. Zur Vermeidung häufiger Fahrtrichtungswechsel ist ergänzend zu den Ausbaumaßnahmen der Neubau von Verbindungskurven erforderlich.

Unverständlich ist, dass im Gegensatz zum Stand der Überarbeitung des BVWP 1992 vom Mai 2002, die Strecke Lübeck - Lüneburg im BVWP-Entwurf 2003 nicht mehr zum Ausbau vorgesehen ist.

4.2.1.3 Verkehrsbericht 2000

Mit dem Verkehrsbericht 2000 stellte das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im November 2000 die Eckpunkte des Konzepts einer integrierten Verkehrspolitik vor. ‚Integriert‘ meint die Verknüpfung der Verkehrspolitik mit der Raumordnungs- und Städtebaupolitik (BMVBW 2000, S. 5). Dabei bekennt sich das Ministerium zu einer vorausschauenden Raum- und Verkehrsplanung im Sinne des Nachhaltigkeitsprinzips (BMVBW 2000, S. 19).

In der EU setzt sich Deutschland im Bereich der Verkehrspolitik für hohe Umweltstandards sowie die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel ein (BMVBW 2000, S. 15). Dabei wird der kombinierte Verkehr (KV) im europäischen Fernverkehr als Alternative zum Straßengüterfernverkehr gesehen. Aus diesem Grund werden europaweit bessere Rahmenbedingungen für den KV angestrebt, damit das zukünftige Verkehrswachstum im Transitland Deutschland nicht mehr überwiegend von der Straße übernommen, sondern umweltverträglich bewältigt werden kann (BMVBW 2000, S. 15 f.).

Voraussetzung zur Bildung multimodaler Transportketten im Güterverkehr sind leistungsfähige Schnittstellen. Dies sind Terminals des Kombinierten Verkehrs, Güterverkehrszentren, See- und Binnenhäfen sowie Flughäfen. Um Verkehrsverlagerungen zu erreichen, hält das BMVBW am weiteren Ausbau des KV fest, in dem es große ungenutzte Potenziale für die Schiene sieht (BMVBW 2000, S. 35).

Es wird von Untersuchungen zum Güterfernverkehr berichtet, die der Schiene nur bei größeren Transportweiten höhere Zuwachsraten einräumen (BMVBW 2000, S. 21, 24). Insgesamt sei der Straßenverkehr nur partiell verlagerbar, weshalb das Straßennetz entsprechend den hohen zu erwartenden Belastungen erhalten und auszubauen sei (BMVBW 2000, S. 22).

Unter dem Punkt ‚Stärkung der Wettbewerbsposition der Schiene zur Entlastung der Straße‘ wird zunächst das Bestreben der Bundesregierung geäußert, größere Anteile des zusätzlichen Verkehrsaufkommens auf die Schiene zu verlagern (BMVBW 2000, S. 22). Dies soll über marktwirtschaftliche Mechanismen erreicht werden. Im Weiteren wird jedoch das Ziel der Bahnreform *„Verlagerung von möglichst viel Verkehr auf den Verkehrsträger Schiene“* (BMVBW 2000, S. 23) aufgegriffen. Dies schließt im Gegensatz zum bescheidenen vorgenannten Bestreben die Verlagerung von bereits bestehenden Verkehren auf die Bahn mit ein. Zutreffend wird festgestellt, dass dieses Ziel bisher weder im SPFV noch im Schienengüterverkehr erreicht wurde. Beim Schienengüterverkehr sieht das Verkehrsministerium als einen der Gründe unzureichende Investitionen in das Bestandsnetz nach der Bahnreform (BMVBW 2000, S. 24). Folgerichtig wird in Bezug auf Investitionen in die Schieneninfrastruktur die Notwendigkeit betont, anhaltend hohe Beträge bereitzustellen, da das Bestandsnetz der Ertüchtigung bedarf, um *„die gewünschten wie auch die prognostizierten Verkehrsmengen mit der erwarteten Qualität zu bewältigen“* (BMVBW 2000, S. 27). Mehr als die Hälfte der für die Schieneninfrastruktur veranschlagten Mittel werden für das Bestandsnetz aufgewendet.

„Künftig wird und muss sich der Anteil der Investitionen in Ersatz und Erhaltung [des Schienennetzes] weiter erhöhen, um das weiter wachsende [sic] Bestandsnetz anforderungsgerecht zu erhalten. ... Die aktuellen Verkehrsprognosen zeigen, dass die Auswirkungen der Kapazitätsengpässe im Schienennetz gravierender sind als beim Straßennetz ...“ (BMVBW 2000, S. 56; Anm. d. Verf.)

Um dennoch, insbesondere im Güterverkehr, Verkehre im gewünschten Umfang von der Straße auf die Schiene verlagern zu können, hat die Bundesregierung die Investitionen in das Schienennetz deutlich erhöht (BMVBW 2000, S. 56). Von einem wachsenden Bestandsnetz kann indes nicht die Rede sein, wie Bild 2.1 zeigt. Das dies nicht so sein muss, zeigt Schweden, wo das Bahnnetz derzeit nicht schrumpft.

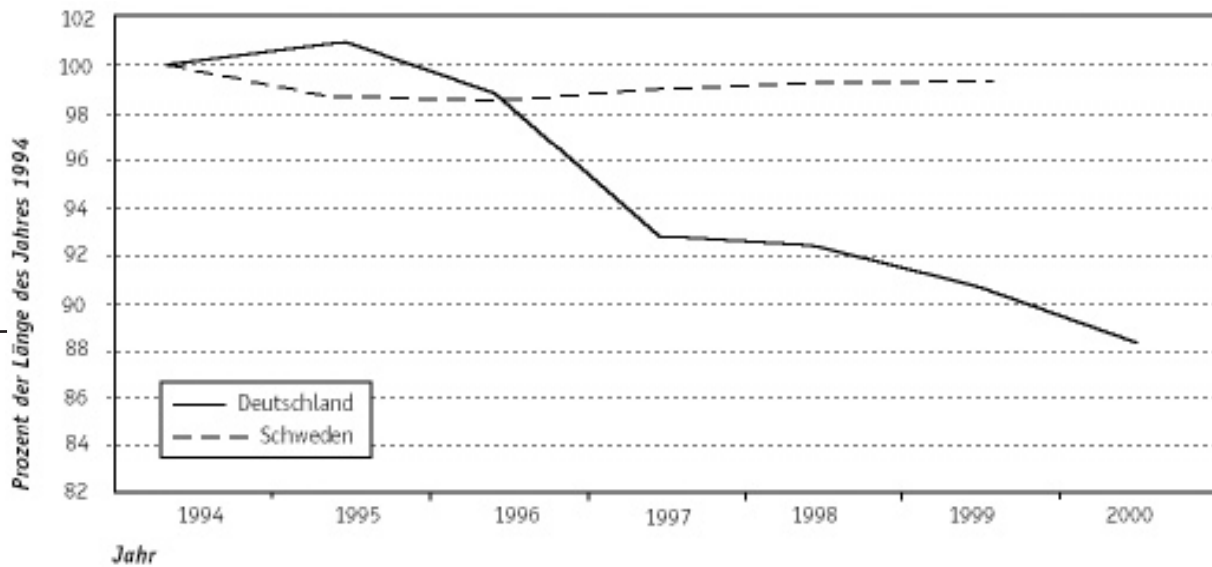


Bild 4.5 Entwicklung der Betriebslänge des Eisenbahnnetzes (1994 = 100)
 (Quelle: eigene Darstellung, eigene Berechnung;
 Daten: VERKEHR IN ZAHLEN 2001/2002, S. 53; SIKa 2001b, S. 20)

Mit dem im Oktober 2000 beschlossenen ‚Zukunftsinvestitionsprogramm‘ soll das Streckennetz saniert und durch die Beseitigung von Engpässen an die veränderten Verkehrsströme in Europa angepasst werden (BMVBW 2000, S. 27). In den Jahren 2001 - 2003 werden je 1.023 Mio. €⁵³ in den Ausbau der Bundesschienenwege investiert (BMVBW 2000, S. 54).

Mittels des ‚Anti-Stau-Programms‘ für die Bundesverkehrswege sollen in den Jahren 2003 - 2007 *zusätzliche* Investitionen zur Beseitigung von Engpässen getätigt werden (BMVBW 2000, S. 53). In diesem Programm sind bei den Investitionen in die Bundesschienenwege 102 Mio. €⁵⁴ zur Beseitigung von Engpässen auf den Zulaufstrecken des Skandinavienverkehrs zur Aufnahme internationaler Verkehre veranschlagt (BMVBW 2002, Internet). Grundsätzlich sollen auch Mittel für den Lückenschluss im HGV-Netz eingesetzt werden (BMVBW 2000, S. 54), gegenwärtig ist in dem Investitionsplan aber kein solches Projekt enthalten (BMVBW 2002, Internet). Insgesamt sind deutlich mehr Mittel für den Ausbau des Straßennetzes (1.880 Mio. €)⁵⁵ als für den Ausbau des Schiennetzes (1.380 Mio. €)⁵⁶ vorgesehen (BMVBW 2002, Internet).

Der Verkehrsbericht betont die Notwendigkeit der Schnittstellenoptimierung, damit die verschiedenen Verkehrsträger ihre systembedingten Vorteile bestmöglich zur Geltung bringen können. Im Personenverkehr wird die Hauptaufgabe in der Verlagerung des Kurzstreckenluftverkehrs auf den HGV gesehen. Dies sei bis zu einer Fahrtdauer von vier Stunden in erheblichem Umfang erreichbar (BMVBW 2000, S. 34). Um die in den nächsten 15 Jahren erwartete Verdoppelung der Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen bewältigen zu können, sieht auch das Flughafenkonzept der Bundesregierung diese Verlagerung vor (BMVBW 2000, S. 30). Zum Umfang des Ausbaus heißt es:

„Es ist daher das Anliegen der Bundesregierung, die Schienenstrecken innerhalb Deutschlands und zum benachbarten Ausland so für den Hochgeschwindigkeitsverkehr auszubauen, dass ein möglichst flächendeckendes Angebot an derartigen Verbindungen zur Verfügung steht“ (BMVBW 2000, S. 34).

⁵² in der Quelle 2.000 Mio. DM (1 DM = 0.51129 €)

⁵³ in der Quelle 200 Mio. DM (1 DM = 0.51129 €)

⁵⁴ in der Quelle 3.677 Mio. DM (1 DM = 0.51129 €)

⁵⁵ in der Quelle 2.700 Mio. DM (1 DM = 0.51129 €)

Eine aktuelle Zusammenstellung der Neu- und Ausbauprojekte enthält der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege, auf den nachfolgend näher eingegangen wird.

4.2.1.4 Bundesschienenwegeausbaugesetz und Bedarfsplan für die Bundesschienenwege

Das Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) regelt zusammen mit dem, dem Gesetz als Anlage beigefügten, Bedarfsplan für die Bundesschienenwege den Neu- und Ausbau der Schienenwege des Bundes. Ersatzinvestitionen bleiben dabei unberücksichtigt (§ 1, Abs. 1 i.V.m. § 11, Abs. 1 BSchwAG). Im Anschluss an die Verabschiedung des Bundesverkehrswegeplans 2003, die für Juli 2003 geplant ist, ist die Novellierung des BSchwAG vorgesehen.

Der Bedarfsplan für die Bundesschienenwege bedarf auf nationaler Ebene im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung der Abstimmung mit den Ausbauplänen der anderen Verkehrsträger. Zu berücksichtigen sind ferner die Zielsetzungen der Raumplanung und des Umweltschutzes sowie die Ausbaupläne für den KV und den europäischen Eisenbahnverkehr (§ 3, Abs. 2 BSchwAG). Bevorzugt in den Bedarfsplan aufgenommen werden sollen „*Schienenverkehrsstrecken des Fern- und Nahverkehrs, Schienenverkehrsknoten und Schienenverkehrsanlagen, die dem kombinierten Verkehr Schiene/Straße/Wasserstraße sowie der direkten Verknüpfung von Fernverkehrsstrecken mit internationalen Verkehrsflughäfen dienen*“ (§ 3, Abs. 1 BSchwAG). Der Bedarfsplan ist alle fünf Jahre fortzuschreiben (§ 4, Abs. 1 BSchwAG). Er bildet die Grundlage für die Schienenwegeausbaupläne (§ 5, Abs. 1 BSchwAG).

Dabei sind für die Europabahn die in Tabelle 4.2 aufgeführten Bedarfsplan-Projekte von Bedeutung.

Tabelle 4.2 Projekte im Bundesschienenwegebedarfsplan mit Bezug zur Europabahn

Priorität		Proj.art	Strecke	PV/GV	Entwurfsgeschw.	Status 31.12.2000
Vordringlicher Bedarf, Überhang	Nr. 14	ABS	HH-Harburg - HH-Rothenburgsort	GV, indirekt auch PV	160 km/h	in Betrieb
Vordringlicher Bedarf, Überhang	Nr. 18	ABS	Hamburg - Büchen - Berlin	PV+GV	160 km/h, überw. Option auf 200 km/h ⁵⁷	in Bau
Vordringlicher Bedarf, Neues Vorhaben	Nr. 23	ABS	HH-Rothenburgsort - HH-Eidelstedt	GV	80 km/h	in Planung
Länderübergreifendes Projekt	Nr. 1	ABS	Hamburg - Puttgarden (- Kopenhagen)	k.A.	k.A.	Entscheidung offen
Länderübergreifendes Projekt	Nr. 13	ABS	Berlin - Rostock (- Skandinavien)	k.A.	k.A.	siehe Kapitel 4.2.2.3

PV = Personenverkehr; GV = Güterverkehr

Quelle: eigene Darstellung; Daten: Anlage zu § 1 BSchwAG; BMVBW 2001, S. 33, 38, 80

⁵⁶ Abweichend BMVBW 2001, S. 38.

Die größte Bedeutung ist zweifellos dem ‚Länderübergreifenden Projekt Nr. 1 ABS Hamburg - Puttgarden (- Kopenhagen)‘⁵⁸ beizumessen, da dieses den deutschen (und den dänischen) Abschnitt der Europabahn bildet.

Es ist festzuhalten, dass für die Verbindung Hamburg - Puttgarden (- Kopenhagen) lediglich eine Ausbaustrecke, nicht aber eine Neubaustrecke vorgesehen ist. In Anbetracht des kurvenreichen Verlaufs der Bestandstrasse, insbesondere zwischen Bad Schwartau und Großenbrode, wird sich durch eine Ausbaustrecke kein Geschwindigkeitsniveau von 250 km/h oder gar, wie von *Europakorridoren* beabsichtigt, 350 km/h (EUROPAKORRIDOREN 2000, S. 27) erreichen lassen. Dem von den Kunden an den HGV gestellten Erwartungen würde damit auch eine ausgebaute Zugverbindung, zumindest auf deutschem Staatsgebiet, nicht gerecht. Angesichts des großen Erfolges des HGV auf Schnellfahrstrecken mit Geschwindigkeiten von 250 km/h und mehr (ELLWANGER 2002, S. 8 ff.), sollte die offenbar bereits gefallene Entscheidung gegen eine Neubaustrecke nochmals überprüft werden.

Abhängig von der endgültigen Trassierung der Europabahn kann auch das Projekt Hamburg - Büchen - Berlin für die Europabahn von Bedeutung sein. Dessen verkehrliche Zielsetzung ist die bessere Anbindung Hamburgs an Berlin. Zu diesem Zweck soll die Strecke „in weiten Bereichen für Höchstgeschwindigkeiten zwischen 200 km/h und 230 km/h“ (BMVBW 2001, S. 38) ertüchtigt werden, womit sich die Strecke ihrem Ausbaustandard nach auch für die Europabahn eignet.⁵⁹ Denkbar ist, dass eine NBS von dieser Trasse abzweigt, von dort zur BAB 1 und parallel zu dieser nach Lübeck führt.

Die Projekte *HH-Harburg - HH-Rothenburgsort* und *HH-Rothenburgsort - HH-Eidelstedt* dienen der Erhöhung der Durchlässigkeit im Knoten Hamburg vornehmlich für den Güterverkehr. Wie bereits an anderer Stelle dargestellt, ist die Europabahn auch für den Güterverkehr von erheblicher Bedeutung. Die Beseitigung von Engpässen im Raum Hamburg ist die Voraussetzung dafür, dass die erzielten Fahrzeitgewinne auch südlich von Hamburg erhalten bleiben.

4.2.1.5 Deutsch-dänische Vereinbarung zu den Eisenbahnverbindungen im Korridor Hamburg - Öresund

Im März 2003 schlossen das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und das dänische Verkehrsministerium eine Vereinbarung über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindungen im Korridor Hamburg - Öresund (BMVBW/VERKEHRSMINISTERIUM DÄNEMARK 2003). Sie bezieht sich sowohl auf die Vogelfluglinie als auch auf die Route über den Großen Belt. In ihrer Zielsetzung heißt es:

„... Die Vertragsparteien verfolgen gemeinsam das Ziel, mit dem Ausbau der Schieneninfrastruktur für den Güterverkehr zwischen beiden Staaten zugleich auch die Bedingungen für den Personenverkehr zu verbessern.“ (BMVBW/VERKEHRSMINISTERIUM DÄNEMARK 2003, S. 3)

Die Setzung des Schwerpunktes auf den Güterverkehr spiegelt sich deutlich in dem Geschwindigkeitsniveau wieder, für das die, weiter unten aufgeführten, geplanten Ausbaumaßnahmen konzipiert sind (i.d.R. 160 km/h). Sie werden sämtlich unter einen Finanzierungsvorbehalt gestellt (BMVBW/VERKEHRSMINISTERIUM DÄNEMARK 2003, S. 4 f.). Statt fixer zeitlicher Vorgaben für die Umsetzung,

⁵⁷ Die Klammerung von ‚(- Kopenhagen)‘ drückt aus, dass für diesen Streckenabschnitt keine Zuständigkeit des deutschen Staates besteht. Zur Bedeutung der Einstufung als ‚Länderübergreifendes Projekt‘ siehe Kapitel 4.2.1.2.

⁵⁸ Diese Einschätzung ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass die Strecke nur eine relativ kurze Distanz von der Europabahn befahren würde und sich eine NBS für 350 km/h in keinem Fall bis direkt zum Hamburg Hbf. realisieren lassen wird.

wurde festgeschrieben, dass die Kapazitäten „*Schritt haltend mit der Verkehrsnachfrage und aufeinander abgestimmt erhöht werden.*“ (BMVBW/VERKEHRSMINISTERIUM DÄNEMARK 2003, S. 3). Die auf den ersten Blick erfreuliche Maßnahmenkoordinierung erscheint, mit dem Finanzierungsvorbehalt in Zusammenhang gebracht, in einem anderen Licht: Werden in einem der beiden Staaten nicht genügend Finanzmittel zur Verfügung gestellt, so wird auch der andere Staat von der Ausbaupflichtung freigestellt. Zudem kann der Einfluss, den die Infrastruktur auf die Verkehrsnachfrage hat, als in den Ministerien bekannt vorausgesetzt werden. Demzufolge kann der Verzicht auf konkrete Daten nur als Mangel an politischem Willen interpretiert werden. Unwägbar Risiken stellten sich bei einer zeitlichen Festlegung nicht, da die Maßnahmen dem „*Vorbehalt der Durchführung der nach jeweiligem nationalen Recht erforderlichen Verfahren*“ (BMVBW/VERKEHRSMINISTERIUM DÄNEMARK 2003, S. 3) unterliegen.

Die Vereinbarung hat eine Laufzeit bis Ende 2015, die sich, sofern keine, nach diesem Zeitpunkt auch einseitig mögliche, Kündigung erfolgt, automatisch verlängert. Eine Öffnungsklausel lässt in gegenseitigem Einvernehmen getroffene Änderungen auch während des Zeitraums bis 2015 zu.

In ihrer gegenwärtigen Fassung vom 11. März 2003 enthält die Vereinbarung folgende, von der festen Fehmarnbeltquerung unabhängige, Maßnahmen (BMVBW/VERKEHRSMINISTERIUM DÄNEMARK 2003, S. 4 f.):

- Ausbau der Strecke Hamburg - Lübeck (die Details entsprechen denen des Entwurfs zum BVWP 2003, siehe Kapitel 4.2.1.2),
- Ausbau der Strecke Bad Oldesloe - Neumünster in Abhängigkeit von der Verkehrsentwicklung⁶⁰ (ebenfalls im BVWP-ENTWURF 2003 enthalten),
- Verbesserung der Strecke Ringsted - Kopenhagen mit einer Erhöhung der Zuganzahl.

Sofern „*innerhalb eines kürzeren zeitlichen Rahmens entschieden wird, die Feste Querung über den Fehmarnbelt zu errichten*“ (BMVBW/VERKEHRSMINISTERIUM DÄNEMARK 2003, S. 4 f.), sind darüber hinaus folgende Ausbaumaßnahmen vorgesehen:

- viergleisiger Ausbau der Strecke Hamburg-Wandsbek - Ahrensburg,
- dreigleisiger Ausbau der Strecke Ahrensburg - Bad Oldesloe,
- durchgehende Elektrifizierung der Vogelfluglinie (d.h. Schließung der Lücke zwischen Lübeck und Ringsted),
- zweigleisiger Ausbau der Strecke Bad Schwartau - Puttgarden mit Ausnahme der Fehmarnsundbrücke (Aussagen zur möglichen Höchstgeschwindigkeit nach dem Ausbau werden nicht gemacht),
- zweigleisiger Ausbau der Strecke Rødby - Orehoved⁶¹ und Ertüchtigung für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h,
- Ertüchtigung der Strecke Vordingborg - Ringsted für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h.

Für den Fall, dass „*die Entscheidung über eine Feste Querung über den Fehmarnbelt nicht innerhalb eines kürzeren zeitlichen Rahmens getroffen wird*“ ist auf dänischem Gebiet ein Ausbau von Teilstrecken

⁵⁹ Hier liegt eine Redundanz zur Kapazitätserhöhung entsprechend der Verkehrsnachfrage, unter die alle Maßnahmen der Vereinbarung gestellt sind, vor (siehe oben).

⁶⁰ Orehoved liegt an der Südküste des Storstrømmen gegenüber von Vordingborg.

der Verbindung über den Großen Belt für den konventionellen Schienenverkehr geplant (BMVBW/ VERKEHRSMINISTERIUM DÄNEMARK 2003, S. 4).

Dieser Maßnahmenkatalog lässt keinen Zweifel daran, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt (April 2003) auf Ebene der Gesamtstaaten Deutschland und Dänemark kein politisches Interesse an einer HGV-Verbindung zwischen Deutschland und Skandinavien besteht.

4.2.2 Grundsätze und Zielsetzungen auf Länderebene

Für die Länder stellen die im ROG in § 2, Abs. 2 aufgeführten Grundsätze der Raumordnung die Grundlage der Landesplanung dar. Sie können diese Grundsätze um eigene Grundsätze erweitern, soweit diese nicht den Regelungen des ROG widersprechen. Die Grundsätze der Raumordnung, die des Bundes gleichermaßen wie die der Länder, sind Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- und Ermessensentscheidungen (§ 3, Nr. 3 ROG).

In den Plänen und Programmen der Länder sind zudem Ziele der Raumordnung festgelegt. Ziele der Raumordnung sind vom Träger der Landes- oder Regionalplanung bereits abschließend abgewogen, somit keiner weiteren Abwägung mehr zugänglich. Damit sind sie bei behördlichen Planungen unverändert zu übernehmen.

Eine Schwierigkeit in diesem Kapitel ergab sich dadurch, dass im Stadtstaat Hamburg der Flächennutzungsplan gemäß § 8, Abs. 1 ROG die Funktion des Raumordnungsplans übernimmt. Als Flächennutzungsplan definiert er jedoch keine formellen Grundsätze und Ziele der Raumordnung, die somit als Bezugsebene nicht zur Verfügung standen.

Fernerhin fanden sich im Landesraumordnungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern (LROP MV) keine direkten Aussagen zur Vogelfluglinie. Da die Vogelfluglinie nicht über das Hoheitsgebiet von Mecklenburg-Vorpommern verläuft, ist dies nachvollziehbar. Infolgedessen mussten die Aussagen des LROP MV im Hinblick auf Wechselwirkungen mit der Europabahn interpretiert werden. Gleiches gilt für die anderen Planungsdokumente Mecklenburg-Vorpommerns.

4.2.2.1 Hamburg

Auf der Ebene der Freien und Hansestadt Hamburg sind die Zielvorstellungen der Landesplanung vor allem in vier Dokumenten festgeschrieben:

- dem Flächennutzungsplan (FNP),
- dem Regionalen Entwicklungskonzept für die Metropolregion Hamburg (REK 2000),
- dem Koalitionsvertrag zwischen CDU, PRO (Schill-Partei) und FDP für die Legislaturperiode 2001 - 2005,
- dem Leitbild ‚Metropole Hamburg – Wachsende Stadt‘.

Ergänzend werden die Dokumente zum Beitritt Hamburgs zum Verein ‚Europakorridor‘ betrachtet.

Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan (FNP) der Freien und Hansestadt Hamburg wurde im Oktober 1997 neu bekannt gemacht. Da der Erläuterungsbericht bei FNP-Änderungen nicht mit fortgeschrieben wird, sind seine Aussagen unverändert gültig (DORNQUAST 02.12.2002, e-schriftlich). Eine Überarbeitung des Flächennutzungsplans ist um das Jahr 2010 vorgesehen (FNP 1997, S. 90).

Die EU-Erweiterung um Schweden und Finnland im Jahr 1995 sowie der Ausbau des europäischen Binnemarktes wird als für Hamburg besonders bedeutsam bezeichnet. Dies habe zu einer Ausweitung und Intensivierung der Verkehrsverflechtungen geführt. Als eine der Aufgaben der Verkehrsentwicklungsplanung wird die Gewährleistung des Güter- und Wirtschaftsverkehrs genannt.

Unter dem Punkt Fernverkehr/Schiene wird die Anbindung an die benachbarten Großstädte des In- und Auslandes als verbesserungsbedürftig bezeichnet. Der Erläuterungsbericht präzisiert:

„Überlastungen und Ausstattungsdefizite bestehen auch bei den Nord-Süd-Verbindungen, die durch den Neu- und Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes (Strecke Hamburg/Bremen - Hannover, „Y“-Lösung), durch Erhöhung der Kapazitäten auf den Zulaufstrecken (... Hamburg - Bad Oldesloe, ...) abgebaut werden müssen. Hierbei sind auch Leistungssteigerungen durch die Fortführung der Elektrifizierung und durch den Ausbau der Telematik im Schienenverkehr einzubeziehen.“ (FNP 1997, S. 85)

Die Verbindung Hamburg - Bad Oldesloe ist jedoch, zumindest sofern keine Neubaustrecke realisiert wird, Teilstrecke der Europabahn und als solche zukünftiger Bestandteil des Hochgeschwindigkeitsnetzes. Im obigen Zitat wird sie indes lediglich als Zulaufstrecke zum HGV-Netz bezeichnet.

Als weitere zu ergreifende Maßnahme wird eine möglichst weitgehende Trennung zwischen Personen- und Güterverkehr auf den Hauptabfuhrstrecken genannt (FNP 1997, S. 85). Hierzu zählt zweifellos auch die nach Lübeck gehende Bahnlinie, da über sie ein großer Teil des Vor- und Nachlaufes der von Lübeck ausgehenden bzw. dort anlandenden Seeverkehre abgewickelt wird.

Die Strecke findet ein weiteres Mal Erwähnung: Unter dem Punkt Nah- und Regionalverkehr/ÖPNV in der Region wird eine Ergänzung der Gleiskapazität und modernere Signaltechnik für den Abschnitt Hamburg Hbf. - Ahrensburg gefordert (FNP 1997, S. 86 f.). Eine Erweiterung um zwei eigene Gleise für den S-Bahn-Verkehr wird nach wie vor angestrebt (DORNQUAST 02.12.2002, e-schriftlich).

Als von hoher Bedeutung für die Metropolregion Hamburg wird eine leistungsfähige Luftfrachtabwicklung am Hamburger Flughafen betrachtet; hier sei eine steigende Nachfrage zu beobachten (FNP 1997, S. 86). Auch im Passagierflugverkehr wird mit einem starken Anstieg des Passieraufkommens gerechnet (FNP 1997, S. 89). Geplant ist *„die Weiterführung des bisherigen Ausbaus zu einem möglichst umweltverträglichen innerstädtischen Flughafen“* (FNP 1997, S. 86). Flughafenausbau und Umweltverträglichkeit sind unauflösbare Widersprüche. Die Europabahn könnte dazu beitragen, das Luftverkehrsaufkommen zu vermindern. Dies gilt nicht nur für den Personenverkehr, sondern ist auch für den Luftfrachtverkehr denkbar. Dafür wäre allerdings eine Anbindung des Flughafens an den Schienengüterverkehr notwendig. NELLDAL/TROCHE (2001, S. 106 ff.) zeigen ein Konzept für Fracht-HGV im ‚Europakorridor‘.

In Bezug auf den Seeverkehr sieht Hamburg sich selbst als eine der bedeutendsten Drehscheiben des internationalen und europäischen Seeverkehrs und als Knotenpunkt für den Schiffsverkehr mit Nordeuropa (FNP 1997, S.86).

Der FNP definiert Leitvorstellungen für das Zusammenwirken von räumlicher Planung und Verkehrsplanung. Dort heißt es, dass die Verkehrszuwächse der Metropolregion Hamburg nach Möglichkeit auf umweltfreundliche Verkehrsträger gelenkt werden sollen (FNP 1997, S.89). Die Formulierung lässt erkennen, dass kein allzu großer Einfluss der Planung erwartet wird. Andernfalls hätte die Stadt Hamburg die Aussage nicht auf die Zuwächse begrenzt und zusätzlich ein „nach Möglichkeit“ eingefügt.

Im Güter- und Wirtschaftsverkehr hat Hamburg weitergehende Ziele: Hier wird eine „ökologische Orientierung (flächen- und ressourcenschonend, gebündelt und tourenoptimiert, emissionsarm)“ (FNP 1997, S.89) angestrebt. Weiter heißt es explizit, dass der Güterverkehr verstärkt auf Bahn und Schiff gelenkt werden soll. Im Fernverkehr möchte Hamburg die spurgebunden Verkehrswege als Alternative zum Kurzstreckenflugverkehr und zum Straßenverkehr fördern (FNP 1997, S.89).

Die aus den Leitvorstellungen gezogenen planerischen Konsequenzen rufen beim Verfasser indes Erstaunen hervor. So heißt es:

„Eine Ergänzung des Eisenbahnnetzes ist nicht erforderlich. Die für einen Ausbau notwendigen Erweiterungsflächen entlang von bestehenden Bahnstrecken sind weitestgehend vorhanden bzw. durch die verbindliche Bauleitplanung gesichert. ...

Nicht mehr dargestellt ist die durch den nahezu abgeschlossenen Bau der 'Güterbahn Hamburg' zwischen Maschen und Rothenburgsort entlang der bestehenden Bahnstrecke entbehrlich gewordene Trasse einer 'Südlichen Güterumgebungsbahn' zwischen Neuland und Allermöhe.“
(FNP 1997, S. 91)

Flächen für eine Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke im Zuge der Europabahn werden nicht freigehalten (DORNQUAST 02.12.2002, e-schriftlich) und sind demgemäß auch nicht im FNP dargestellt.

Festgehalten wird indes an den Autobahnprojekten A 26 (Stade - HH-Moorburg [A 7]) (FNP 1997, Karte) und der sog. ‚Hafenquerspange‘ A 252 (Autobahnkreuz Hamburg Süd [A 1/A 255] - Anschlussstelle HH-Waltershof [A 7]). Letztere kann wegen der noch nicht abgeschlossenen Linienführung nicht in der FNP-Karte dargestellt werden (FNP 1997, S.91; FNP-Karte 1998; DORNQUAST 02.12.2002, e-schriftlich).

Regionales Entwicklungskonzept (REK 2000)

Das rechtlich nicht bindende Regionale Entwicklungskonzept (REK 2000) der gemeinsamen Landesplanung Hamburg/Niedersachsen/Schleswig-Holstein trägt zur Koordinierung der auf die Metropolregion Hamburg bezogene Politik der drei Landesregierungen bei. Erst durch die Übernahme von Aussagen des REK 2000 in normative Planwerke der Länder erlangen diese rechtliche Bindungswirkungen (REK 2000, S. 7).

Das Kapitel Verkehr beginnt sogleich mit einer das Projekt Europabahn direkt betreffenden Erklärung:

„Hinsichtlich der Anbindung im europäischen Rahmen werden die [TEN-T-] ‚Leitlinien‘ einhellig unterstützt, und einvernehmlich wird ergänzend gefordert, den Teilausbau einschließlich Elektrifizierung der Bahnstrecke Hamburg - Lübeck im Vorgriff auf den Ausbau der gesamten Vogelfluglinie vorzuziehen sowie die Bahnstrecke Hamburg - Flensburg für den Hochgeschwindigkeitsverkehr auszubauen.“ (REK 2000, S. 56, Anm. d. Verf.).

Die direkte Nennung der Strecke Hamburg - Flensburg wirkt hier wie eine Prioritätensetzung. Zu beachten ist aber, dass diese Strecke im aktuellen ‚Leitschema des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (Horizont 2010)‘ (siehe Bild 4.1 auf S. 7) auf deutschem Staatsgebiet nur den Status einer konventionellen Strecke hat. Nördlich der dänisch-deutschen Grenze ist sie dagegen als ‚geplante Hochgeschwindigkeitszugstrecke entsprechend Richtlinie 96/48/EG‘ ausgewiesen. Die Verbindung Hamburg - Lübeck - Kopenhagen, also der deutsch-dänische Teil der Europabahn, hat demgegenüber mit Ausnahme der festen Fehmarnbeltquerung bereits den Status einer ‚geplanten Hochgeschwindigkeitszugstrecke entsprechend Richtlinie 96/48/EG. Im REK 2000 wird dem ungeachtet im Zusammenhang mit dem „Ausbau der gesamten Vogelfluglinie“ (s.o.) auf den Zusatz ‚für den Hochgeschwindigkeitsverkehr‘ verzichtet. Überdies dürfte den Autoren des REK 2000 durchaus bewusst gewesen sein, dass die gleichzeitige Realisierung zweier Schnellfahrstrecken in Norddeutschland aufgrund der hohen Kosten, die von deren Errichtung ausgehen (10 - 25 Mio. €/km, ELLWANGER 2002, S. 10), äußerst unwahrscheinlich ist.

Im Unterkapitel Wirtschaftsverkehr wird erneut deutlich gemacht, dass die Metropolregion an beiden Verbindungen nach Skandinavien interessiert ist:

„Schnellere und vor allem leistungsfähigere Landverbindungen nach Jütland, in den Kopenhagener Raum und nach Schweden sind besonders dringlich. ... Beim Ausbau der Verkehrswege nach Skandinavien sollte der Schiene Vorrang gegeben und der für lange Strecken besonders geeignete kombinierte Ladungsverkehr seiner zunehmenden Bedeutung entsprechend berücksichtigt werden.“ (REK 2000, S. 59).

Auch hier fällt nicht das Wort Hochgeschwindigkeitsverkehr, zudem ist der Ausbau nicht allein auf die Bahnstrecke bezogen. Der Vorrang, der der Schiene eingeräumt werden soll, wird relativiert, indem auf der Folgeseite erklärt wird, es sei das langfristige Ziel, die Bundesautobahnen 1 und 7 durch eine Westumfahrung (A 20) und eine Ostumfahrung Hamburgs (A 21) zu ergänzen. Beim Ausbau der Eisenbahninfrastruktur gibt sich das REK 2000 indes bescheidener: Die für den Containertransport geeigneten Bahnstrecken seien an die steigenden Anforderungen des Hafenhinterlandverkehrs rechtzeitig anzupassen, heißt es (REK 2000, S. 60). Die Elektrifizierung der Strecke Hamburg - Lübeck ist Bestandteil der „Regionalen Leitprojekte“ (REK 2000, S. 61 f.) im Verkehrsbereich. Hierzu heißt es:

„Mit der Elektrifizierung der bisher mit Diesel-Traktion betriebenen hoch belasteten zweigleisigen Bahnstrecke können die bestehenden Überlastungen zwar nicht beseitigt, in ihren Auswirkungen jedoch gemildert werden.“ (REK 2000, S. 62, Hervorhebung d. Verf.).

Die Metropolregion möchte die Schiene zusätzlich über den Ausbau der vorhandenen Güterverkehrszentren stärken, die durch weitere regionale Güterverkehrszentren, u.a. im Raum Lübeck, ergänzt werden sollen (REK 2000, S. 61). Würde das Ziel der Stärkung der Schiene erreicht,

so bedeutete dies auch zusätzliche Nachfrage auf der Strecke Hamburg - Lübeck, die diese Nachfrage aber, wie oben dargelegt, nicht befriedigen könnte.

Wie in Anbetracht dessen und dem möglichen Neubau zweier Autobahnen (A 20 und A 21, s.o.) Anreize geschaffen werden sollen, Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, bleibt dem Verfasser verschlossen. Ebenso bleibt es fragwürdig, wie ein ausgeweitetes Angebot im Schienenpersonenverkehr zuverlässig erbracht werden soll.

Koalitionsvertrag 2001 - 2005

Seit Herbst 2001 regiert in Hamburg eine Koalition aus Christlich Demokratischer Union (CDU)/ Partei Rechtsstaatlicher Offensive (PRO, Schill-Partei) und Freier Demokratischer Partei (FDP). Da die meisten Planungsdokumente vor dem Regierungswechsel erarbeitet wurden, wird der KOALITIONSVERTRAG als die aktuellen politischen Ziele enthaltendes Dokument in die Betrachtung miteinbezogen.

Dort werden leistungsfähige Verkehrswege als lebenswichtig bezeichnet und die hohe Bedeutung einer „guten Anbindung an das bundes- und europaweite Schienen- und Straßennetz“ (KOALITIONSVERTRAG 2001, S. 24) wird betont. Dementsprechend werden der Bau einer festen Fehmarnbeltquerung, die Elektrifizierung der Strecke Hamburg - Lübeck und eine „bessere Schienenverbindung nach Skandinavien“ (KOALITIONSVERTRAG 2001, S. 25) unterstützt. Eine explizite Forderung nach Realisierung der Europabahn oder die Zusage der Unterstützung des Projektes ist im KOALITIONSVERTRAG nicht festgeschrieben.

Leitbild ‚Metropole Hamburg – Wachsende Stadt‘

Das Leitbild ‚Metropole Hamburg – Wachsende Stadt‘ ist ebenfalls ein von der jetzigen Regierung erarbeitetes Programm. Das Kapitel ‚Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur‘ ist eher ein Bericht über die laufenden Aktivitäten als ein Leitbild für zukünftige Entscheidungen. In Bezug auf die Europabahn finden sich die Aussagen, dass die Elektrifizierung der Strecke Hamburg - Lübeck eingeleitet wurde und „sich Hamburg für eine Schnellverbindung Hamburg - Stockholm über eine feste Fehmarnbeltquerung ein[setzt]“ (STADT HAMBURG 2002a, S. 60). Im vorangehenden Satz wird das Streben nach einer Verlängerung einer etwaigen Transrapidstrecke Amsterdam - Groningen nach Hamburg erklärt. Somit bleibt offen, ob mit „Schnellverbindung“ der HGV der Rad-Schiene-Technik oder die Realisierung des Projekts ‚EuroRapid‘⁶² gemeint ist.

Beitritt Hamburgs zum Verein ‚Europakorridor‘

Hamburg ist zum 01.01.2003 als zweite deutsche Stadt nach Lübeck dem Verein ‚Europakorridor‘ beigetreten (STADT HAMBURG 2002b, S. 3). Damit bekundet Hamburg die Unterstützung der Ziele des Vereins. Im Antrag zum Vereinsbeitritt (BÜRGERSCHAFT HAMBURG 2002a) wird besonderer Wert auf eine schnelle Zugverbindung in die Öresundregion gelegt. Es wird die Erwartung geäußert, dass Hamburg von der dort wachsenden Hochtechnologieregion, dem baltischen Universitätsring sowie den touristischen und kulturellen Beziehungen erheblich profitieren werde. Die Europabahn soll Hamburg dabei auch über Stockholm hinaus per Fähre und Zug mit dem Baltikum und nach Sankt Petersburg verbinden (BÜRGERSCHAFT HAMBURG 2002a).

In der Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft über den Beitritt zum Verein ‚Europakorridor‘ wird die Verstärkung der Kooperation mit Dänemark und Südschweden als bedeutend anerkannt. Für die

⁶¹ Details hierzu finden sich in: Handelskammer Hamburg (2002): EuroRapid – Lösung für die Verkehrsprobleme Zentraleuropas, Internationales Verkehrssymposium am 10. Juli 2001; Stand: Februar 2002; Hamburg; ohne ISBN/ISSN. Vorgeschlagen wird eine Transrapidstrecke Stockholm/Amsterdam - Hamburg - Berlin - Warschau/Budapest.

Nutzung des Wachstumspotenzials der Ostseeregion komme verbesserten Verkehrsverbindungen ein hohes Gewicht zu (BÜRGERSCHAFT HAMBURG 2002b).

Einschätzung der hamburgischen Landespolitik

Mit dem Regierungswechsel hat in Hamburg im Jahr 2001 auch ein Politikwechsel stattgefunden. Während in den unter der Vorgängerregierung erarbeiteten Dokumenten das Wort ‚Hochgeschwindigkeit‘ im Zusammenhang mit der Vogelfluglinie vermieden wird, dokumentiert die neue Regierung ihre Unterstützung des Hochgeschwindigkeitsprojektes mit dem Beitritt zum Verein ‚Europakorridor‘. Erst eine umfassendere Betrachtung offenbart, dass Hamburg keinesfalls eine Verkehrswende weg vom Kraftfahrzeugverkehr beabsichtigt. Eher scheint ein alle Verkehrsträger umfassender Infrastrukturausbau das Politikziel zu sein. Bereits die Vorgängerregierung verfolgte Autobahnprojekte, weshalb diese sich in fortgeschrittenen Planungsstadien befinden, als das Projekt Europabahn. In Verbindung mit der schwierigen Lage der öffentlichen Haushalte birgt dieses Ziel die Gefahr, sich zugunsten des Verkehrsträgers Straße zu verschieben. Die Kapazitätserweiterung der bestehenden Strecke Hamburg - Lübeck allein ermöglicht noch keinen Hochgeschwindigkeitsverkehr. Der FNP sichert zwar Autobahntrassen, bis heute aber keine Flächen für HGV-Strecken. Der Verweis auf den Bedarfsträger Deutsche Bahn AG kann dies nicht erklären, da eine vorsorgende Freihaltung von Trassen im Rahmen der Bauleitplanung absolut möglich und in jedem Falle einfacher ist, als deren (Wieder-) Herstellung, nachdem sie einer anderweitigen Nutzung zugeführt wurden. Gerade wegen des Expansionskurses der Stadt Hamburg auch bei Gewerbe- und Wohnflächen, kann sich die gegenwärtige Haltung zukünftig als fatal erweisen.

4.2.2.2 Schleswig-Holstein

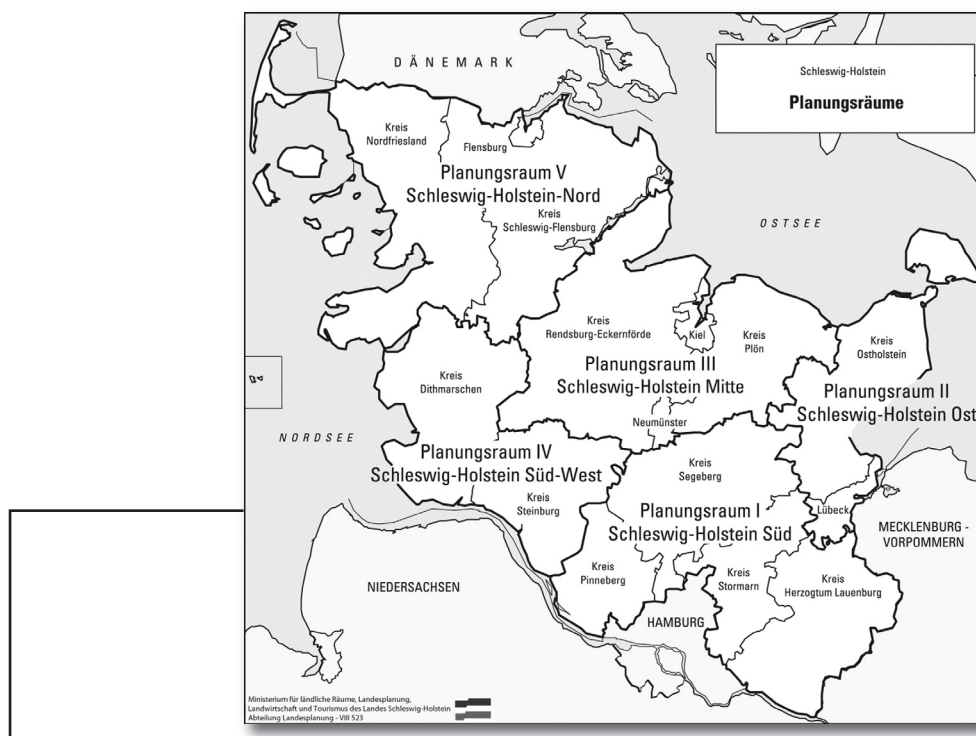


Bild 4.6 Planungsräume in Schleswig-Holstein (Quelle: LANDESREGIERUNG SH 2002, Internet)

Die Grundsätze und Zielvorstellungen der Landes- und Regionalplanung in Schleswig-Holstein sind im Landesraumordnungsplan (LROPl) und in fünf Regionalplänen festgelegt. Da es in Schleswig-Holstein, im Unterschied zu den anderen Flächenländern in Deutschland, keine Regierungsbezirke gibt, werden die Regionalpläne direkt von der Landesplanung aufgestellt.

Im Rahmen dieser Arbeit werden neben dem LROPl nur der Regionalplan der Planungsregion I (Schleswig-Holstein Süd) und der Entwurf für die Neuaufstellung des Regionalplans der Planungsregion II (Schleswig-Holstein Ost) betrachtet, da die Aussagen der anderen Regionalpläne für das Projekt Europabahn von untergeordneter Bedeutung sind. Ergänzend wird der Entwurf des Landesverkehrsprogramms untersucht. Ausführungen zum Regionalen Entwicklungskonzept für die Metropolregion Hamburg (REK 2000) sind im Kapitel zu Hamburg (Kapitel 4.2.2.1) zu finden.

Landesraumordnungsplan

Der auf den Zeitraum bis zum Jahr 2010 ausgerichtete Landesraumordnungsplan Schleswig-Holstein 1998 (LROPl 1998) trifft zahlreiche Aussagen, die es erlauben, einen Bezug zum Projekt Europabahn herzustellen.

Bereits zu Beginn findet sich im als landesplanerischen Grundsatz definierten Unterkapitel ‚Schleswig-Holstein in Deutschland und Europa‘ das Bekenntnis zur einer künftig noch stärkeren Einbindung des Landes und seiner Teilräume in das europäische Umfeld. Zu diesem Zweck sollen vielfältige Kooperationen aufgebaut werden. Es wird ein reger Austausch nicht nur von Waren und Dienstleistungen, sondern auch von Ideen, Fachleuten und kulturellen Veranstaltungen angestrebt. Als besonders bedeutsam wird die zukünftige Entwicklung im Ostseeraum angesehen. Dementsprechend soll neben anderen die Partnerschaft Schleswig-Holsteins mit dem Verband der südschwedischen Gebietskörperschaften (Sydsam) ausgebaut und intensiviert werden (LROPl 1998, S. 7 f.). Allen diesen Punkten wäre die Europabahn zuträglich, da sie den Raumwiderstand zwischen Schleswig-Holstein und dem südwestlichen Teil des Ostseeraums verringert. Die Verkehrspolitik wird auch direkt angesprochen:

„Der Bau der festen Beltquerung läßt die Wirtschaftsräume Deutschlands und Skandinaviens noch enger zusammenrücken; dem muß langfristig durch Ausbau der Nord-Süd-Verkehrswege durch Schleswig-Holstein ... Rechnung getragen werden.“ (LROPl 1998, S. 10).

Diese Formulierung ist allein schon deshalb bemerkenswert, weil sie den Bau der festen Fehmarnbeltquerung voraussetzt, ohne darauf hinzuweisen, dass die diesbezügliche Entscheidung noch offen ist.

Diese Grundsätze werden im allgemeinen Teil des Kapitels ‚Verkehr‘ durch ihre Präzisierung bekräftigt. Dort ist ebenfalls in Form von Grundsätzen festgelegt, dass

- *„Die Bemühungen um ein verstärktes Zusammenwachsen der Länder Nord- und Mitteleuropas .. durch den Ausbau der Schleswig-Holstein betreffenden großräumigen transeuropäischen Verkehrsnetze zu unterstützen [sind].“ (LROPl 1998, S. 69)*
- Die Möglichkeiten zur Verlagerung der Güterverkehre von der Straße auf die Schiene zu verbessern sind (LROPl 1998, S. 69).

- Eine stärkere Einbeziehung der Schiene im Urlaubs- und Erholungsverkehr anzustreben ist. (LROPl 1998, S. 69).

Der letztgenannte Punkt kann durchaus auch im Hinblick auf die Europabahn von Bedeutung sein, da Dänen und Schweden die größten Gruppen der aus der Ostseeregion stammenden Besucher der deutschen Ostseeregion bilden (ENGSTRÖM/SÜER o.J., S. 3).⁶³

Die o.g. Grundsätze werden im Unterpunkt ‚Schienenverkehr‘ teilweise erneut wiederholt, indem in einem Grundsatz festgeschrieben wird, dass die Struktur und die Bedienung im Schienenverkehr so auszurichten ist, dass er einen erheblichen Teil des Verkehrszuwachses im Personen- und Güterverkehr bewältigen kann (LROPl 1998, S. 69). Dies erscheint zunächst bescheiden, da allein auf den Verkehrszuwachs abgestellt wird, muss aber vor dem Hintergrund des, im Vergleich zu anderen Ländern schlechten, Ausbauzustandes des schleswig-holsteinischen Schienennetzes gesehen werden. Dieser setzt der Verkehrsverlagerung – zumindest im Planungszeitraum des Landesraumordnungsplans – kapazitätsbedingte Grenzen.

Neben den Grundsätzen finden sich im Unterkapitel ‚Schienenverkehr‘ auch Ziele der Landesplanung. Wegen der außerordentlichen Bedeutung, die sie aus dem Umstand gewinnen, sich Abwägungsprozessen gegenüber zu verschließen sowie ihres im vorliegenden Falle direkten Bezugs zum Projekt Europabahn, sollen sie hier im Wortlaut wiedergegeben werden⁶⁴:

„(4) Dringlich ist auch die Elektrifizierung der Strecke Hamburg-Lübeck/Puttgarden im Hinblick auf die Planung einer festen Fehmarn-Belt-Querung zur Herstellung einer weiteren europäischen Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Hamburg und Kopenhagen sowie wegen der geplanten Verbesserung der Verkehrsverbindung zwischen Hamburg, Lübeck und Bad Kleinen. ...

Darüber hinaus machen starke Pendlerverflechtungen sowie die angestrebte Siedlungsentwicklung kurzfristige Verbesserungen der Schienenverbindung Hamburg-Lübeck – unabhängig von einer Elektrifizierung – dringend notwendig.

(5) Die Möglichkeiten für eine langfristig notwendige Erweiterung der Schienenkapazität der Strecke Hamburg-Lübeck, insbesondere zwischen Hamburg und Bad Oldesloe sind offenzuhalten zur Entflechtung von Güter-, Personenfern- und -nahverkehr.“ (LROPl 1998, S. 70; Hervorhebung d. Verf.).

Die Formulierung erhebt nicht die Schaffung einer HGV-Strecke zum Ziel der Landesplanung, vielmehr lässt sie sich so interpretieren, dass der Bau der festen Fehmarnbeltquerung und die Elektrifizierung der Strecke Hamburg - Lübeck - Puttgarden bereits eine europäische HGV-Strecke Hamburg - Kopenhagen herstellen. Nur für den Abschnitt Hamburg - Lübeck werden „*Verbesserungen der Schienenverbindung*“ sowie eine „*Erweiterung der Schienenkapazität*“ als Ziele der Landesplanung festgeschrieben. Diese ließen sich zweifellos durch eine HGV-Neubaustrecke erreichen. Die indirekt im Text enthaltene Vorstellung, die Strecke Lübeck - Puttgarden genüge nach einer Elektrifizierung dem HGV-Standard, ist bei einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von 140 Stundenkilometern (siehe Kapitel 3.2.1) jedoch illusorisch. Gleichwohl weist bereits die explizite Erwähnung einer künftigen HGV-Strecke, in Verbindung mit Maßnahmen, die die Schaffung einer solchen unterstützen (sollen), auf ein Grundinteresse an dieser Schnellfahrstrecke hin.

⁶² Um diesbezüglich eine genauere Einschätzung abgeben zu können, bedarf es weiterer Untersuchungen, da der deutsche Teil der Ostseeregion auch die Länder Mecklenburg-Vorpommern, Berlin und Brandenburg umfasst. Die Aussage kann daher nicht ohne Weiteres auf Schleswig-Holstein und Hamburg übertragen werden.

⁶³ Die in Klammern stehenden Ziffern bezeichnen den Absatz im Unterkapitel ‚Schienenverkehr‘ des LROPl 1998 und finden sich so im Original.

In der Karte des Landesraumordnungsplans ist die Strecke Hamburg - Lübeck - Puttgarden als „*Bahnstrecke, zu elektrifizieren*“ dargestellt. Die Fährverbindung Puttgarden - Rødby ist als „*überregionale Fährverbindung*“ mit dem textlichen Zusatz „*Eisenbahn- und Wagenfähre*“ verzeichnet. Darüber hinausgehende Aussagen finden sich nicht.

Dies begründet sich durch die Einstufung des Projektes *ABS Hamburg - Puttgarden (- Kopenhagen)* im BVWP 1992 als *Länderübergreifendes Projekt* (siehe Kapitel 4.2.1.2). Die Landesplanung kann über diese Aussage, die eine Entscheidung offen lässt, nicht hinausgehen (HARTWIG 05.09.2002, mündlich).

Regionalplan Schleswig-Holstein Süd

In dem Regionalplan finden sich folgende als Grundsätze definierte Aussagen:

- Im Planungsraum werden künftig Ausbau- und Ergänzungsmaßnahmen im Vordergrund stehen. Damit sollen die Durchgangsverkehre durch den Planungsraum beschleunigt werden, bei denen u.a. durch die Integration von Schweden und Finnland in die EU eine starke Zunahme erwartet wird (REGIONALPLAN SH SÜD 1998, S. 36).
- Der frühzeitigen Festlegung von Trassen sowie der langfristigen Flächensicherung kommt, bedingt durch die dichte Besiedlung des Planungsraumes, erhöhte Bedeutung zu (REGIONALPLAN SH SÜD 1998, S. 36).

Die Ziele des LROPl werden durch die nachstehenden Ziele des Regionalplans konkretisiert:

- Für die Verbindungen nach Lübeck ist ein Ausbau der Streckenkapazitäten erforderlich, zudem sollen verstärkt InterCity- und InterRegio-Züge eingesetzt werden (REGIONALPLAN SH SÜD 1998, S. 37). Der Karte des Regionalplans ist zu entnehmen, dass eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit auch für die Strecke Büchen - Lübeck angestrebt wird.
- Die Strecke Hamburg - Lübeck findet erneut Erwähnung. Hier sollen im Zusammenhang mit der geplanten Elektrifizierung die Möglichkeiten für einen Streckenausbau untersucht werden (REGIONALPLAN SH SÜD 1998, S. 37).

Entwurf des Regionalplans Schleswig-Holstein Ost

Als Grundsätze im Schienenverkehr sind festgelegt (ENTWURF REGIONALPLAN SH OST 2002, S. 59):

- Zur Erreichbarkeit der Wirtschafts- und Tourismusregion des Planungsraums sowie zur Stärkung der Verbindung nach Skandinavien sind weitere Ausbaumaßnahmen notwendig.
- Die Elektrifizierung der Strecke Hamburg - Lübeck - Travemünde ist für die Kooperation der Häfen sowie für die Verlagerung von Teilen des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene unerlässlich.
- „*Ausbau und Elektrifizierung der Weiterführung von Lübeck über Puttgarden nach Dänemark stehen im Zusammenhang mit den europäischen Planungen zur Herstellung einer Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Hamburg und Kopenhagen [sic]. Hierfür ist das Projekt einer festen Fehmarnbeltquerung von entscheidender Bedeutung.*“

Unter dem Punkt ‚Schifffahrt‘ findet sich die Feststellung, dass der Umschlag im Hafen Puttgarden nach dem Wegfall des Bahnverkehrs, in Folge der Eröffnung der festen Querung des Großen Belts, deutlich zurückging. Dem stand jedoch eine Steigerung des Lkw-/Trailerverkehrs gegenüber. Von weiteren Steigerungen ist auszugehen (ENTWURF REGIONALPLAN SH OST 2002, S.61). Dies lässt die Vermutung zu, dass nicht alle Güterverkehre, die bisher per Schiene über die Vogelfluglinie abgewickelt wurden, auf die beschreibende Bahnlinie über die Große Belt-Querung verlagert wurden, die einen erheblichen Umweg (160 km) bedeutet. Es ist eher anzunehmen, dass ein Teil den Verkehrsträger gewechselt hat: Von der Schiene auf die Straße. Ein Teil des Zuwachses beim Güterkraftverkehr wird indessen auch durch das allgemeine Verkehrswachstum verursacht worden sein. Sollte die erstgenannte Vermutung zutreffen, so zeigt dies, wie dringlich eine zügige Verbesserung der Bedingungen für den Schienengüterverkehr in Schleswig-Holstein ist.

Entwurf des Landesverkehrsprogramms (Oktober 2002)

Der Entwurf des Landesverkehrsprogramms (ENTWURF LVP) konstatiert zu Beginn, dass eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur den Standort Schleswig-Holstein stärkt. Der, auf Wandlungsprozesse in der Wirtschaft zurückzuführende, erhöhte Mobilitätsbedarf erfordert eine ständige Optimierung insbesondere der Verbindungen zu den europäischen Metropolen. Als „Verkehrsdrehscheibe im Ostseeraum“ (ENTWURF LVP 2002, S. 6) ist es das Ziel von Schleswig-Holstein, sich in den Bereichen Umschlag und Logistik weiter zu profilieren. Aufgrund seiner geografischen Lage geht Schleswig-Holstein davon aus, dass es als Transitland zwischen dem Ostseeraum und den Hauptabsatzmärkten in Mittel- und Westeuropa einen erheblichen Teil des Verkehrswachstums im Ostseeraum wird abwickeln müssen. Daher sei eine „besonders leistungsfähige“ (ENTWURF LVP 2002, S. 6) Verkehrsinfrastruktur erforderlich. Dazu gehört auch „eine feste Fehmarnbeltquerung mit Ausbau der Vogelfluglinie für Schiene und Straße.“ (ENTWURF LVP 2002, S. 8).

Durch den verstärkten Ausbau der umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße einschließlich der Verknüpfungspunkte zu den anderen Verkehrsträgern soll die verkehrsbedingte Umweltbelastung verringert werden (ENTWURF LVP 2002, S. 12).

Im Kapitel „Verkehrssituation und Verkehrsentwicklung“ wird bemängelt, dass die Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs in und nach Schleswig-Holstein zur Zeit noch begrenzt wird, u.a. durch die fehlende Elektrifizierung der Hauptstrecke Hamburg - Lübeck - Travemünde. Diesen und die weiteren Mängel möchte die Landesregierung schnell beseitigen (ENTWURF LVP 2002, S. 27).

In der Verkehrsprognose des Landesverkehrsprogramms werden die Entwicklungen bis zum Jahr 2015 gegenüber 1997 abgebildet. Demnach wird der Bahnverkehr bei der Umsetzung des sog. „Offensivszenarios“ seinen Anteil am Modal Split um gerade einmal 0,1% auf dann 2,5% steigern können (ENTWURF LVP 2002, S. 44). In Anbetracht dessen vermag der Anstieg bei den Personenfahrten mit der Bahn um 21% im selben Zeitraum kaum zu beeindrucken.

Im Güterverkehr wird das Aufkommen bei Miteinbeziehung des Transitverkehrs um 35% steigen. Mit einer Zunahme von 50% wird dem Bahnverkehr die höchste relative Steigerung voraus gesagt, allerdings von einem niedrigen Ausgangsniveau aus. Der Anteil am Modal Split steigt somit lediglich um einen Prozentpunkt auf dann 7%.

Der Entwurf des Landesverkehrsprogramms stellt seinem Maßnahmen-Kapitel einen allgemein gehaltenen Teil voran, in dem eine *„Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen und eine nach dem Verursacherprinzip ausgerichtete Anlastung der Kosten bei den jeweiligen Verkehrsträgern“* (ENTWURF LVP 2002, S. 51) gefordert wird. Dies verhilft bei Einbeziehung der externen Kosten dem HGV zu einer verbesserten Position im Wettbewerb mit dem Luftverkehr.

Darauf folgt die Beschreibung von sechs Schlüsselprojekten, zu denen die feste Fehmarnbeltquerung sowie der Ausbau der Schienenverbindung über die Vogelfluglinie gehören (ENTWURF LVP 2002, S. 51). Die Erläuterungen zur festen Fehmarnbeltquerung müssen jedoch als wenig gelungen bezeichnet werden. Einerseits wird ausgeführt, mit dem Bau der festen Fehmarnbeltquerung werde die Verkehrsinfrastruktur des Landes insgesamt im Hinblick auf eine Verknüpfung mit der Öresundregion optimiert. Andererseits scheint dieser Optimierung keine allzu große Bedeutung zugemessen zu werden – oder die Optimierung nicht ausschließlich mit einer festen Fehmarnbeltquerung zu erreichen sein – denn wie anders lässt sich das Engagement der Landesregierung erklären, auch ein *„optimiertes Fährschiffkonzept“* (ENTWURF LVP 2002, S. 53) in die Bewertung der Lösungsmöglichkeiten miteinzubeziehen? Eher nachvollziehbar ist die Bedingung, die feste Fehmarnbeltquerung allein mit privatem Kapital zu finanzieren. Die Wahrscheinlichkeit, dass es in näherer Zukunft nicht zu einer festen Fehmarnbeltquerung kommen wird, steigt mit dieser Festlegung allerdings beträchtlich.

Zum Ausbau der Schienenstrecke der Vogelfluglinie finden sich bis auf den Hinweis, dass die Elektrifizierung der Strecke Hamburg - Lübeck - Travemünde bei der Überarbeitung des BVWP in den ‚vordringlichen Bedarf‘ angemeldet wurde (ENTWURF LVP 2002, S. 54) keine Aussagen, die nicht schon im LROPl und/oder in den Regionalplänen gemacht wurden. Diese Information lässt sich auch der Tabelle der wichtigsten Schienenverkehrsprojekte entnehmen (ENTWURF LVP 2002, S. 69), welcher die Erklärung vorangestellt ist, dass das Schienennetz in Schleswig-Holstein fortlaufend zu sanieren und zu modernisieren und teilweise auch ein Ausbau notwendig ist (ENTWURF LVP 2002, S. 68). Hier findet sich erwartungsgemäß auch die Strecke Hamburg - Lübeck - Kopenhagen wieder, das Wort Hochgeschwindigkeit erscheint in der Maßnahmenbeschreibung aber nicht. Statt einer Neutrassierung oder einer Ertüchtigung für Hochgeschwindigkeit wurde offenbar der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Bestandsstrecke Lübeck - Puttgarden zur BVWP-Bewertung vorgelegt (ENTWURF LVP 2002, S. 69).

Außerdem strebt die Landesregierung an, die Schienenpersonenfernverkehre zu sichern. Schwerpunktmäßig wird deren Bedeutung für den Urlaubsverkehr nach Schleswig-Holstein und für durchgehende Verbindungen von Skandinavien auf den europäischen Kontinent gesehen. Neben der Jütland-Linie wird auch die Vogelfluglinie als bedeutend eingeschätzt. Auch an dieser Stelle findet sich die Aussage wieder, dass die Regionen Schleswig-Holstein/Hamburg und Kopenhagen/Malmö mit einer festen Fehmarnbeltquerung *„enger zusammen rücken und ein schnellerer ungebrochener Schienenverkehr von Skandinavien nach Kontinentaleuropa möglich wird.“* (ENTWURF LVP 2002, S. 96). Dies ist zwar sachlich richtig, die feste Fehmarnbeltquerung allein wird aber, bei weitgehender Beibehaltung der Streckengeschwindigkeit auf der übrigen Infrastruktur, nicht dazu führen, Lübeck und Kopenhagen in weniger als drei Stunden miteinander zu verbinden.⁶⁵

⁶⁴ Die Relation Lübeck - Kopenhagen wurde gewählt, weil es die beiden am dichtesten beieinander liegenden Agglomerationen sind. Die kürzeste Eisenbahnreisezeit zwischen ihnen beträgt heute 3:52 Stunden (HFAS 2002, CD-ROM).

Durch die Förderung von Güterverkehrszentren möchte die Landesregierung Schiene und Wasserstraße vermehrt in die Durchführung von Langstreckentransporten einbeziehen. Nach dem Hafenausbau in Lübeck soll sich der Modal Split bei den Anschlussverkehren deutlich verschoben haben: Bei der Schiene von 16 auf 30 %, bei der Binnenschifffahrt von 4 auf 15 % und beim Lkw von 80 auf 55 % (ENTWURF LVP 2002, S. 100).

Einschätzung der schleswig-holsteinischen Landespolitik

Insgesamt scheint der Wille zu einer umweltverträglicheren Gestaltung des Verkehrs bei der schleswig-holsteinischen Landesregierung durchaus vorhanden zu sein. Bei den Ausführungen in dieser Arbeit ist allerdings zu bedenken, dass nur die Schienenprojekte betrachtet wurden. Die zahlreichen und umfangreichen Maßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes (z.B. Bau der BAB 20 als Nordwestumfahrung Hamburgs mit einer Elbquerung bei Glückstadt) und der Ausbau der Flughäfen (insbes. Lübeck-Blankensee) stellen immer auch eine Förderung dieser Verkehrsmittel dar. Das Ziel einer Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern wird sich so nicht erreichen lassen, weil die jahrzehntelang vernachlässigte Schieneninfrastruktur einen erheblichen Nachholbedarf hat, um auch nur eine zeitgemäße Verkehrsqualität bieten zu können.

Insofern ist der Rückzug der Landespolitik vom Projekt HGV-Strecke Hamburg - Lübeck - Kopenhagen (LROPl 1998 → ENTWURF LVP 2002) und dessen Abstufung zu lediglich einem Ausbau zu einer konventionellen Fernverkehrsstrecke, zu bedauern. Vor diesem Hintergrund ist auch zu fragen, ob allein Elektrifizierung, zweigleisiger Ausbau und feste Fehmarnbeltquerung genügen, um in Anbetracht der Forderung der Europäischen Kommission nach einem eigenständigen Netz für den Schienengüterverkehr (siehe Kapitel 4.1.2.3), diesen von Skandinavien nach Kontinentaleuropa wieder über die, gegenüber der Jütlandlinie rund 160 km kürzere, Vogelfluglinie leiten zu können.

4.2.2.3 Mecklenburg-Vorpommern

Die geplante Streckenführung der Europabahn verläuft nicht über das Gebiet von Mecklenburg-Vorpommern. Dennoch sind im Falle ihrer Realisierung auch dort Auswirkungen zu erwarten. Zwei Hauptgründe lassen sich dafür nennen:

- Die Verkehrsbeziehungen zwischen Mecklenburg-Vorpommern und den skandinavischen Staaten und
- die Nähe der Landesgrenze zum geplanten HGV-Halt in Lübeck (weniger als 10 km). Der Ordnungsraum Lübeck reicht nach Mecklenburg-Vorpommern hinein.

Direkte Aussagen zur Europabahn oder zur festen Fehmarnbeltquerung finden sich nicht in den Plänen und Programmen Mecklenburg-Vorpommerns, das sei an dieser Stelle vorweggenommen. Dies bedeutet aber nicht, dass es keine planerischen Entscheidungen gibt, die sich entweder auf den zukünftigen Verkehr über die Europabahn auswirken werden oder deren Maß der Zielerreichung von der Realisierung der Europabahn beeinflusst wird. Nachfolgend werden diese Zielsetzungen aufgezeigt.

Landesraumordnungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern

Das Landesraumordnungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern von 1993 (LROP MV 1993) ist das erste für das Land Mecklenburg-Vorpommern aufgestellte Landesraumordnungsprogramm. Gemäß

§ 4, Abs. 2 des LANDESPLANUNGSGESETZES MECKLENBURG-VORPOMMERN umfassen Raumordnungsprogramme einen Planungszeitraum von „in der Regel zehn Jahren“, das Landesraumordnungsprogramm erreicht im laufenden Jahr (2003) demnach das Ende seines Planungszeitraums.

Wie oben bereits angesprochen, reicht der Ordnungsraum Lübeck nach Mecklenburg-Vorpommern hinein. Dies wird auch im LROP MV (1993, S.11) anerkannt. Von der HGV-Strecke ausgehende Entwicklungsimpulse werden sich daher auch auf dieses Gebiet erstrecken. Das von Mecklenburg-Vorpommern verfolgte Achsenkonzept (LROP MV 1993, S. 11, gemeint sind hier die Siedlungsachsen im Ordnungsraum) erleichtert eine Bündelung der Zubringerverkehre nach Lübeck.

Das LROP MV (1993, S.18) weist neun ‚Überregionale Achsen‘, in der Raumordnung üblicherweise als Verbindungsachsen bezeichnet, aus, verzichtet jedoch auf deren kartografische Darstellung. Zur Verdeutlichung sind sie in dieser Arbeit in Bild 4.7 abgebildet. Wenngleich dort nicht alle Bahnstrecken dargestellt sind, so fällt auf, dass die Achsen nur teilweise den Bahnstrecken folgen. In der Begründung zu den überregionalen Achsen heißt es, dass großräumig nur teilweise eine Bündelung der Bandinfrastruktur gegeben und nicht überall anzustreben ist (LROP MV 1993, S. 19). In Bezug auf den Neubau von Bandinfrastruktur ist letzterem zu widersprechen. Hauptsächlich bei folgenden Achsen können Wechselwirkungen mit der Europabahn erwartet werden:⁶⁶

- d) [Hamburg] - Boizenburg/Hagenow/Ludwigslust - [Berlin]
- f) [Skandinavien/Baltikum] - Sassnitz - Greifswald/Demmin - Neubrandenburg - Neustrelitz - [Berlin]
- g) [Skandinavien] - Rostock - Güstrow - [Berlin]
- h) [Skandinavien] - Wismar - Schwerin - Ludwigslust - [Magdeburg/Braunschweig] sowie [Uelzen/Hannover].

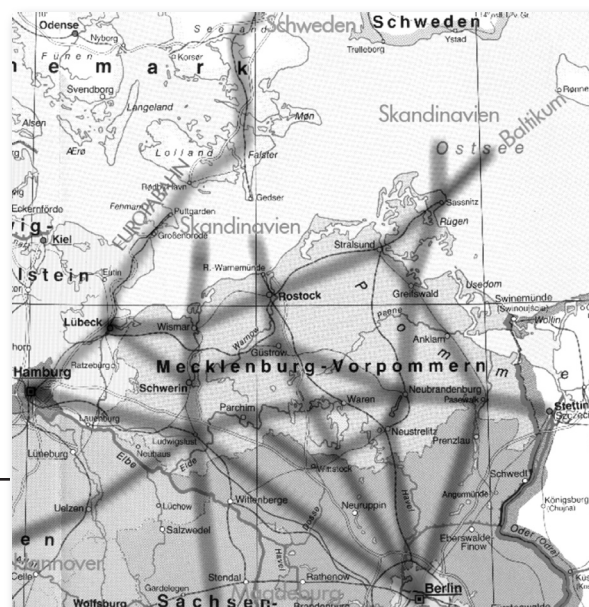


Bild 4.7 Überregionale Achsen in Mecklenburg-Vorpommern (Quelle: eigene Darstellung; Kartengrundlage: LANDESZENTRALE FÜR POLITISCHE BILDUNG NRW 1998)

⁶⁶ Es wurden die Ordnungsbuchstaben des Landesraumordnungsprogramms übernommen.

Die Auswirkungen betreffen vor allem die Verlagerung von Verkehren aus Berlin nach Skandinavien von den Routen über Sassnitz und Rostock auf die Europabahn. Detaillierte Untersuchungen waren zu diesem Thema im Rahmen dieser Arbeit nicht möglich. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die Route von Berlin über Lübeck nach Skandinavien einen erheblichen Umweg darstellt, der einen großen Teil des durch die höhere Geschwindigkeit erzielten Zeitgewinns zunichte macht. Zudem würde sich die Realisierung der Europabahn auf die Verkehre Berlin - Rostock - Gedser - Öresundregion beschleunigend auswirken, da diese auf Falster auf die Strecke der Europabahn treffen. Die Strecke Berlin - Rostock - Skandinavien ist in der Anlage zu § 1 BSCHWAG als ‚Länderübergreifendes Projekt Nr. 13‘ als Ausbaustrecke dargestellt. Im Konzept ‚Verkehr in Mecklenburg-Vorpommern‘ (siehe unten) ist für den Ausbau der Strecke Berlin - Neustrelitz - Rostock eine Zielgeschwindigkeit von 160 km/h ausgewiesen (WIRTSCHAFTSMINISTERIUM MV 2002, S. 61). Diese Geschwindigkeit entspricht nicht dem HGV-Standard. Dennoch besteht das Potenzial zur Schaffung einer attraktiven Verbindung, wenn die Ostsee im Personenverkehr zwischen Rostock und Gedser mit Eisenbahnschnellfähren überquert wird. In einer dpa-Meldung von Februar 2001 (REUTER 2001, Internet) ist eine Fahrzeit Berlin - Kopenhagen von vier Stunden angegeben. Diese Fahrzeit kann nach Abschluss des Ausbaus der Strecke Berlin - Hamburg (BMVBW 2001, S. 38 f.) mit der Europabahn deutlich unterboten werden (siehe Tabelle 4.3).

In dieser Arbeit kann keine wissenschaftlich begründbare Prognose getroffen werden, welche der beiden Strecken aus dem Wettbewerb als Sieger hervorgeht. Es wird aber auf die Erkenntnis verwiesen, dass die Bahn in den meisten Fällen nur bis zu einer Reisezeit von etwa drei bis dreieinhalb Stunden zum Luftverkehr konkurrenzfähig ist (siehe Kapitel 2.1.2). Neben der Fahrzeit ist auch der Fahrpreis von Bedeutung. Nicht zuletzt birgt die Strecke über Rostock/Gedser noch erhebliches weiteres Beschleunigungspotenzial, das sich durch den Ausbau des Teilstücks Berlin - Rostock für den HGV erschließen ließe.

Tabelle 4.3 Fahrzeit Berlin Zoo - Kopenhagen H über Hamburg bei Vollausbau

Relation	Dauer (Std.:Min.)	Quelle
Berlin Zoolog. Garten - Hamburg Hbf.	01:30	VIERKANT 2001, S. 450 ³⁶⁷
Umstieg/Fahrtrichtungswechsel Hamburg Hbf.	00:05	eigene Annahme
Hamburg Hbf. - Kopenhagen H	02:00	eigene Überschlagrechnung
Summe	03:35	

Konzept ‚Verkehr in Mecklenburg-Vorpommern‘

Das Konzept ‚Verkehr in Mecklenburg-Vorpommern‘ wurde im Juni 2002 vorgestellt. Es ist aufgeteilt in eine Bestandsaufnahme, die Darstellung der Aufgaben und Ziele der Verkehrspolitik und einen Handlungsrahmen. Auch in diesem Konzept finden sich keine direkten Aussagen zur festen Fehmarnbeltquerung und zur Europabahn.

⁶⁶ Auf diese Quelle wurde ausgewichen, weil die in BMVBW 2001, S. 38 für nach dem Abschluss des Ausbaus der Strecke Hamburg - Büchen - Berlin angegebene Fahrzeit von 02:15 Std. bereits während des Sommerfahrplans 2002 unterschritten wurde (Fahrzeit ICE 1516 2:08 Std., gültig vom 21.06. - 13.12.2002; HAFAS 2002, CD-ROM).

Das Konzept betont die Bedeutsamkeit der Umsetzung der verkehrsbezogenen raumordnerischen Ziele, derer es einige aufzählt. Darunter

- „die räumlichen und strukturellen Ungleichgewichte zwischen den neuen und den alten Ländern und auch innerhalb Mecklenburg-Vorpommerns ausgleichen,
- die räumlichen Voraussetzungen für die Zusammenarbeit in Europa schaffen“ (WIRTSCHAFTSMINISTERIUM MV 2002; S. 22).

Diese Ziele lassen sich dahingehend interpretieren, dass Mecklenburg-Vorpommern geradezu ein Anrecht auf die oben beschriebene schnelle Verbindung von Berlin über Rostock/Gedser in die Öresundregion geltend macht, damit sich die Ungleichgewichte zwischen den Alten und Neuen Ländern im Falle der Realisierung der Europabahn nicht weiter verschärfen. Ohnehin sieht Mecklenburg-Vorpommern hinsichtlich der Einbindung in das Netz des Schienenpersonenverkehrs Handlungsbedarf und fordert die Sicherstellung der raumordnerischen Mindeststandards für die Erreichbarkeit von Oberzentren (WIRTSCHAFTSMINISTERIUM MV 2002, S. 63).

Bezug zur Europabahn weist dabei die Strecken Berlin - Ludwigslust - Büchen - Hamburg auf, die als Zubringerlinie zur Europabahn fungieren könnte. Mecklenburg-Vorpommern besteht darauf, das Angebot in Ludwigslust nach Abschluss der Bauarbeiten „*mindestens im gegenwärtigen Umfang*“ (WIRTSCHAFTSMINISTERIUM MV 2002, S. 64), d.h. als zweistündlich bedienter InterCity-Halt, beizubehalten. Mit den raumordnerischen Mindeststandards für die Erreichbarkeit von Oberzentren kann das Land hier nicht argumentieren, da Ludwigslust als ‚Mittelzentrum mit Teilfunktion‘ ausgewiesen ist (LROP MV 1993, Karte). Da sich in Ludwigslust aber drei Entwicklungsachsen treffen (siehe Bild 4.7) und von dort Bahnstrecken in fünf Richtungen ausgehen⁶⁸, ist die Bedeutung des Haltes als Umsteigepunkt maßgeblich. Das den Fernverkehr auf der Strecke betreibende Eisenbahnverkehrsunternehmen (z.Z. DB Reise & Touristik) wird die Bedeutung Ludwigslusts indes am tatsächlichen Fahrgastaufkommen messen und gegen die durch den Halt verursachte Verlängerung der Fahrzeit Berlin - Hamburg abwägen. Angesichts einer wahrscheinlichen Fahrzeit Berlin - Kopenhagen von etwas mehr als dreieinhalb Stunden, also der kritischen Grenze der Konkurrenzfähigkeit der Bahn gegenüber dem Flugzeug, wäre eine Entscheidung gegen den Halt nicht erstaunlich. Damit liefe dann zwar eine HGV-Ausbaustrasse durch Mecklenburg-Vorpommern, die Anbindung des Landes würde sich aber verschlechtern. Neben der möglichen Verlagerung von Güterverkehren auf die Europabahn wäre dies der zweite Nachteil, den Mecklenburg-Vorpommern im Falle der Realisierung des Projektes zu tragen hätte. Der Satz „*Auch die Herstellung eines Fernverkehrsangebotes Berlin - Kopenhagen/Malmö ist aus Sicht des Landes wünschenswert*“ (WIRTSCHAFTSMINISTERIUM MV 2002, S. 64) ist wegen des Fehlens eines Via-Bahnhofs als für Mecklenburg-Vorpommern unglückliche Formulierung zu bewerten.

Prüfen möchte Mecklenburg-Vorpommern eine Verlängerung der Bahnstrecke zum Seehafen Rostock. Ein neuer Endbahnhof könnte einen direkten Umstieg ohne lange Fußwege zwischen Fähre und SPNV ermöglichen (WIRTSCHAFTSMINISTERIUM MV 2002, S. 61). Im Herbst 2002 verkehrten zwischen Rostock und Gedser keine Eisenbahnfähren und der Bahnhof Gedser wurde nur montags bis freitags von einem einzelnen Zugpaar bedient (HAFAS 2002, CD-ROM).

⁶⁷ Auf der Strecke Ludwigslust - Dömitz findet z.Z. kein Schienenpersonenverkehr statt (HAFAS 2002, CD-ROM).

Zur Stärkung der Anbindung der Häfen Mecklenburg-Vorpommerns ist ferner der Bau des sog. Rügenschnellwegs zu erwähnen. Eine Ortsumgehung Stralsunds, eine zweite Brücke auf die Insel Rügen und eine neue dreispurige Bundesstraße sollen „häufige Staus und lange Wartezeiten“ (WIRTSCHAFTSMINISTERIUM MV 2002, S. 46) zukünftig vermeiden. Damit verbessert diese Maßnahme nicht nur die Wettbewerbsfähigkeit der Häfen Sassnitz und Mukran, sondern auch die des Kfz-Verkehrs allgemein, d.h. auch gegenüber dem Schienengüterverkehr.

Generell sind die durch die Europabahn bedingten Verlagerungseffekte für Sassnitz und Mukran aber als gering einzuschätzen. Lediglich ein Teil des Güterverkehrs mit höherwertigen Gütern aus und nach Estland wird möglicherweise zukünftig in Nyköping/Oxelösund anlanden und von dort weiter über die Europabahn bzw. über die ausgebaute *Södra Stambanan* fließen. Für Verkehre aus Lettland und erst recht Litauen wäre der Transport über die Europabahn ein erheblicher Umweg.

Sonstiges

In der Broschüre ‚Initiativen zur Regionalentwicklung‘ (MINISTERIUM FÜR ARBEIT UND BAU MV 2002) stellt die Region ‚Mittleres Mecklenburg/Rostock‘ die ‚Region Rostock-Güstrow-Bad Doberan Marketing-Initiative‘ vor. An der Initiative sind neben dem regionalen Planungsverband die Industrie- und Handelskammer Rostock, die Universität Rostock und der nicht näher beschriebene Standortarbeitskreis Rostock beteiligt. Zwei der Leitprojekte der Initiative sind „die Entwicklung der Wirtschafts- und Verkehrsachse Berlin-Rostock-Kopenhagen/Malmö“ und „die Ansiedlungsinitiative für verkehrs- und logistikintensive Unternehmen in der Region“ (MINISTERIUM FÜR ARBEIT UND BAU MV 2002, o.S.). Dazu heißt es:

„Im Mittelpunkt der Arbeit steht derzeit die Verbesserung der Verkehrsverbindungen von Rostock über Gedser zur Öresundregion und damit die beiderseitige Nutzung der regionalen Standortvorteile auf der Achse Berlin - Rostock - Nyköping - Kopenhagen/Malmö.“

(MINISTERIUM FÜR ARBEIT UND BAU MV 2002, o.S.).

Dies zeigt, dass von verschiedenen Seiten Interesse an der bereits oben diskutierten Verbindung Berlin - Rostock - Öresundregion besteht. Die Ansiedlung verkehrs- und logistikintensiver Unternehmen trägt zur Erhöhung des Verkehrsaufkommens und somit zur Sicherung der Verkehrsachse bei. Die Aktivitäten können neben dem Bemühen um die möglichst kurzfristige Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze durchaus als Rüstung für den Wettbewerb mit einer festen Fehmarnbeltquerung gesehen werden.

KOSMIDER (2001, S. 17) sprach im Oktober 2001 in einem Vortrag in Kiel als Vertreter Mecklenburg-Vorpommerns von einer gemeinsamen Linie, die die Regierungschefs der norddeutschen Länder im Januar 2000 zur Fehmarnbeltquerung gefunden hätten. Er betonte aber auch, dass Mecklenburg-Vorpommern „sicher darauf achten“ (KOSMIDER 2001, S. 17) wird, dass keine Mittel aus dem Bundesverkehrswegeplan in die Fehmarnbeltquerung und deren Anschlüsse fließen.

Dies hätte das Scheitern der festen Fehmarnbeltquerung zur Konsequenz, falls nicht in ausreichendem Umfang private Investoren gefunden werden können. Es lässt den Schluss zu, dass Mecklenburg-Vorpommern den Bau der festen Fehmarnbeltquerung nicht unterstützt.

Einschätzung der mecklenburg-vorpommerischen Landespolitik

Nach der Lektüre aller vorliegenden Dokumente stellt sich der Eindruck ein, dass die Möglichkeit

einer festen Fehmarnbeltquerung und allgemein ein Ausbau der Vogelfluglinie in Mecklenburg-Vorpommern totgeschwiegen wird. Dies wirft die Frage auf, ob dieses Projekt tatsächlich in der Raumordnung und Landesplanung keine Rolle spielt oder die Überlegungen nur nicht nach außen getragen werden. Die Aktivitäten zur Entwicklung der Häfen, allem voran von Sassnitz/Mukran und Rostock, lassen sich sowohl hinsichtlich einer allgemeinen Partizipation am wachsenden Ostseeverkehr⁶⁹ deuten, als auch als gezielte Maßnahmen um im Wettbewerb mit einer festen Fehmarnbeltquerung bestehen zu können. Insbesondere die Leitprojekte der ‚Region Rostock-Güstrow-Bad Doberan Marketing-Initiative‘ vermitteln letzteren Eindruck.

Insgesamt wäre ein offenerer Umgang mit der möglichen zukünftigen Konkurrenz durch eine ausgebaute Vogelfluglinie mit fester Fehmarnbeltquerung (selbst wenn die Ausbaustrecke nicht den HGV-Standard erreichen sollte) wünschenswert, weil nur ein offener Umgang eine Abstimmung der Raumordnungspolitik mit den Nachbarn erlaubt.

4.2.3 Fazit: Die Europabahn in der deutschen Raumordnung und Verkehrsplanung

Auf Bundesebene fordern alle untersuchten Dokumente die Verlagerung von mehr Verkehr auf die Schiene (und andere umweltfreundliche Verkehrsträger). Der Verkehrsbericht 2000 stellt dazu fest, dass das Eisenbahn-Bestandsnetz der Ertüchtigung bedarf, um die zukünftigen Verkehrsmengen bewältigen zu können. Die Forderung der Verkehrsverlagerung wird für den Güterverkehr noch vehementer vertreten als für den Personenverkehr. So bezeichnet z.B. der Raumordnungspolitische Orientierungsrahmen den Ausbau des bestehenden Schienennetzes für den schnellen Güterverkehr als hochprioritäre Aufgabe. Der Verkehrsbericht 2000 schränkt ein, die Schiene könne nur bei größeren Transportweiten höhere Zuwachsraten erwarten. Die Realisierung der Europabahn wirkte – obwohl sie in erster Linie ein dem Personenverkehr dienendes Projekt ist – auf alle genannten Ziele unterstützend.

Alle untersuchten Dokumente der Bundesebene sehen den weiteren Ausbau des HGV-Netzes vor. Die Aufgabe des HGV wird v.a. darin gesehen, bislang mit Kurzstreckenflügen durchgeführte Verkehre, zu denen auch Zubringerflüge gehören, zu übernehmen. Das Bundesschienenwegeausbaugesetz räumt daher Strecken, die eine direkte Anbindung an internationale Verkehrsflughäfen herstellen, Vorrang ein. Ein Zweck der Verlagerung ist es, vermehrt Kapazitäten für Mittel- und Langstreckenflüge zu schaffen. Aus Umweltsicht ist dies durchaus kritisch zu sehen. In Anbetracht der politischen Realitäten muss aber festgestellt werden, dass die Alternative zur Verlagerung der Kurzstreckenflüge auf den HGV nicht weniger Mittel- und Langstreckenflüge lautet, sondern verstärkter Ausbau der Flughäfen. Folglich ist der verfolgten Strategie der Substitution der Kurzstreckenflüge durch den HGV zuzustimmen.

Zwar wird die allgemeine Dringlichkeit der Ertüchtigung des Eisenbahnnetzes auf die als bedeutend erkannte Relation Hamburg - Kopenhagen bzw. Öresundregion übertragen, die Ausbauziele bleiben auf deutscher Seite aber bescheiden.

⁶⁸ siehe hierzu z.B. BREITZMANN (2002)

Der Raumordnungspolitische Orientierungsrahmen formuliert den Bedarf, den hochbelasteten, auch dem Transitverkehr dienenden, Korridor Hamburg - Lübeck - Kopenhagen vom Straßenverkehr zu entlasten. Die feste Verbindung über den Fehmarnbelt bezeichnet er als erforderlich. Der Bundesverkehrswegeplan 1992 und der Entwurf für den Bundesverkehrswegeplan 2003 weisen in Übereinstimmung mit dem Bundesschienenwegeausbauplan die Vogelfluglinie als Ausbaustrecke aus. In der Raumwirksamkeitsanalyse zur Bundesverkehrswegeplanung wird festgestellt, dass der Ausbau zu einer sehr hohen verkehrlichen Entlastung des Fernverkehrskorridors und der durchquerten Regionen führt. Aus der Vereinbarung zwischen dem deutschen und dem dänischen Verkehrsministerium über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindungen im Korridor Hamburg - Öresund geht jedoch eindeutig hervor, dass die Aufwertung zur HGV-Strecke nicht vorgesehen ist.

Die konkret vorgeschlagenen Maßnahmen bleiben hinter der durchgängigen Darstellung der Vogelfluglinie als wichtiger europäischer Achse zurück. Ein Grund dafür ist in der nach wie vor offenen Entscheidung zur festen Fehmarnbeltquerung zu sehen. Fällt diesbezüglich eine negative Entscheidung, wird sich kein positives Kosten-/Nutzen-Verhältnis für eine HGV-Strecke Hamburg - Puttgarden erreichen lassen, womit das Vorhaben dann ohnehin bis auf Weiteres politisch sterben wird. Eine Aufstufung des Projektes zur Ausbaustrecke für den HGV⁷⁰ nach einer positiven Entscheidung über die feste Fehmarnbeltquerung bringt vergleichsweise mehr politisches Ansehen. Diese Aufstufung bereitet der Bundesraumordnung keine Schwierigkeiten. Dies gilt gleichermaßen für eine HGV-Neubaustrecke.

Auf der Ebene der Länder besteht keine so weitgehende Übereinstimmung der einzelnen Pläne. Seit dem Regierungswechsel im Jahr 2001 hat sich die Freie und Hansestadt Hamburg einer HGV-Verbindung nach Schweden geöffnet und bekundet ihre Unterstützung des Projektes Europabahn durch ihren Beitritt zum Verein *'Europakorridore'*. Konkrete Schritte zur Vorbereitung der Umsetzung, beispielsweise Untersuchungen zu möglichen Trassenführungen, wurden bisher jedoch nicht unternommen und diesbezüglich wird auf den Bedarfsträger Deutsche Bahn AG verwiesen. Lediglich die Elektrifizierung und Kapazitätserweiterung der Strecke Hamburg - Lübeck wird gegenwärtig konkret vorangetrieben. Dies allein ermöglicht aber noch keinen Hochgeschwindigkeitsverkehr.

In Schleswig-Holstein ist tendenziell eine Entwicklung weg vom Projekt einer HGV-Strecke zu beobachten. Während der Landesraumordnungsplan von 1998 das Ziel der Planung einer festen Fehmarnbeltquerung zur Herstellung einer weiteren europäischen HGV-Strecke enthält, wird im Entwurf zum Landesverkehrsprogramm zwar der Ausbau der Vogelfluglinie eingefordert, das Wort Hochgeschwindigkeitsverkehr wird in diesem Zusammenhang aber nicht erwähnt. Die Darstellung einer Trasse für eine Neubaustrecke ist nicht möglich, da die Landesplanung über die Aussagen der Bundesverkehrswegeplanung nicht hinausgehen kann. Auch hier gilt aber wie im Falle Hamburgs, dass eine Trassenfreihaltung in der Kompetenz der Landesplanung möglich ist. Auch in Schleswig-Holstein wird darauf jedoch verzichtet.

In Mecklenburg-Vorpommern stellt sich das Problem der Trassenfreihaltung für eine zukünftige

⁶⁹ D.h. für eine Hochgeschwindigkeit von mindestens 200km/h.

Europabahn nicht, auch darüber hinaus vermittelt die Landesplanung vordergründig den Eindruck, als hätte eine mögliche feste Fehmarnbeltquerung mit einem entsprechenden Ausbau der landseitigen Anbindungen auf Mecklenburg-Vorpommern keinen Einfluss. Aussagen zu Auswirkungen einer möglichen Europabahn auf den nach Mecklenburg-Vorpommern hinein ragenden Ordnungsraum Lübeck sind auf Grundlage des LROP nicht möglich und bedürfen eingehender Analysen.⁷¹ Die Erklärung, die Herstellung eines Fernverkehrsangebotes Berlin - Kopenhagen/Malmö sei wünschenswert, wirkt beinahe selbstlos: Die Fernzüge könnten nach dem HGV-Ausbau der Strecke Berlin - Büchen - Hamburg und der Vogelfluglinie zwar durch Ludwigslust hindurch, aber ohne jeden Halt an Mecklenburg-Vorpommern vorbei fahren. Dabei könnte auch Mecklenburg-Vorpommern von der Europabahn profitieren, wenn sich das Land engagierter für den Ausbau der Verbindung Berlin - Rostock (- Gedser - Nykøbing Falster → Europabahn) für möglichst hohe Geschwindigkeiten einsetzte. Gegenwärtig geht die Initiative für den Ausbau dieser Strecke hauptsächlich von der regionalen Ebene aus.

Insgesamt wird es auf Länderebene schwieriger als auf Bundesebene, im Falle einer Entscheidung für eine Neubaustrecke, diese in die entsprechenden Pläne zu integrieren. Dies liegt weniger an der genaueren räumlichen Festlegung, der ein solches Projekt auf Länderebene bedarf. Problematisch droht eher die fehlende Freihaltung von Trassenkorridoren zu werden, insbesondere in Bereichen, die einem hohen Nutzungsdruck unterliegen.

4.3 Dänische Ziele

Wie bereits in Kapitel 1.1 ausgeführt, beschäftigt sich diese Arbeit schwerpunktmäßig mit dem schwedischen und deutschen Teil der Europabahn. Da die Realisierung des Projektes ohne ihr dänisches Teilstück aber keine im intermodalen Wettbewerb konkurrenzfähige Verbindung herstellen kann und somit Stückwerk bliebe, wird in kürzerer Form auch auf die dänischen Zielvorstellungen eingegangen. Dabei beschränkt sich diese Studie auf die Ebene des Gesamtstaates.

4.3.1 Zielsetzungen auf nationaler Ebene

Die Ziele der Raumentwicklung werden für ganz Dänemark (ohne Färöer-Inseln und Grönland) im Landesplanungsbericht (*Landsplanredegørelse*) dargelegt, der mithin Gegenstand von Kapitel 4.3.1.1 ist.

Außerdem werden die Aussagen des Plans für das Eisenbahnnetz (*Plan for jernbanenettet*) erörtert, der die Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur festlegt (Kapitel 4.3.1.2).

Die Vereinbarung zwischen dem dänischen und dem deutschen Verkehrsministerium über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindungen im Korridor Hamburg - Öresund wurden bereits im Kapitel zu den deutschen Zielsetzungen behandelt (Kapitel 4.2.1.5).

⁷⁰ Beispielsweise der Situation auf dem Lübecker Immobilienmarkt.

4.3.1.1 *Landsplanredegørelse 2000* (Landesplanungsbericht 2000)

Bild 4.8 Vision Dänemark 2025 (Quelle: MINISTRY OF ENVIRONMENT AND ENERGY 2000, S. 14 f., verändert)

Der ‚Landesplanungsbericht 2000 – Lokale Identität und neue Herausforderungen‘ (*Landsplanredegørelse 2000 – Lokal identitet og nye udfordringer*) stellt die dänische Integrationsvision von Umwelt-, Wirtschafts- und sozioökonomischen Faktoren dar. Zu der Vision gehören optimale Wechselwirkungen zwischen öffentlichen und privaten Akteuren sowohl im gesamtstaatlichen als auch im örtlichen Zusammenhang (MINISTRY OF ENVIRONMENT AND ENERGY 2000, S. 4).

In der ‚Vision 2025‘ (Bild 4.8) ist der ungefähre Verlauf der Europabahn als internationale Verkehrsachse dargestellt. Bemerkenswert ist, dass die Querung des Fehmarn Belt unterbrochen eingezeichnet ist. Offenbar ist man sich in Dänemark keineswegs sicher, dass es im Jahr 2025 eine feste Fehmarnbeltquerung geben wird. Der Umstand, dass die feste Querung noch nicht einmal in einer Vision als vorhanden eingetragen ist, lässt sogar den Schluss zu, dass es in Dänemark Zweifel an der Vorteilhaftigkeit der festen Fehmarnbeltquerung gibt. Die Bahnlinien werden nicht nach ihrer Bedeutung (regional, national, international) unterschieden, allerdings ist nur eine Auswahl des Bahnnetzes abgebildet. Neue Trassen finden sich nicht. Der im Zuge der Europabahn angedachte Tunnel zwischen Helsingør

und Helsingborg ist nicht dargestellt. Zusammenfassend muss festgestellt werden, dass das Projekt Europabahn in der Vision Dänemark 2025 keine Rolle spielt.

Eine Erklärung dafür könnte sein, dass es ein wichtiges Ziel der dänischen Regierung ist, einen Paradigmenwechsel weg von einem weiteren Infrastrukturausbau, hin zu einer stärkeren Fokussierung auf die Nutzung der vorhandenen Infrastruktur zu vollziehen. Dadurch soll eine effektivere Verkehrsabwicklung sichergestellt werden (MILJØ- OG ENERGI MINISTERIET 2000, Kapitel 1, S. 12 ⁷³). Es wird die Erwartung geäußert, dass sich durch einen Dialog zwischen Behörden, Bestellern (*transportkøber*) und Verkehrsunternehmen (*transportører*) der Güterverkehr reduzieren lässt, indem seine Kapazitäten besser genutzt werden. An Sammelpunkten könnten Güter sowohl zwischen einzelnen Verkehrsträgern derselben Art neu zusammengestellt sowie auch zwischen Lkw, Schiff und Bahn umgeladen werden (MILJØ- OG ENERGI MINISTERIET 2000, Bilag 2, S. 27 ⁷⁴). Insgesamt setzt die dänische Politik den Schwerpunkt stärker auf den kombinierten Verkehr als auf die pauschale Verlagerung von Güterverkehren auf Bahn und Schiff. So heißt es z.B. unter dem Punkt ‚Strategie für Logistik und Gütertransport‘: *„Schiff und Zug werden oft, aber bei weitem nicht immer, das umweltmäßig optimale [Verkehrsmittel] sein.“* (MILJØ- OG ENERGI MINISTERIET 2000, Kapitel 4, S. 12 ⁷⁵, Anm. d. Verf.). Durch die Bildung multimodaler Transportketten ließen sich die verkehrsbedingten Emissionen reduzieren und der Energieverbrauch verringern. Dies bedinge allerdings Änderungen der Logistik und eine Veränderung der Transportgewohnheiten in der Wirtschaft, die aber sowohl der Umwelt als auch den Unternehmen zugute kämen (MILJØ- OG ENERGI MINISTERIET 2000, Bilag 2, S. 27 ⁷⁶).

Im Hinblick auf die Raumentwicklung wird die Öresund-Region als Teil des polyzentrischen europäischen Städtesystems gesehen, die dazu beiträgt, das Muster der bedeutendsten Metropolen in Europa zu verändern. Von der europäischen Ebene aus betrachtet, ist die Öresund-Region ein verhältnismäßig kleiner Kooperationsraum der Raumentwicklung. Aus dänischer Sicht hingegen ist sie sehr bedeutend und symbolisiert geradezu eine ungleiche Verteilung der Investitionen sowie eine verzerrte Entwicklung des Landes (MINISTRY OF ENVIRONMENT AND ENERGY 2000, S. 16).

4.3.1.2 Plan for jernbanenettet (Plan für das Eisenbahnnetz)

Der *Plan for jernbanenettet* (Plan für das Eisenbahnnetz) der dänischen Eisenbahninfrastrukturbehörde BANESTYRELSEN umfasst die Investitionen und Reinvestitionen in das dänische Schienennetz mit Ausnahme der kommunalen Schiene. Zudem enthält er eine Bestandsaufnahme sowie Prognosen und Zielsetzungen zu dessen Entwicklung. Im vorliegenden Fall werden die Prognosen und Zielsetzungen für das Jahr 2005 formuliert, die Maßnahmen umfassen die Jahre 2000 - 2004.

Das dänische Eisenbahnnetz ist in Bahnklassen (*baneklasser*) eingeteilt (siehe Bild 3.8 auf S. 47). Die Anforderungen an die Qualität und die Priorisierung für Ausbaumaßnahmen nehmen ab, je niedriger die Bahnklasse ist. Die folgende Aufzählung nennt die Ziele für die Höchstgeschwindigkeiten der jeweiligen Bahnklassen für das Jahr 2009:

- *Hovedbaner* (Hauptbahnen), 200 km/h

⁷¹ Die zusätzliche Angabe des Kapitels in den Kurzbelegen MILJØ- OG ENERGI MINISTERIET 2000 geschieht aufgrund der kapitalweisen Seitennummerierung dieser Veröffentlichung.

⁷² Übersetzt vom Verfasser unter Mitwirkung von Gernot Steinberg.

- *Regionalbaner* (Regionalbahnen), 160 km/h
- *S-baner* (S-Bahnen), 120 km/h
- *Lokalbane 1 og 2* (Lokalbahnen 1 und 2), 140 km/h
- *Godsbaner* (Güterbahnen), 40 - 80 km/h und
- *Restbaner* (Restbahnen), ohne Geschwindigkeitsziel (BANESTYRELSEN 2000, S.82 ff.).

Restbahnen sind stillgelegte Strecken, die zum Verkauf stehen.

Die Strecke Rødby - Ringsted - Kopenhagen - Öresund wird als Bestandteil des TEN-Hochgeschwindigkeitsnetzes aufgeführt. Es wird aber gleichzeitig darauf hingewiesen, dass sich die TEN-Leitlinien derzeit in Revision befinden und sich demzufolge Änderungen am Umfang des dänischen HGV-Netzes ergeben können (BANESTYRELSEN 2000, S.10 ¶). Als Hochgeschwindigkeitsstrecken werden solche Strecken definiert, auf denen mit mehr als 200 km/h gefahren werden kann (BANESTYRELSEN 2000, S.113 ¶). Anders als die EU (RICHTLINIE 96/48/EG, Anhang I, Nr. 1 b) und die deutsche Verkehrswegeplanung (z.B. Anlage zu §1 BSchwAG) unterscheidet er nicht zwischen Ausbaustrecken und Neubaustrecken für den Hochgeschwindigkeitsverkehr.

Für den Abschnitt Rødby - Ringsted wird bei den Zielen zu den einzelnen Bahnklassen angemerkt, dass als EU-konformes Interoperabilitätsziel (gemäß den Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität, TSI) entweder der Ausbau auf 200 km/h oder der Neubau für Geschwindigkeiten von mindestens 250 km/h erforderlich ist. Allerdings wird für dieses Ziel kein Zeitrahmen angegeben, sondern darauf hingewiesen, dass es keine aktuellen Pläne für eine Ertüchtigung der Strecke für höhere Geschwindigkeiten gibt (BANESTYRELSEN 2000, S. 89 ¶).

Bereits im Zeitraum bis 2004 wird wegen der Verkehrszunahme mit Engpässen im Bahnnetz gerechnet. Die erwartete Steigerung der in Dänemark erbrachten Zugkilometer von 1999 auf 2005 beträgt im Personenverkehr +20%, im Güterverkehr +36%. Die Große-Belt-Querung wird, wenn die Prognosen eintreten, zum Engpass. Dort dürfen gegenwärtig nicht gleichzeitig Personen- und Güterzüge die gleiche Tunnelröhre befahren, bei Gefahrguttransporten darf auch in der zweiten Röhre kein Personenzug verkehren. Die Kapazität ließe sich jedoch mit einer Lockerung dieser Restriktionen erhöhen, schlägt der *Plan for jernbanenettet* vor (BANESTYRELSEN 2000, S.27 ¶). Ob sich dadurch der Engpass aufheben ließe oder nur vermindert würde, wird ebensowenig erläutert, wie die sicherheitsrelevanten Auswirkungen einer solchen Lockerung. Wenn der gesamte von oder über Seeland verkehrende Güterverkehr weiterhin über die Große-Belt-Querung geführt wird, wird es aber auch dann nach einigen Jahren erneut zu Engpässen an der Querung des Großen Belts kommen. Die Ursache dafür ist in dem weiter steigenden Verkehrsaufkommen zu sehen.

4.3.2 Fazit: Die Europabahn in der dänischen Raumordnung und Verkehrsplanung

Die betrachteten Planungsdokumente lassen den Schluss zu, dass gegenwärtig auf nationaler Ebene kaum Interesse an dem Projekt Europabahn besteht. Dies wird an dem Verzicht der Darstellung von HGV-Strecken in der *Vision 2025* ebenso deutlich wie an der vorsichtigen, gestrichelten Darstellung der festen Fehmarnbeltquerung. Ohne feste Fehmarnbeltquerung wird dem dänisch-deutschen Teil des Projektes Europabahn die Grundlage entzogen, da heute im Zugverkehr allein von der Ankunft im Bahnhof Puttgarden bis zur Abfahrt von Bahnhof Rødby eine volle Stunde vergeht (HAFAS 2002, CD-ROM), die Flugdauer von Hamburg nach Kopenhagen aber nur 55 Minuten beträgt (BILLIGER-FLIEGEN.COM 2003, Internet).

Die Karte *Vision 2025* (Bild 4.8) ist Ausdruck des Politikwechsels, der in Dänemark stattgefunden hat. Im Landesplanungsbericht 1997⁷⁵ ist sowohl eine Hochgeschwindigkeitsbahn Hamburg - Schweden via Vogelfluglinie als auch eine feste Fehmarnbeltquerung Bestandteil aller entsprechenden Karten. Auch die von NELLDAL/TROCHE (Kapitel 3.3.1) zitierte Studie zu einer HGV-Strecke Kopenhagen - Rødby datiert aus dem Jahr 1997. Das neue Paradigma der effektiveren Ausnutzung der bestehenden Infrastruktur ist vordergründig ein Gewinn für die Umwelt, da mit jedem Infrastrukturneubau Eingriffe in die Landschaft verbunden sind. In die Betrachtung muss jedoch miteinbezogen werden, dass gegenwärtig durch die im Güterverkehr ausschließlich genutzte Große Belt-Querung viele vermeidbare Tonnenkilometer erbracht werden, die zu einem erhöhten Energieverbrauch führen. Der dänische Plan für das Eisenbahnnetz rechnet bereits um 2004 mit Engpässen im Schienengüterverkehr auf der Große-Belt-Querung und wirft damit die Frage auf, wie eine überlastete Infrastruktur effektiver genutzt werden kann. Die (Zurück-) Verlagerung eines Teils des Güterverkehrs auf den gebrochenen Verkehr der Vogelfluglinie ist für die Transportwirtschaft (außer für den Fährreeder) unattraktiv. Dies führt zu der Folgerung, dass der Eisenbahnverkehr an der Entwicklung seiner vollen Potenziale gehindert (werden) wird und der Güterverkehr auf der Straße verbleibt oder gar dorthin ausweicht. Ohne HGV-Infrastruktur wird es auch keine Verlagerung von Kurzstreckenflügen Hamburg - Kopenhagen (bzw. Öresundregion) auf die Bahn geben.

Es ist somit zweifelhaft, ob ein Verzicht auf den Infrastrukturaus- bzw. -neubau tatsächlich ein Gewinn für die Umwelt ist. Da die Vogelfluglinie als Achse nicht in Frage gestellt wird, lässt sich die Europabahn im Bedarfsfall ohne große Probleme wieder in die räumlichen Entwicklungsziele aufnehmen. Damit, und dies zeigt sehr deutlich die Vereinbarung zwischen dem dänischen und dem deutschen Verkehrsministerium über die Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindung im Korridor Hamburg - Öresund (siehe Kapitel 4.2.1.5), ist jedoch bis auf Weiteres nicht zu rechnen.

⁷⁵ Miljø- og Ministeriet (1997): Danmark og europæisk planpolitik – Landsplanredegørelse fra miljø- og energiministerien; København; ISBN 87-601-1529-7.

4.4 Schwedische Ziele

Der größte Teil der Europabahn verläuft durch Schweden, wo auch die Idee zu dem Projekt entstand. Betrachtet man die Liste der Mitglieder und Interessenten von *Europakorridoren* (siehe Tabelle 3.6 auf S. 55), so entsteht der Eindruck, dass an der Realisierung des Projektes aufgrund der überwältigenden Zustimmung kaum Zweifel bestehen können.

In diesem Kapitel wird aufgezeigt, inwieweit die Europabahn tatsächlich bereits Eingang in die schwedischen Pläne und Programme zur Verkehrsinfrastrukturentwicklung und – soweit vorhanden – zur Raumordnung gefunden hat bzw. inwieweit diese Pläne und Programme eine Integration des Projektes ermöglichen. Wie im mit Deutschland befassten Kapitel wird die Betrachtung auf zwei Ebenen durchgeführt.

Zum besseren Verständnis der Zielsetzungen des schwedischen Gesamtstaates (Reichsniveau) und der *län* (Provinzen) ist ein den Aufbau des schwedischen Planungssystems erklärendes Kapitel vorgeschaltet. Da die Gemeinden eine starke Stellung in der schwedischen Planung haben, werden auch ihre Aufgaben und Befugnisse nachfolgend dargestellt, obwohl sie nicht Gegenstand der weiteren Analyse sind.

4.4.1 Der Aufbau des schwedischen Planungssystems

Der Aufbau des schwedischen Planungssystems unterscheidet sich wegen des unterschiedlichen Staatsaufbaus wesentlich vom deutschen Planungssystem. Die Verteilung der gesellschaftlichen Aufgaben auf die drei Verwaltungsebenen Gesamtstaat (*riksnivå*), Provinzen (*län*) und Gemeinden (*kommuner*) legt der Reichstag (*riksdag*) fest (ARL u.A. 2001, S. 20). Sie ist ständigen Veränderungen unterworfen (SI 2000b, S. 4).

4.4.1.1 Planung auf *riksnivå* (gesamtstaatlicher Ebene)

Planungen und deren Umsetzung müssen in Schweden die Bestimmungen des Umweltgesetzes (*Miljöbalken*) einhalten. Insoweit wirkt dieses Gesetz als Rahmen für die räumliche Planung. Der eigentliche Planungsprozess unterliegt dem Plan- und Baugesetz (*plan- och bygglagen*), das die Bodennutzung regelt und Vorschriften zur Errichtung und Änderung von Bauwerken enthält (ARL u.A. 2001, S. 24 ff.).

Auf gesamtstaatlicher Ebene – in Schweden als *riksnivå* (Reichsebene) bezeichnet – liegt die Zuständigkeit für die räumliche Planung gegenwärtig beim Umweltministerium (*Miljödepartementet*). Die Verkehrspolitik ist hingegen Sache des Wirtschaftsministeriums (*Näringsdepartementet*). Jedem Ministerium unterstehen verschiedene staatliche Fach- und Verwaltungsbehörden (*myndigheter*), die vom Ministerium jedoch nur begrenzt gesteuert werden können:

„Diese [Behörden] sind für die laufende Tätigkeit innerhalb der Staatsverwaltung verantwortlich. Die Regierung legt die Ziele, Leitlinien und die Verteilung der Ressourcen für die Arbeit der Behörden fest. Doch erteilt sie den Behörden keine Weisungen über die Anwendung der Gesetze oder die Beschlussfassung in den verschiedenen Sachfragen.“ (SI 2001, S. 3, Anm. d. Verf.)

Die staatliche Fachbehörde mit den umfangreichsten Aufgaben im Bereich der räumlichen Planung ist *Boverket* (Zentralamt für Wohnungswesen, Bauwesen und Raumordnung). *Boverket* ist in der Forschung in den Bereichen der nachhaltigen Stadtplanung, der Raumentwicklung (sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene) sowie im Wohnungswesen und der Bestandsentwicklung tätig. Weitere wichtige Aufgaben bestehen darin, einen Beitrag zur Konkretisierung des schwedischen Umweltziels der ‚Guten bebauten Umwelt‘ (siehe Kapitel 4.4.2.4) zu leisten, auf eine demokratischere Planung mit mehr Beteiligung hinzuwirken und die Harmonisierung in der europäischen Baubranche voranzutreiben (BOVERKET 2002, Internet ■).

Im Verkehrswesen sind für die einzelnen Verkehrsträger bzw. deren Infrastruktur verschiedene staatliche Verwaltungsbehörden zuständig: *Luftfartsverket* (Zentralamt für Zivilluftfahrt), *Sjöfartsverket* (Schwedisches Schifffahrtsamt), *Banverket* (Zentralamt für Eisenbahnwesen) und *Vägverket* (Zentralamt für Straßenwesen). Dementsprechend gibt es keine übergreifende Infrastrukturplanung.

Gebiete mit nationaler Bedeutung für bestimmte Nutzungen oder Funktionen können als sog. Reichsinteressen (*riksintresser*) nach dem Umweltgesetz ausgewiesen werden. Schutzziele können beispielsweise Naturschutz, Freizeitgestaltung, Denkmalschutz oder Verkehr sein (ARL u.A. 2001, S. 126). So sind beispielsweise alle bestehenden und geplanten Eisenbahnstrecken des schwedischen Kernnetzes (*stomnät*) und die zugehörigen Betriebsanlagen Reichsinteressen (BANVERKET 2002b, Internet ■). Reichsinteressen gehen anderen (öffentlichen und privaten) Interessen stets vor; sie dürfen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden. Müssen sie gegeneinander abgewogen werden, so ist den militärischen Verteidigungszielen stets Vorrang einzuräumen. Von den anderen Zielen soll stets dem Ziel Vorrang eingeräumt werden, das am besten zu einer nachhaltigen Entwicklung beiträgt (TRANSPORTGRUPPEN/SVERIGES HAMNAR 2002, Internet ■).

Vor der Festlegung von Reichsinteressen werden sie gemeinsam von den zentralen staatlichen Behörden und den betroffenen Provinzialregierungen und Gemeinden beraten. Ausgewiesene Reichsinteressen sollen im Rahmen der Flächennutzungsplanung präzisiert, also beispielsweise räumlich genau abgegrenzt, werden (ARL u.A. 2001, S. 25, 126).

4.4.1.2 Planung auf Ebene der *län* (Provinzen)

Schweden ist derzeit in 21 *län* (Provinzen) unterteilt. Die *länsstyrelserna* (Provinzialregierungen) unterliegen bereits seit Jahrzehnten einem weiterhin anhaltenden Prozess der Veränderung. Sie vertreten die zentrale Staatsverwaltung und werden vom *landshövding* (Regierungspräsidenten) geleitet, der von der schwedischen Regierung ernannt wird. Die Aufgabe der *länsstyrelserna* ist es, unter Berücksichtigung der spezifischen regionalen Gegebenheiten, die nationalen Politikziele umzusetzen. Faktisch geschieht dies, indem sie die staatlichen und kommunalen Tätigkeiten koordinieren und deren Übereinstimmung insbesondere mit den Zielen der Umwelt- und Regionalpolitik überwachen. Zudem fungieren die *länsstyrelserna* als regionale Dienststellen für bestimmte Fach- und Verwaltungsbehörden, so z.B. für *Boverket* (s.o.), und als Kontaktstellen für die regionalen EU-Strukturfonds (ARL u.A. 2001, S. 19).

Die *länsstyrelserna* vertreten nicht nur die Reichsebene in den *län*, sondern auch die *län* der Reichsebene gegenüber. So informieren sie die Regierung über die Probleme und Bedürfnisse in den jeweiligen *län* und schlagen Maßnahmen zur Problemlösung vor. Sie sind für die regionale Wirtschaftsförderung und die Raumentwicklung tätig. Die Regierung besitzt ihnen gegenüber in Einzelfragen keine Weisungsbefugnis (EUROPEAN COMMISSION 2000, S. 30).

Die fehlende demokratische Legitimierung der *länsstyrelserna* durch die Bevölkerung der jeweiligen *län* wird in Schweden seit Jahrzehnten diskutiert. In einem von 1997 bis Ende 2002 gelaufenen Pilotprojekt, wurden in vier *län*⁷⁴, den *försöksregioner* (Pilotregionen/Testregionen), Aufgaben an regionale Selbstverwaltungsorgane übertragen (ARL u.A. 2001, S. 19, 62, 85).

Im Herbst 2001 wurde eine Regierungsvorlage eingebracht, nach der auf lange Sicht alle *län* ein regionales Selbstverwaltungsorgan bekommen sollen. Folgerichtig ist das Pilotprojekt in den Provinzen Schonen und Västra Götaland verlängert worden, die Provinzen Kalmar und Gotland sollen im Zuge der Gesetzesänderung ein ordentliches regionales Selbstverwaltungsorgan erhalten. Es soll die Zuständigkeit für die Regionalentwicklung übernehmen, die derzeit meist bei den *länsstyrelserna* angesiedelt ist. Bereits im Laufe des Jahres 2003 werden zehn bis 15 *län* solche regionalen Selbstverwaltungsorgane einrichten (SVENSKA KOMMUNFÖRBUNDET 2002a, Internet [1]).

Der Provinziallandtag (*landsting*) ist eine in allgemeiner Wahl gewählte Einrichtung der kommunalen Selbstverwaltung und bildet den Gegenpol zur *länsstyrelse* (ARL u.A. 2001, S. 85). In den meisten Fällen ist sein Mandatsgebiet mit dem der *länsstyrelse* identisch. Zur Zeit (Juni 2003) gibt es in Schweden 18 *landsting*, die zwei Regionen Västra Götaland und Schonen sowie die provinziallandtagsfreie Gemeinde Gotland (LANDSTINGSFÖRBUNDET 2002, Internet). Das SCHWEDISCHE INSTITUT fasst die Aufgaben des *landstings* wie folgt zusammen:

„Der Provinziallandtag ist für die Aufgaben verantwortlich, die von den Kommunen nicht auf örtlicher Ebene gelöst werden können, sondern eine größere regionale Koordinierung erforderlich machen. Der Provinziallandtag ist vor allem für das Gesundheitswesen und die Krankenpflege sowie für manche Ausbildungsformen einschließlich der beruflichen Bildung zuständig. Ihm obliegen auch Aufgaben in den Bereichen Kultur, Kommunikation und regionale Entwicklung.“
(SI 2001, S. 4)

Zu ergänzen ist, dass die *landsting* gemeinsam mit den Gemeinden für den lokalen und regionalen Personennahverkehr zuständig sind, der oft von in gemeinsamem Besitz befindlichen Gesellschaften betrieben wird (SI 2000b, S. 2).


Eine formelle Provinzial- oder Regionalplanung ist in Schweden bislang die Ausnahme. Zwar sind die rechtlichen Voraussetzungen für eine Regionalplanung geschaffen, es gibt jedoch keine Pflicht zur Aufstellung von Regionalplänen (*regionplaner*). Regionalpläne sind nicht rechtsverbindlich (ARL u.A. 2001, S. 122). Der zunehmende Bedarf an regionaler Planung wird in einer wachsenden Zahl von Kommunalverbänden (*kommunalförbund*) bewältigt. Von der rechtlichen Möglichkeit der Schaffung von Regionalplanungsverbänden (*regionplaneförbund*) wurde bisher (Stand 2001) kein Gebrauch gemacht (ARL u.A. 2001, S. 123).

⁷⁴ Gotland, Kalmar, Schonen; seit 1999 auch Västra Götaland

Beide Institutionen können von der Regierung zu Regionalplanungsorganen ernannt werden, dies soll jedoch nur mit Zustimmung der im Kommunalverband zusammengeschlossenen Gemeinden geschehen. Eine formelle Regionalplanung gibt es zur Zeit nur in *Stockholms län* (Provinz Stockholm), die auch als einzige über einen Regionalplan verfügt (siehe Kapitel 4.4.3.6). Vielfach wird jedoch eine informelle Regionalplanung betrieben (ARL u.A. 2001, S. 122 ff.).

Die Koordinierung der kommunalen Planungen zählt darüber hinaus zum Aufgabenbereich der *länsstyrelserna*, die bei der Aufstellung aller kommunalen Pläne konsultiert werden. Die Gemeinden sind angehalten, mit der *länsstyrelse* Übereinstimmung zu erzielen. Gelingt dies nicht und werden beispielsweise die Interessen von Nachbargemeinden unverhältnismäßig beeinflusst oder Reichsinteressen gefährdet, so können die *länsstyrelserna* den kommunalen Plan ganz oder teilweise aufheben (EUROPEAN COMMISSION 2000, S. 41).

4.4.1.3 Planung auf Ebene der Gemeinden

Zur Zeit gibt es in Schweden 289 Gemeinden; nur elf von ihnen haben mehr als 100.000 Einwohner. Es gibt etwa gleich viele Gemeinden mit mehr und mit weniger als 15.000 Einwohnern. Die Flächengröße der Gemeinden reicht von 9 qkm (Sundbyberg, 34.000 Einwohner, Nachbargemeinde von Stockholm) bis zum mehr als 2.000fachen dieser Größe, 19.447 qkm (Kiruna, 24.000 Einwohner, in Norrbotten) (SVENSKA KOMMUNFÖRBUNDET 2002b, Internet / SCB 2002, S. 18). Damit umfasst die größte schwedische Gemeinde etwa die Fläche von Rheinland-Pfalz (19.847 qkm, 4.035.000 Einwohner) (STATISTISCHES BUNDESAMT 2002b, Internet). Diese Randbedingungen sind bei den folgenden Ausführungen zu bedenken.

Der Gemeinderat (*kommunfullmäktige*), das höchste beschlussfassende Organ, wird alle vier Jahre zusammen mit dem Reichstag direkt vom Volk gewählt (SI 2000b, S. 2). Die Gemeinden verfügen in Schweden über das sog. kommunale Planungsmonopol. Dies verschafft den Gemeinden eine starke Stellung dem Staat und den regionalen Behörden gegenüber, da eine Veränderung der Bodennutzung nur über einen kommunalen Plan zulässig ist (ARL u.A. 2001, S. 24, 75). Gleichwohl müssen von den Gemeinden ausgewiesene Reichsinteressen beachtet werden, wohingegen sie bei der Festsetzung neuer Reichsinteressen ein Vetorecht haben. Nur für bestimmte, national besonders bedeutsame, Anlagen gibt es Ausnahmen vom Vetorecht (ARL u.A. 2001, S. 26). Die Gemeinden unterliegen bei ihren Planungen der Aufsicht durch die *länsstyrelserna* (EUROPEAN COMMISSION 2000, S. 30).

Die kommunale Planung in Schweden ist, ähnlich der deutschen Bauleitplanung, zweistufig aufgebaut. Alle Gemeinden sind verpflichtet, einen das gesamte Gemeindegebiet umfassenden Flächennutzungsplan (*översiktsplan*) aufzustellen, der die Grundlage für den Umgang mit Boden und Gewässern darstellt. Dieser muss in jeder Mandatsperiode (4 Jahre) mindestens ein Mal beraten werden. Anders als in Deutschland ist der Flächennutzungsplan in Schweden auch Behörden gegenüber unverbindlich (ARL u.A. 2001, S. 24). Im Bedarfsfall können für bestimmte Teile des Gemeindegebiets detaillierte Flächennutzungspläne (*fördjupad översiktsplaner*) aufgestellt werden, die eine präzisere Ableitung des Bebauungsplans (*detaljplan*) ermöglichen (ARL u.A. 2001, S. 60).

Zentrales Instrument der kommunalen Planung ist der Bebauungsplan (*detaljplan*). Er ist sowohl Behörden als auch dem Einzelnen gegenüber rechtsverbindlich. Zusammen mit dem Beschluss eines

Bebauungsplans wird der Zeitraum der Planrealisierung festgesetzt, der fünf bis 15 Jahre betragen kann (ARL u.A. 2001, S. 24).

Für Gebiete, die nicht von einem Bebauungsplan erfasst werden, können Gebietsfestsetzungen (*områdesbestämmelser*) erlassen werden. Sie weisen eine geringere Regelungstiefe als Bebauungspläne auf, sind jedoch ebenfalls rechtsverbindlich gegenüber jedermann. Sie dienen zur Umsetzung der Ziele der Flächennutzungsplanung oder zur Sicherung von Reichsinteressen (*riksintresser*, siehe Kapitel 4.4.1.1). Sie kommen hauptsächlich außerhalb dichter Bebauung zum Einsatz (ARL u.A. 2001, S. 24, 110).

4.4.2 Zielsetzungen auf nationaler Ebene

Wie oben erläutert, ist die räumliche Planung auf Reichsebene nur schwach ausgeprägt. Das einzige, das ganze Land umfassende, Zielvorstellungen verräumlichende und fachplanungsübergreifende Dokument ist die Zukunftsperspektive *Sverige 2009* (Schweden 2009). Sie wird in Kapitel 4.4.2.1 vorgestellt.

In der Infrastrukturplanung fehlt ein verkehrsträgerübergreifender Plan. Der Unterhalt und Ausbau der Schienenwege ist in Schweden zur Zeit noch im *Stomnätsplan* (Kernnetzplan) geregelt, der im Jahr 2004 durch den *Banhållningsplan* (Plan für den Ausbau und Unterhalt der Schienenwege) ersetzt wird. Weitere Erläuterungen sind Kapitel 4.4.2.2 zu entnehmen.

Es gibt eine Reihe politischer Beschlüsse, die die Haltung des schwedischen Staates der Eisenbahn gegenüber aufzeigen. Die wichtigsten werden nachfolgend beschrieben.

4.4.2.1 *Sverige 2009 – förslag till vision* (Schweden 2009 – Entwurf zu einer Vision)

Im Vorfeld des schwedischen EU-Beitritts und unter dem Eindruck der anlaufenden Ostsee-zusammenarbeit unter Einbeziehung der osteuropäischen Staaten, wurde in der ersten Hälfte der neunziger Jahre von BOVERKET (1994) im Auftrag der Regierung die Zukunftsperspektive *Sverige 2009* (Schweden 2009) erarbeitet. Rechtliche Bindungswirkungen gehen von ihr nicht aus, dennoch hat sie beachtlichen Einfluss auf die schwedische Planung ausgeübt. Es versteht sich als schwedischer Teil der *Vision and Strategies around the Baltic Sea 2010* (VASAB 2010, siehe Kapitel 4.1.3), die wie *Sverige 2009* im Dezember 1994 veröffentlicht wurde. In der Zusammenfassung heißt es: „*Sverige 2009 ist eine räumliche Zukunftsperspektive, die Fragen der Bebauungsentwicklung, des Verkehrs, der Bodennutzung und der Umwelt behandelt.*“ (BOVERKET 1994, S. 2 [1]). Bei *Sverige 2009* wurde mithin ein fachplanungsübergreifender Ansatz gewählt. Dies ist angesichts der in Schweden vielfach rein sektoralen Planung bemerkenswert.

Die dem Verfasser vorliegende Zusammenfassung von *Sverige 2009* ist in folgende Kapitel

- „*Einige Voraussetzungen*“,
- „*Die Vision*“,
- „*Strategien für die räumliche Entwicklung in Richtung der Vision*“ und
- „*Handlungsprogramm – fortgesetzte Beratung und neue Teilstudien*“ ([1]).

Von zentraler Bedeutung für das Projekt Europabahn ist der im Kapitel „Die Vision“ stehende Teil „Zusammenwirkende Orte“, auf den im vorangehenden Kapitel bereits hingeführt wird.

Dort wird die für europäische Verhältnisse dünne Besiedlung zwischen den im Zusammenhang bebauten Gebieten und die große Entfernung zu den wichtigsten Märkten konstatiert. Diese Struktur erfordert es, dass das Verkehrssystem nationale, regionale und lokale Verkehrsbedürfnisse bündelt. Seit der Zeit der Industrialisierung sind Nord- und Westeuropa die Hauptexportmärkte für Schweden. Auch die internationalen Kontakte in Wissenschaft, Forschung und Entwicklung liegen vor allem dort (BOVERKET 1994, S. 6 f. [1]). Seit der Öffnung Osteuropas sind Schwedens Tore zum Rest der Welt allerdings in einer Phase der Veränderung begriffen: „Stockholm und Mälardalen können wieder Schwedens Tore Richtung Osten werden. Norrköping und Nyköping/Oxelösund können eine wachsende Bedeutung für Verbindungen Richtung Baltikum und Polen bekommen.“ (BOVERKET 1994, S. 7 [2]).

Um die europäischen Märkte zu erreichen, kommt dem Fernverkehrssystem eine große Bedeutung zu. Jedoch ist es für den Einzelnen und die Wirtschaft ebenso wichtig, über ein leistungsfähiges lokales und regionales Verkehrssystem zu verfügen, da auf dieser Ebene die meisten Wege zurückgelegt werden. Daher soll eine verkehrsträgerübergreifende Sichtweise entwickelt werden, die im Rahmen der Umweltziele (*miljömål*, siehe Kapitel 4.4.2.4) in einer integrierten Strategie des Zusammenspiels der Verkehrsträger mündet. Im Hinblick auf die regionale Erreichbarkeit wird dabei auch dem Inlandsflugverkehr Bedeutung zugemessen (BOVERKET 1994, S. 9 [3]).

In Bezug darauf, dass das Verkehrsaufkommen im 20. Jahrhundert trotz der Einführung des Telefons, des Sprechfunks und der Faxgeräte weiter zugenommen hat, wird davon ausgegangen, dass auch die Neuen Medien nicht zu einem Rückgang des physischen Verkehrs führen werden (BOVERKET 1994, S. 10 [4]).

Als *Orter i samverkan* (Zusammenwirkende Orte, Bild 4.9) wird ein Achsensystem zwischen den Städten bzw. Agglomerationen präsentiert, das im Grunde der Ursprung zur Idee der Europabahn – jedenfalls der schwedischen Teilstrecke – sein könnte. Laut *Europakorridoren* (KARLSSON/SIBBMARK 02.09.2002, mündlich [5]) ist die Entstehungsgeschichte des Projekts Europabahn/Götalandsbahn jedoch eine andere (siehe Kapitel 3.3).

Wegen der großen Bedeutung des Konzeptes *Orter i samverkan* für die staatliche schwedische Planung im Allgemeinen und für die Europabahn im Besonderen, soll hier die in *Sverige 2009* zu den Karten gegebene Erläuterung des Konzeptes in voller Länge zitiert werden:

[A] „Schwedens Besiedlungsmuster kann verglichen werden mit einem Archipel von gut bevölkerten Inseln mit gut ausgestatteten Dienstleistungszentren, höheren Bildungseinrichtungen und einem guten lokalen Arbeitsmarkt. Auf den sechs Universitätsinseln wohnen ca. 40% der Bevölkerung des Landes. Auf den 18 weiteren Hochschulinseln wohnen 30% der Bevölkerung des Landes.“

[B] Die Siedlungen mit modernen spurgebundenen Systemen zu verbinden bringt mit sich, dass die heutigen Arbeitsmarkteinzugsbereiche, die zu großen Teilen aus abgegrenzten Inseln bestehen, zu zusammenhängenden Achsen von Arbeitsmärkten vereinigt werden. Das Netzwerk deckt ca. 80% von Schwedens Bevölkerung ab.

[C] Darüber hinaus, dass die Orte in den Netzwerkverbindungen mit unterschiedlichen Arbeitsmärkten und [unterschiedlicher] höherer Bildung Direktkontakt bekommen, bekommt auch deren Umgebung innerhalb von ca. 4 Meilen [1 schwedische Meile = 10 km] verbesserte Arbeitsmärkte.“ (BOVERKET 1994, S. 13 □, Anm. d. Verf.).

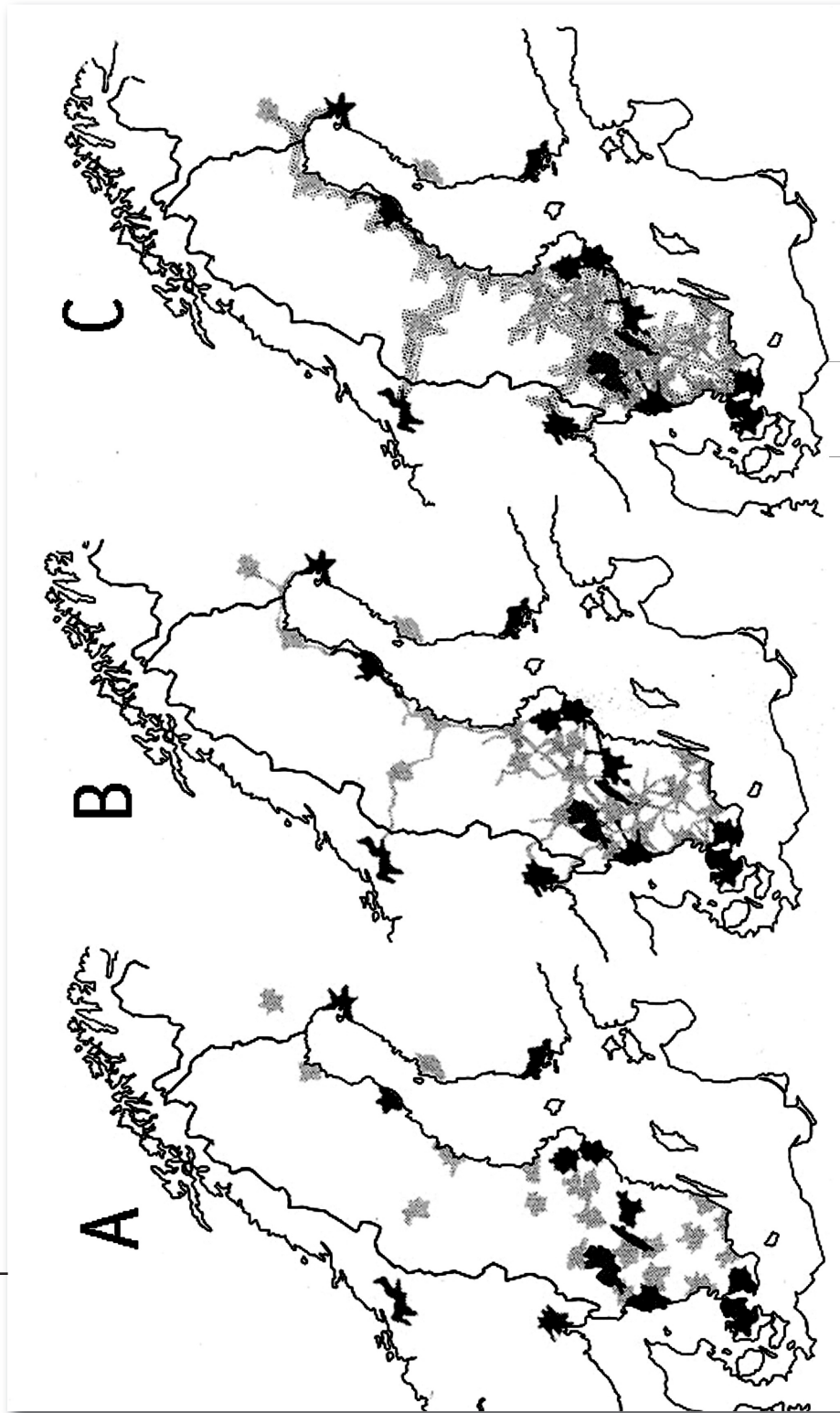


Bild 4.9 Orter i samverkan (Zusammenwirkende Orte) (Quelle: BOVERKET 1994, S. 13, verändert)

Mit „*unterschiedlichen Arbeitsmärkten und [unterschiedlicher] höherer Bildung*“ sind Arbeitsmärkte mit verschiedenen Wirtschaftsstrukturen sowie Bildungseinrichtungen mit verschiedenen Bildungszielen gemeint. Dementsprechend können sich die Orte untereinander ergänzen. Das Netzwerk ermöglicht es zudem, im Falle von Strukturkrisen durch das Pendeln zu einem Arbeitsplatz in einem anderen Ort des Netzwerkes, den bisherigen Wohnort beizubehalten (BOVERKET 1994, S. 13 ■). Dadurch lässt sich der Entstehung einer Abwärtsspirale durch einen Kaufkraftabfluss aus der betroffenen Region entgegenwirken.

Auch die Orte außerhalb des Netzwerkes sollen einen besseren Zugang zu Ausbildung und Forschung bekommen. Dazu ist angedacht, die Informationstechnologie zu nutzen, bei deren Einsatz die traditionellen Kleinbetriebe in den peripheren Landesteilen unterstützt werden sollen. Zudem verfügen viele dieser Orte über eine reiche Kulturumgebung (*kulturmiljö*), die zukünftig die Grundlage für einen kulturbasierten Tourismus bilden soll. Die Effektivität des Netzwerkes ermöglicht es außerdem, verstärkt Mittel für die peripheren Regionen einzusetzen (BOVERKET 1994, S. 14 ■). Insgesamt wird durch die Implementierung des Netzwerkes keine Zunahme der Disparitäten im Land erwartet.

Die Orte des Netzwerkes sollen mit schnellen Regionalzügen verbunden werden, da Bus und Pkw wegen der großen Entfernungen zwischen den Orten in Schweden keine annehmbaren Fahrzeiten erreichen können. Ferner wird so ein nachhaltiges, weil den Pendelverkehr per Pkw reduzierendes, Verkehrssystem aufgebaut (BOVERKET 1994, S. 14 f. ■). Diese Aussage ist zu hinterfragen. Zwar verbraucht ein Personenkilometer im Schienenverkehr im Allgemeinen⁷⁵ weniger Energie als ein Personenkilometer im Pkw, dieser Einspareffekt wird durch die längeren Wege, die der Vorstellung von BOVERKET gemäß zurückgelegt werden sollen, jedoch zumindest teilweise aufgezehrt.

Als eine der „*Strategien für die räumliche Entwicklung in Richtung der Vision*“ wird eine Reform des schwedischen Planungssystems vorgeschlagen. Dies wird notwendig, da zukünftige Planungen dem Prinzip der Nachhaltigkeit Rechnung tragen müssen und beispielsweise nicht alle Gemeinden in der Lage sind, innerhalb ihres Gemeindegebietes eine Kreislaufwirtschaft zu verwirklichen. Dennoch, so wird betont,

„ist die einzelne Gemeinde die beste Akteurin um die Botschaft der Vision zu verwalten, ausgehend von ihrer übergreifenden Verantwortlichkeit für die Nutzung von Boden und Gewässern ebenso wie für die Bebauungsentwicklung.“ (BOVERKET 1994, S. 27 ■, Zitat im Original in voller Länge hervorgehoben).

Im abschließenden Kapitel „*Handlungsprogramm - fortgesetzte Beratung und neue Teilstudien*“ wird auf den weiteren Beratungs- und Abstimmungsbedarf der Vision hingewiesen. Darüber hinaus werden 24 sog. „*Arenen der Zusammenwirkung*“ (*samverkansarenorna*) vorgestellt. Darunter finden sich u.a.

- Stockholm - Nyköping - Jönköping (Nr. 10)
- Jönköping - Värnamo - Ljungby - Helsingborg (Nr. 19)
- Helsingborg - Helsingør - Kopenhagen - Malmö (Nr. 24) (BOVERKET 1994, S. 30 f. ■).

⁷⁵ Natürlich wirkt sich der Besetzungsgrad der Verkehrsmittel entscheidend auf die Energiebilanz aus.

Damit ist der Verlauf der Europabahn von Kopenhagen bis Stockholm vollständig abgedeckt.

Es ist beachtlich, wie gut sich die Europabahn in die Zukunftsperspektive *Sverige 2009* einpasst. Erklären lässt sich dies damit, dass in *Sverige 2009*, ähnlich wie in deutschen Raumordnungsdokumenten, die Achsen der großräumigen Infrastruktur folgen. Die Europabahn verläuft in Schweden fast vollständig parallel zur, größtenteils zur Autobahn ausgebauten, Europastraße 4 (E 4). Zwischen Linköping und Stockholm folgt sie zudem der *Södra Stambanan*, d.h. einer bestehenden, großräumig bedeutsamen Bahnstrecke. Diese Achsen sind in *Sverige 2009* aufgenommen worden, deshalb lässt sich die Europabahn problemlos integrieren. Mit anderen Worten: Die Europabahn wirkte sich unterstützend auf die gesamtstaatlichen Ziele der schwedischen Raumentwicklung aus.

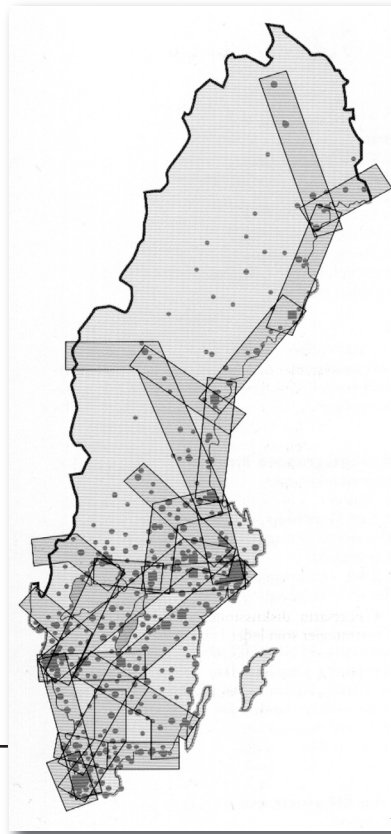


Bild 4.10 Samverkansarenorna
(Arenen der Zusammenwirkung)
(Quelle: BOVERKET 1994, S. 31)

4.4.2.2 *Stomnäsplan und Banhållningsplan* (Kernnetzplan und Plan für den Ausbau und Unterhalt der Schienenwege)

Der *Stomnäsplan* umfasst die langfristigen Planungen für die schwedischen Eisenbahnstrecken von nationaler und internationaler Bedeutung (*stomjárnvägar*) für den Zeitraum 1998 - 2007. Diese Strecken stehen seit 1988 in der Verantwortung von *Banverket* (Zentralamt für Eisenbahnwesen), während die Verantwortung für die Investitionen in die regionalen Bahnstrecken (*länsjárnvägar*) auf die *länsstyrelserna* (Provinzialregierungen) überging (ENARSSON 2001, S. 16 f. ■).

In diesem noch gültigen Plan ist der Ausbau der *Södra Stambanan* zwischen Malmö und Åkarp von zwei auf vier Gleise festgeschrieben. Im weiteren Verlauf werden zwischen Åkarp und Eslöv Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung unternommen (BANVERKET o.J., S. 12 ■). Diese Abschnitte werden (teilweise) auch von den über Malmö verkehrenden Zügen der Europabahn befahren werden. Zwischen Malmö und Mjölby wird zudem die maximale Radsatzlast auf 25 t erhöht (BANVERKET o.J., S. 12 ■). Im Großraum Stockholm werden verschiedene kapazitätserweiternde Maßnahmen, unter anderem ein Brückenneubau (die *Årstabro*), durchgeführt (BANVERKET o.J., S. 35 ■). Weitere Aussagen, die in Beziehung mit dem Projekt Europabahn gebracht werden können finden sich nicht.

In der vom Reichstag angenommenen Regierungsvorlage *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem* (Infrastruktur für ein nachhaltiges Verkehrssystem) (PROP 2001/02:20; siehe Kapitel 4.4.2.5) wurde beschlossen, ab der Planungsperiode 2004 - 2015 einen Plan für das gesamte schwedische Eisenbahnnetz aufzustellen, den *Banhållningsplan* (Plan für den Ausbau und Unterhalt der Schienenwege). Dieser Plan wird gegenwärtig von *Banverket* erarbeitet. Er hat zum Ziel, die im Planungszeitraum zur Erfüllung der verkehrspolitischen Ziele volkswirtschaftlich sinnvollen Betriebs-, Unterhaltungs-, Instandsetzungs- und Ausbaumaßnahmen aufzuzeigen (BANVERKET 2002c, Internet [1]). Ob und in welcher Form die Europabahn in den Plan aufgenommen wird, hängt von den Ergebnissen der von *Banverket* zu dem Thema durchgeführten Studie ab, deren Fertigstellung zunächst für Oktober 2002 angekündigt war, die sich aber bis über den Abschluss dieser Arbeit hinaus verzögerte.

4.4.2.3 De transportpolitiska målen (Die verkehrspolitischen Ziele)

Im Jahr 1998 beschloss der Reichstag die verkehrspolitischen Ziele (*transportpolitiska mål*) mit fünf Teilzielen⁷⁶. Das übergeordnete Ziel ist es, im ganzen Land eine gesamtwirtschaftlich effektive und nachhaltige Befriedigung des Verkehrsbedarfs der Bürger und der Wirtschaft zu erreichen. Dieses Ziel wird durch die fünf langfristig angelegten Teilziele präzisiert:

1. *Zugängliches Verkehrssystem*: Das Verkehrssystem soll so ausgestaltet werden, dass die grundlegenden Verkehrsbedürfnisse der Bürger und der Wirtschaft befriedigt werden können.
2. *Hohe Transportqualität*: Die Ausgestaltung und die Funktion des Verkehrssystems sollen für die Wirtschaft eine hohe Transportqualität bieten.
3. *Sicherer Verkehr*: Das langfristige Verkehrssicherheitsziel ist es, dass niemand durch Verkehrsunfälle getötet oder ernsthaft verletzt wird.
4. *Gute Umwelt*: Die Ausgestaltung und die Funktion des Verkehrssystems sollen den Erfordernissen einer guten und gesunden Lebensumwelt für alle angepasst werden. Dies beinhaltet sowohl den Schutz der natürlichen als auch der kulturellen Umwelt. Ein nachhaltiger Umgang mit Boden, Wasser, Energie und anderen natürlichen Ressourcen soll gefördert werden.
5. *Positive regionale Entwicklung*: Das Verkehrssystem soll eine positive regionale Entwicklung fördern. Dies soll teils durch den Ausgleich der unterschiedlichen Möglichkeiten der einzelnen Landesteile zur Entwicklung, teils durch Gegenmaßnahmen zu den durch lange Transportwege bedingten Nachteilen erreicht werden.

Von zentraler Bedeutung zur Zielerreichung ist eine verkehrsträgerübergreifende Sichtweise sowie eine für die Kunden zufriedenstellende Gestaltung des Verkehrssystems. Um dies voranzutreiben wurden seit der Beschlussfassung mehrere neue Behörden gegründet. Ein Beispiel ist *Rikstrafiken*, die u.a. für die verkehrsträgerübergreifende Abstimmung des öffentlichen Personenfernverkehrs zuständig ist (PROP 2001/02:20, S. 16 f. [1]).

⁷⁶ Diese sind festgeschrieben in prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266.

4.4.2.4 Svenska Miljömål (Schwedische Umweltziele)

Die schwedischen Umweltziele wurden erstmals in der Sitzungsperiode 1997/98 von der schwedischen Regierung vorgeschlagen und im April 1999 vom Reichstag verabschiedet (PROP 1997/98:145; BET 1998/99:MJU6; rskr 1998/99:183). Das übergeordnete Ziel der umweltpolitischen Regierungsarbeit ist es, der nächsten Generation ein Schweden zu überlassen, in dem die großen Umweltprobleme gelöst sind. Schweden möchte international treibende Kraft und Vorreiter in Bezug auf eine nachhaltige Entwicklung sein (PROP 1997/98:145 SAMMANFATTNING, S.2 [1]). Daher werden nicht allein die 15 Umweltziele gesetzt, sondern auch Schritte genannt, die dazu beitragen sollen, die Ziele zu erreichen. Dazu gehört auch eine intensivere horizontale und vertikale Zusammenarbeit in der (Gesellschafts-) Planung (*samhällsplanering*) (PROP 1997/98:145 SAMMANFATTNING, S. 27 [1]).

Im Hinblick auf die Europabahn ist das Ziel einer ‚Guten bebauten Umwelt‘ (*God bebyggd miljö*, PROP 1997/98:145 SAMMANFATTNING, S. 5 [1]) das bedeutendste. Die bebaute Umwelt soll

„zu einer Verbesserung der regionalen und der globalen Umwelt beitragen. Dazu soll das Natur- und Kulturerbe geschützt und entwickelt werden. Gebäude und Anlagen sollen an die Umwelt angepasst werden und einen nachhaltigen Umgang mit Boden, Wasser, Energie und anderen natürlichen Ressourcen fördern.“ (PROP 1997/98:145 SAMMANFATTNING, S. 5 [1]).

Das Ziel umfasst auch die Absicht, den alltäglichen Verkehrsbedarf der Menschen zu verringern (PROP 1997/98:145 SAMMANFATTNING, S. 15 [1]).

Die konsequente Beachtung dieses Ziels wird Einschränkungen bei den Trassierungsmöglichkeiten der Europabahn mit sich bringen. Andererseits ist die Europabahn durchaus als Projekt zu sehen, das zur Verbesserung der Umwelt beiträgt, in dem es Verkehre übernimmt, die bisher mit umweltschädlicheren Verkehrsträgern erbracht wurden. Der Absicht, die pro Person und Tag zurückgelegten Kilometer zu verringern wirkt die Europabahn indes entgegen (siehe Kapitel 2.2).

Die Umweltziele werden kontinuierlich präzisiert und weiterentwickelt. Die Regierung informiert jährlich über die Umweltziele und die entsprechenden Maßnahmen um diese zu erreichen, zuletzt im Juni 2002 in der *Nationell strategi för hållbar utveckling*⁷⁹ (Nationale Strategie für eine nachhaltige Entwicklung).

4.4.2.5 Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem (Infrastruktur für ein nachhaltiges Verkehrssystem)

Die Grundlagen dieses im Jahr 2001 gefassten Beschlusses zur Verkehrsinfrastrukturentwicklung sind die schwedischen Umweltqualitätsziele sowie das oben beschriebene verkehrspolitische Ziel. Die Teilziele des verkehrspolitischen Ziels wurden erweitert: Eine ‚hohe Transportqualität‘ soll nun nicht mehr allein für die Wirtschaft, sondern auch für die Menschen erreicht werden. Zudem wurde das Teilziel eines ‚gleichstellenden Verkehrssystems‘⁸⁰ (*jämställt transportsystem*) hinzugefügt.

⁷⁹ Regeringskansliet (2002): *Nationell strategi för hållbar utveckling*; regeringens skrivelse 2001/02:172; Stockholm; Zusammenfassung auch in englischer Sprache unter dem Titel ‚Summary of Government communication Sweden’s National strategy for sustainable development‘ beim Miljödepartementet (Umweltministerium) erhältlich.

⁸⁰ Im Sinne von einem den unterschiedlichen Verkehrsbedürfnissen von Frauen und Männern gleichermaßen gerecht werdenden Verkehrssystem.

Tabelle 4.4 Auszug der Finanzplanung Eisenbahn und Straße 2004 - 2015

Verwendung	Eisenbahn	Straße
Betrieb und Unterhalt	38 Mrd. SEK	87 Mrd. SEK
Investitionen (Neu-/Ausbau)	100 Mrd. SEK	39 Mrd. SEK
Winterdienst und Beseitigung von Frostschäden	-	17
Summe	138 Mrd. SEK	143 Mrd. SEK

Quelle: eigene Darstellung; Daten: bet 2001/02:TU2, S. 53 ■

In Tabelle 4.4 nicht aufgeführt sind die veranschlagten 30 Mrd. SEK⁸¹ für regionale Verkehrsinfrastruktur und 8 Mrd. SEK für Sektoraufgaben, weil diese Posten nicht auf die Verkehrsträger aufgeteilt sind. Durch eine entsprechende Mittelverwendung könnten die Ausgaben für die Eisenbahn die Mittel für die Straßen daher übersteigen. Ebenfalls nicht in der Tabelle enthalten sind die Kapitalkosten von 45 Mrd. SEK.

Darüber hinaus wurde beschlossen:

- die Bereitstellung von 4,5 Mrd. SEK für Investitionen in Regionalzüge,
- die Realisierung des ‚Citytunnels‘ in Malmö (siehe Kapitel 3.3.1) aus dem Budget der Investitionen in die Eisenbahnen,
- die Kapazitätserweiterung des Schienennetzes im Stockholmer Innenstadtbereich (siehe Kapitel 3.3.1 und 4.4.3.6) sowie
- weitere Eisenbahnprojekte, die aber mit der Europabahn in keinem Zusammenhang stehen.

4.4.2.6 En politik för tillväxt och livskraft i hela landet (Eine Politik für Wachstum und Lebenskraft im ganzen Land)

Mit der Annahme der Regierungsvorlage *En politik för tillväxt och livskraft i hela landet* (Eine Politik für Wachstum und Lebenskraft im ganzen Land) (PROP 2001/02:4) und der diesbezüglichen Stellungnahme des Wirtschaftsausschusses (BET 2001/02:NU4) beschloss der Reichstag im Jahr 2001 eine neue Politik einer nachhaltigen regionalen Entwicklung.

Dazu wurden die Regionalpolitik und die regionale Wirtschaftspolitik zum Politikbereich der Regionalen Entwicklungspolitik (*regional utvecklingspolitik*) zusammengelegt.

Das Ziel dieser Politik sind gut funktionierende und nachhaltige Lokale Arbeitsmarktregionen (siehe Kapitel 2.2) mit einem guten Dienstleistungsniveau in allen Teilen des Landes. Diese Perspektive schließt auch Mittel- und Südschweden mit ein, da dort Probleme im Industriesektor nichts ungewöhnliches sind. Infolgedessen sind diese Landesteile bislang krisenanfälliger als der subventionsgestützte Norden Schwedens (BET 2001/02:NU4; S. 1 ■).

Im Kapitel *„Politik mit besonderer Bedeutung für regionale Entwicklung“* (*Politik av särskild betydelse för regional utveckling*) werden Prinzipien der Verkehrspolitik genannt:

⁷⁹ 1 SEK ± 0.11 € (Stand: 22.11.2002)

- Den Verkehrsteilnehmern soll im Rahmen einer verantwortungsvollen Umweltpolitik eine größtmögliche Freiheit bei der Wahl des Verkehrsmittels gewährt werden. Eine „richtige Preisgestaltung“ (PROP 2001/02:4, S. 38 ▢) soll auf das Verantwortungsbewusstsein hinwirken. – Obwohl dies nicht explizit geäußert wird, lässt sich an dieser Formulierung ablesen, dass die Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs angestrebt wird.
- Ein verbessertes Zusammenspiel zwischen den Verkehrsträgern soll in Einklang gebracht werden mit einer echten Konkurrenz zwischen verschiedenen Anbietern von Verkehrsdienstleistungen und Transportlösungen.
- Beschlüsse in Verkehrsfragen sollen bei einer klaren Zuständigkeitsverteilung zwischen den Planungsebenen nach dem Subsidiaritätsprinzip gefällt werden (PROP 2001/02:4, S. 38 ▢).

Eine gute Erreichbarkeit lässt sich nicht allein durch das Verkehrssystem erzielen. Die Bebauungsstruktur und die Verteilung der Einrichtungen der unterschiedlichen Bedarfe sowie der Arbeitsplätze ist ebenfalls entscheidend. Gemäß dem Beschluss *En politik för tillväxt och livskraft i hela landet* ist die Aufgabe des Verkehrssystems, den Nachteilen großer Entfernungen entgegenzuwirken. Dies bedeutet, dass das Verkehrssystem in ganz Schweden ausreichend sein soll, um zu verhindern, dass Menschen und Unternehmen wegen Mängeln des Verkehrssystems gezwungen werden, umzuziehen bzw. ihren Standort zu verlagern (PROP 2001/02:4, S. 39 ▢).

Eine Untersuchung soll Aufschluss über die Beweggründe von Umzügen und Betriebsverlagerungen geben und Klarheit bringen über die Möglichkeiten, Schlüsselpersonen zur Ansiedlung in kleineren Arbeitsmarktregionen zu bewegen. Aus diesen Erkenntnissen sollen mobilitätsfördernde Instrumente in der Arbeitsmarktpolitik abgeleitet werden (PROP 2001/02:4, S. 140 ▢).

Zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit wird festgestellt, dass diese sich in den 1990er Jahren auf allen Ebenen schnell entwickelt hat. Auch das Denken und die Planung in den öffentlichen Einrichtungen sind dadurch beeinflusst worden. So wird die „relevante Umgebung“ (PROP 2001/02 4, S. 57 ▢) heute nicht mehr auf die benachbarten schwedischen Gebiete begrenzt. Vielmehr ist im Bewusstsein, dass die Geschehnisse in den Schweden benachbarten Landesteilen, beispielsweise der nordischen Staaten und Norddeutschlands, die schwedische Entwicklung beeinflussen (PROP 2001/02:4, S. 57 ▢).

Die Regierungsvorlage zeigt, dass die Sicherung kleiner Arbeitsmarktregionen ein wichtiges Thema in der schwedischen Politik ist. Es ist zu begrüßen, dass erkannt und erwähnt wird, dass die Verkehrsinfrastruktur nicht die alleinige Determinante einer komfortablen Bedürfnisbefriedigung ist. Dem Verkehrssystem wird die Aufgabe übertragen, in den Fällen, in denen eine Bedürfnisbefriedigung nicht in räumlicher Nähe möglich ist, für einen entsprechenden Preis eine Brückenfunktion zu übernehmen. Hier kann die HGV-Strecke im Zuge der Europabahn unterstützend wirken. Einerseits zur weiteren Förderung der internationalen Zusammenarbeit, für die persönliche Begegnungen auch weiterhin bedeutsam bleiben werden. Hier kommt der Europabahn sowohl die Rolle als Hauptverkehrsmittel als auch als Zubringerverkehrsmittel zu den Flughäfen zu. Andererseits ermöglicht die HGV-Strecke auch einen schnellen Regionalverkehr, der zu einer Vergrößerung der Arbeitsmarktregionen (*regionförstoring*) beiträgt.

Grundsätzlich lassen sich diese positiven Effekte aber fast allen Ausbaumaßnahmen im schwedischen Eisenbahnnetz zurechnen und eignen sich daher nur bedingt als Argumente für die spezifische Realisierung der Europabahn.

4.4.3 Zielsetzungen auf regionaler Ebene

Im Kapitel zum schwedischen Planungssystem wird die gegenwärtig im Umbruch befindliche Regelung der Planung auf der regionalen Ebene erläutert (siehe Kapitel 4.4.1.2). Während der Erarbeitung dieser Arbeit besaß, von den von der Planung der Europabahn berührten *län* (Provinzen), nur Schonen ein regionales Selbstverwaltungsorgan. In den Provinzen Kronoberg, Jönköping, Östergötland und Södermanland ist bzw. war die jeweilige *länsstyrelse* (Provinzialregierung) für die Koordinierung der Gemeindegrenzen überschreitenden Planungen verantwortlich. In *Stockholms län* (Provinz Stockholm) ist das *landsting* (Provinziallandtag) für die Regionalplanung verantwortlich.

Die *länsstyrelser* bzw. die Regionalen Selbstverwaltungsorgane sollen seit der Planungsperiode 1998 - 2007 einen für eine 10jährige Laufzeit konzipierten ‚Regionalen Infrastrukturplan‘ (*regionala transportinfrastrukturplanen, RTI-planen*) aufstellen, der jeweils nach vier Jahren revidiert wird. Grundlage für diese Pläne ist eine Regierungsvorlage (*proposition*) der Reichstagsregierung zur Infrastrukturplanung. Da diese sich verzögerte, wurde die Planungsperiode von 2002 - 2011 auf 2004 - 2015 (also einen zwölfjährigen Planungszeitraum) verschoben (REGION SKÅNE 2001, S.5 [1]). Die Regionalen Infrastrukturpläne behandeln formell nur die regionalen Verkehrsnetze (*länsvägar* [Provinzialstraßen] und *länsjärnvägar* [regionale Bahnstrecken]) und sind aus diesem Grund für die Europabahn von untergeordneter Bedeutung.

4.4.3.1 Region Skåne (Region Schonen)

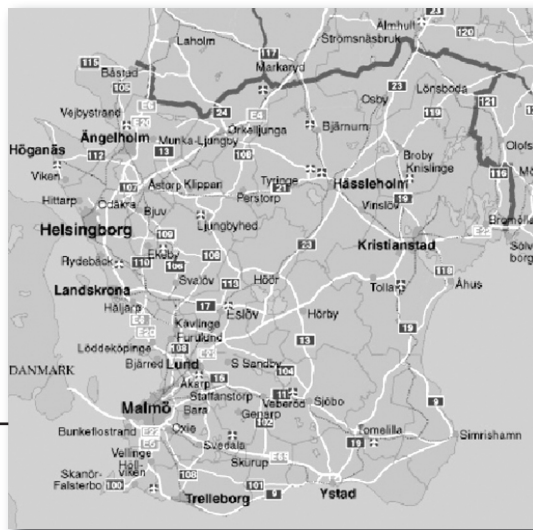


Bild 4.11 Übersichtskarte Region Schonen (Quelle: Stadskartan 2003, Internet)

Die Region Schonen ist die Deutschland benachbarte Region Schwedens und die gegenwärtig einzige, von der aus eine umsteigefreie Zugverbindung nach Deutschland besteht (Malmö - Berlin). Zudem arbeitet Schonen im Rahmen verschiedener INTERREG-Initiativen sowohl mit Schleswig-Holstein als auch mit Mecklenburg-Vorpommern zusammen. Wenngleich in Schweden allgemein gute Beziehungen zu Deutschland betont werden, so ist doch davon auszugehen, dass der Austausch zwischen Schonen und Deutschland besonders intensiv ist. Im Falle der Realisierung des Vollausbaus der Europabahn für den HGV werden die Fahrzeiten z.B. zwischen Malmö und Hamburg oder zwischen Helsingborg und Lübeck unter der Drei-Stunden-Grenze liegen. Diese Voraussetzungen lassen vermuten, dass Schonen besonders stark von der Europabahn profitieren wird.

Ein ursprünglich vorgesehenes Treffen des Verfassers mit Vertretern des Regionalparlaments (*regionfullmäktige*) mit dem Namen *Region Skåne* (Region Schonen) ließ sich leider nicht realisieren. Das Regionalparlament hat u.a. die Aufgabe, den Regionalen Infrastrukturplan aufzustellen und zu beschließen und ist Aufgabenträger des lokalen und regionalen öffentlichen Verkehrs (REGION SKÅNE 2001, S. 5 [1]).

Die folgenden Ausführungen basieren infolgedessen auf einer persönlichen e-Post von PETERSSON, *Region Skåne* sowie auf der über das Internet verfügbaren, vom Regionalparlament verabschiedeten *inriktningsplanering* (Zielsetzungsplanung) für die Revision des *RTI-planen* (Regionaler Verkehrsinfrastrukturplan). Der im Januar 2003 geltende *RTI-plan* war nicht über das Internet abrufbar.

Die Infrastrukturplanung wird als Teil der regionalen Entwicklungsplanung gesehen und damit als ein Instrument zur Verwirklichung der Ziele des regionalen Entwicklungsprogramms (*regionala utvecklingsprogram*).⁸² Die regionale Entwicklungsplanung in Schonen orientiert sich dabei am Europäischen Raumentwicklungskonzept (siehe Kapitel 4.1.1). Als zwei Prioritäten werden in diesem Zusammenhang genannt:

- das Wissen über die Möglichkeiten zur Ausweitung der Arbeitsmärkte zu verbessern,
- das Wissen darüber, „wie das gesammelte Angebot von Dienstleistungen, Freizeit, Ausbildung usw. durch Leistungen des Verkehrssystems besser erreichbar gemacht werden kann (*regionförstoring [Vergrößerung der Region]*).“ (REGION SKÅNE 2001, S. 20 [1], Anm. d. Verf.).

Alle Veränderungen des Verkehrssystems sollen daraufhin untersucht werden, inwieweit sie die Entwicklung einer nachhaltigen Gesellschaft unterstützen (REGION SKÅNE 2001, S. 18 [1]).

Region Skåne betont die Bedeutung guter Verbindungen in die benachbarten Regionen, die europäischen Metropolen und in den Rest der Welt. Sie steigern die Attraktivität Schonens gegenüber der Konkurrenz durch andere europäische Regionen und tragen zu allgemein guten Bedingungen für die regionale Entwicklung bei. Schnelle interregionale Züge werden als ein Mittel gesehen, um diese Verbindungen herzustellen. PETERSSON (03.01.2003, e-schriftlich [1]) schreibt weiter: „*Ein entwickelter Zugverkehr nach Deutschland ist eine wichtige Frage für Schonen, mit dem Ziel, den Austausch sowohl von Personen als auch von Gütern ... zu erleichtern.*“

⁸⁰ Regionale Entwicklungsstrategien (*regionala utvecklingsstrategier*), zu denen auch regionale Entwicklungsprogramme gehören, „sollen die langfristigen Entwicklungsziele für ein län (Provinz) benennen, Prioritäten zu Gunsten des intraregionalen Disparitätenausgleichs und der Entwicklung dünnbesiedelter (*glesbygd*) und ländlicher Räume (*landsbygd*) setzen.“ (ARL u.a. 2001, S. 118 f.; Hervorhebung im Original).

Region Skåne erwartet in den nächsten Jahren eine Zunahme sowohl des Schienengüter- als auch des Schienenpersonenverkehrs und befürwortet einen größeren Anteil der Schiene am Verkehrsmarkt (PETERSSON 03.01.2003, e-schriftlich [1]). Sowohl die Eisenbahnstrecken mit nationaler als auch die mit regionaler Bedeutung sollen mindestens so weit ausgebaut werden, dass sich der regionale Zugverkehr weiterentwickeln kann. Dazu ist es notwendig, den Citytunnel in Malmö (siehe Kapitel 3.3.1) zu realisieren. Weitere Engpässe werden durch den Ausbau der *Södra Stambanan* auf abschnittsweise drei bis vier Gleise zwischen Malmö und Lund inklusive eines Tunnels in Åkarp beseitigt (REGION SKÅNE 2001, S.16 [2]). Der Bau des Citytunnels und der Ausbau der Teilstrecke Malmö - Åkarp - Lund ist auch für die Europabahn von Bedeutung, da die über Malmö verkehrenden Züge diesen Abschnitt befahren.

PETERSSON (03.01.2003, e-schriftlich [1]) sieht längerfristig die Gefahr, dass die Öresundbrücke zu einem Engpass werden könnte. Eine Untersuchung zu den Auswirkungen, die ein Tunnel zwischen Helsingør und Helsingborg auf Schonen hätte, wird in der ersten Jahreshälfte 2003 abgeschlossen. Das Interesse von *Region Skåne* an dem Tunnelprojekt steht zum Teil auch im Zusammenhang mit der Europabahn. Als mindestens ebenso wichtig erachtet PETERSSON aber die Frage, welche Effekte ein solcher Tunnel auf die Erreichbarkeit verschiedener Ziele innerhalb der Öresundregion hätte.

Aus den Aussagen der *inriktningsplanering* (Zielsetzungsplanung) für den Regionalen Infrastrukturplan lässt sich in Übereinstimmung mit den Auskünften PETERSSONS eine unentschlossene Haltung des Regionalparlaments zum Projekt Europabahn ablesen. Das Projekt Europabahn wird von *Region Skåne* weiter untersucht und gleichrangig mit anderen Projekten, u.a. einem Projekt zur Stärkung des Verkehrs auf der *Södra Stambanan*, verfolgt (PETERSSON 03.01.2003, e-schriftlich [1]).

4.4.3.2 Kronobergs Län (Provinz Kronoberg)



Bild 4.12 Übersichtskarte Kronobergs län (Quelle: Stadskartan 2003, Internet)

Die Ausführungen zu den Zielen von *Kronobergs län* basieren hauptsächlich auf einer persönlichen e-Post von LUNDIN, *Länsstyrelse i Kronobergs län* (Provinzialregierung der Provinz Kronoberg) und werden um Aussagen der Zukunftsstrategie *Kronoberg 2010 - En strategi för länets långsiktiga*

utveckling (Kronoberg 2010 – Eine Strategie für die langfristige Entwicklung der Provinz) ergänzt. Der Sitz der *länsstyrelse* ist Växjö (74.000 Einwohner; SCB 2002, S. 13). Växjö liegt näher an der *Södra Stambanan* als an einer möglichen Europabahn.

LUNDIN (11.12.2002, e-schriftlich [1]) schreibt, dass sich die *Länsstyrelse i Kronobergs län* schon immer abwartend bezüglich des Projektes Europabahn verhalten hat. Dies liegt darin begründet, dass die Europabahn im Zusammenhang mit der *Södra Stambanan* zu beurteilen ist. Letztere muss zwischen Mjölby und Malmö ausgebaut werden, unter anderem weil sich Güter- und Personenverkehr wegen ihrer unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus gegenseitig behindern. Die Trennung der Verkehrsarten – Güterverkehr nachts, Personenverkehr tagsüber – ist nur teilweise möglich.

Als kurzfristige Maßnahme befürwortet die *Länsstyrelse i Kronobergs län* daher, die *Södra Stambanan* für Geschwindigkeiten von 250 km/h auszubauen (LUNDIN 11.12.2002, e-schriftlich [1]); dieses Ziel findet sich auch in der Zukunftsstrategie *Kronoberg 2010* (LST I KRONOBERGS LÄN o.J., S. 10 [2]). Zusätzlich soll abschnittsweise ein drittes Gleis angelegt werden, damit die Personenzüge die Güterzüge überholen können, ohne dass letztere Zwischenstopps einlegen müssen. Die Kapazitätsengpässe auf der *Södra Stambanan* werden oft übertrieben; im Hinblick auf die Verkehrsentwicklung in den nächsten 10 - 15 Jahren sollte aber die Bereitschaft bestehen, die notwendigen Ausbaumaßnahmen auf der *Södra Stambanan* durchzuführen. Dieser Ausbau kann bis zu etwa 500 Millionen SEK⁸³ kosten. Nach Meinung von LUNDIN (11.12.2002, e-schriftlich [1]) wird die Realisierung der Pläne von *Europakorridoren AB* aber nicht unter 50 Milliarden SEK kosten. *EUROPAKORRIDOREN* (2000, S. 36 [3]) gibt die Kosten mit „ca. 36 Milliarden Kronen“ zuzüglich den Kosten für den Tunnel zwischen Helsingborg und Helsingør an und verweist darauf, dass *Banverket* (Zentralamt für Eisenbahnwesen) die Kosten 1999 ohne den o.g. Tunnel auf 30 bis 40 Milliarden SEK für den schwedischen Teil geschätzt hat.

Die *Länsstyrelse i Kronobergs län* wartet auf die Studie von *Banverket* zum Ausbau der Europabahn und der Götalandsbahn. Die Präsentation dieser Studie hat sich verzögert, „*aber nun scheint es, als ob die Untersuchung fast fertig ist.*“ (LUNDIN 11.12.2002, e-schriftlich [1]). Allerdings betont LUNDIN auch, dass diese Untersuchung, die sich auf Wirtschaftlichkeitsaspekte konzentriert, nur einer von vielen Schritten ist, die einem Baubeschluss vorangehen. Aus Gründen des Umweltschutzes ist es in Schweden, ebenso wie in Deutschland, generell schwierig, Baurecht für neue Infrastruktur zu erwirken (LUNDIN 11.12.2002, e-schriftlich [1]).

Bei den Zielen im Zusammenhang mit der Europabahn führt LUNDIN zunächst an, dass Ljungby (27.000 Einwohner; SCB 2002, S. 13) wieder ans Eisenbahnnetz angeschlossen werden soll. Trotz der in Ljungby ansässigen verarbeitenden Industrie deutet jedoch nur wenig auf eine Nachfrage nach Schienengüterverkehr hin, außerdem liegt das KV-Terminal in Älmhult nur rund 30 km von Ljungby entfernt. Ein Bahnanschluss würde aber die Erreichbarkeit Ljungbys stark verbessern, „*da der einzige Flughafen mit regulärem Flugverkehr 60 km von Ljungby entfernt liegt (in Växjö).*“ (LUNDIN 11.12.2002, e-schriftlich [1]). Diese Aussage verdeutlicht, dass der Busanbindung Ljungbys keine Bedeutung beigemessen wird.⁸⁴

⁸¹ 1 SK ± 0.11 € (Stand: 22.11.2002)

⁸² Die Anbindung Ljungbys über Busse ist z.Z. wenig attraktiv. Nach Växjö benötigen die Busse zwischen 50 - 75 Minuten, von Växjö aus fahren Busse zum Flughafen. Für Bahnreisen lässt sich am schnellsten der Bahnhof Alvesta erreichen – Busse verkehren dorthin etwa alle anderthalb Stunden und benötigen 40 Minuten, teilweise muss umgestiegen werden. Keine der Buslinien verkehrt im Takt (TÄGPLUSGUIDEN: <http://www.tagplus.se/dsearch.html>; 17.12.2002).

Die *Länsstyrelse i Kronobergs län* verfolgt mithin keine speziellen Ziele im Zusammenhang mit der Europabahn, sondern das „allgemeine Verkehrsziel Erreichbarkeit, welches mit schnellen Zügen erreicht wird.“ (LUNDIN 11.12.2002, e-schriftlich [1]) (zum verkehrspolitischen Ziel ‚Erreichbarkeit‘ siehe Kapitel 4.4.2.3).

Die Zukunftsstrategie ‚Kronoberg 2010 – Eine Strategie für die langfristige Entwicklung der Provinz‘ (LST I KRONOBERGS LÄN o.J.) enthält weitere Ziele und Maßnahmen.

Die Europastraße 4 (E4), die parallel zur geplanten Europabahn verläuft, soll in voller Länge zur Autobahn ausgebaut werden. Es wird, ohne Wertung und ohne den Namen Europabahn zu nennen, erwähnt, dass derzeit eine HGV-Strecke von Stockholm auf den europäischen Kontinent als Ergänzung zur *Södra Stambanan* untersucht wird.

Der Flugverkehr soll ausgeweitet werden. Gewünscht werden mehr Flüge nach Stockholm und Kopenhagen sowie weitere Linienflüge zu anderen Destinationen und ergänzend mehr Charterverkehr. Durch einen Ausbau des Flughafens soll auch mehr Luftfracht abgewickelt werden können (LST I KRONOBERGS LÄN o.J., S. 10 [1]).

Mit der Europabahn könnte auf die Ausbaumaßnahmen sowohl der E4 als auch des Växjöer Flughafens verzichtet werden, da es ausreichend alternative Reise- bzw. Transportmöglichkeiten gäbe. Dabei kann der Zug auch als Zubringer zum Flughafen genutzt werden. Selbst für Växjö berechneten NELLDAL/TROCHE (2001, S. 93 ff. [1]) Reisezeitverkürzungen von 16% nach Kopenhagen (auf 1:53 Std.) und um 22% nach Stockholm (auf 2:39 Std., zum Flughafen Skavsta 2:03 Std.). Zweifelsohne profitierte die Stadt Växjö aufgrund ihrer geografischen Lage stärker von einem Ausbau der *Södra Stambanan* als von der Europabahn.

Die *Länsstyrelse i Kronobergs län* möchte untersuchen lassen, inwieweit Zugpendelverkehre zur Zielerreichung eines maximalen Modal Split-Anteils des Pkws von 25% im Berufsverkehr der *tätortsbefolkning* (Siedlungsbevölkerung)⁸⁵ beitragen können (LST I KRONOBERGS LÄN o.J., S. 13 [1]). Der Neubau der Europabahn, aber auch ein Ausbau der *Södra Stambanan*, wirkten durch die erweiterte Kapazität des Eisenbahnnetzes und durch kürzere Reisezeiten diesbezüglich positiv.

Im Zusammenhang mit der Absicht, die internationalen Kontakte zu verbessern (LST I KRONOBERGS LÄN o.J., S. 16 [1]) wird der Infrastrukturausbau nicht erwähnt. Dies ist erstaunlich, da der Westen der Provinz Kronoberg sowohl an den Schienen- als auch an den Luftverkehr nur mäßig gut angeschlossen ist.

Insgesamt steht die *Länsstyrelse i Kronobergs län* dem Projekt Europabahn unentschlossen gegenüber. Die Vorteile für den Westen der Provinz (Ljungby und Markaryd, zusammen 37.000 Einwohner; SCB 2002, S. 13) werden nicht abgestritten, die Provinzhauptstadt Växjö sowie die Städte Älmhult und Alvesta (mit zusammen 108.000 Einwohnern; SCB 2002, S. 13) profitierten jedoch weit mehr von einem Ausbau der *Södra Stambanan*. Es ist denkbar, dass Kronoberg eine Reduzierung des Personenverkehrs auf der *Södra Stambanan* fürchtet, wenn die Europabahn realisiert wird. Explizit geäußert wird diese Sorge aber nicht.

⁸⁵ Der Begriff *tätort* (Siedlung) dient auch als statistische Einheit und bezeichnet bebaute Gebiete mit mindestens 200 Einwohnern und nicht mehr als 200m Abstand zwischen den Häusern (ARL u.A. 2001, S. 141, schwedischer Text; im deutschen Text steht fälschlicherweise „2000 Einwohner“)

4.4.3.3 Jönköpings Län (Provinz Jönköping)



Bild 4.13 Übersichtskarte Jönköpings län (Quelle: Stadskartan 2003, Internet)

Die Stadt Jönköping ist mit 118.000 Einwohnern (SCB 2002, S. 18) Schwedens zehntgrößte Stadt. Der Ordnungsraum Jönköping wird im Falle der Realisierung der im Europakorridor geplanten HGV-Strecken (Europabahn und Götalandsbahn) der Hauptgewinner sein. Diese Auffassung vertritt neben dem Verfasser auch PERSSON (26.08.2002, mündlich [1]). So verwundert es nicht, dass *Jönköpings kommun* (Gemeinde Jönköping), die *Länsstyrelse i Jönköpings län* (Provinzialregierung) und die *Handelskammaren i Jönköpings län* (Handelskammer) Mitglieder von *Europakorridoren* sind; *Jönköpings läns landsting* (Provinziallandtag) ist Interessent.

Auf Anfragen (31.07.2002 und 07.08.2002) nach einem Gesprächstermin reagierte die Provinzialregierung mit der Bitte, der Verfasser möge sich an *Europakorridoren* wenden. Auf eine e-Post (24.11.2002) mit der Bitte um Informationsmaterial über die Ziele der Regionalentwicklung und Verkehrsinfrastrukturentwicklung der Provinz Jönköping übersendete die Provinzialregierung eine Zusammenfassung der vom Verfasser gewünschten Studie *Förbättrade transportvillkor i Jönköpings län – konsekvenser av regionförstoring* (Verbesserte Verkehrsverhältnisse in der Provinz Jönköping – Konsequenzen der *regionförstoring* [Vergrößerung der Region]). Dabei handelt es sich jedoch um eine theoretische Studie, welche die Auswirkungen einer 20%igen Verkürzung der Fahrzeiten auf allen Verkehrsverbindungen in der Region Jönköping untersucht. Auf eine erneute, präzisierte Anfrage per e-Post (05.12.2002) mit der Bitte um weitere Informationen zu den politischen Zielen erhielt der Verfasser keine Antwort.

Aus diesen Gründen können zu den Zielen, welche die Provinz Jönköping mit dem Projekt Europabahn verbindet, keine Aussagen gemacht werden.

Dies ist äußerst bedauerlich, da Jönköping im Falle der Planumsetzung von seiner heutigen Lage abseits der Hauptstrecken des schwedischen Eisenbahnnetzes zu einem wichtigen Knotenpunkt würde. Die meisten der in Jönköping verkehrenden Züge verkehren gegenwärtig auf der Linie

Skövde - Falköping - Jönköping - Nässjö (TÄGTIDER 2002, tab. 65), das Fernverkehrsangebot lässt sich Tabelle 4.5 entnehmen. NELLDAL/TROCHE (2001, S. 93 f.)⁸⁶ geben die Fahrtzeiten mit der Europabahn bzw. der Götalandsbahn ab Jönköping nach Stockholm mit 1:21 Stunden (- 54%) und nach Göteborg mit 0:38 Stunden (- 69%) an.

Tabelle 4.5 Ausgewählte Direktverbindungen ab Jönköping

Stadt	mo - fr	samstags	so + f	kürzeste Fahrzeit
	Anzahl Zugpaare			
Stockholm	1	0	1	2:56 Stunden
Göteborg	4	3	2	2:03 Stunden
Malmö	0	0	0	-
Linköping	0	1	1	1:53 Stunden
mo - fr = montags - freitags / so + f = sonn- u. feiertags; Stand: 11/2002				

Quelle: eigene Darstellung, Daten: HAFAS 2002, CD-ROM

Die zur Provinz Jönköping gehörende Stadt Nässjö (29.000 Einwohner; SCB 2002, S. 18) verfügt, wegen ihrer Lage an der *Södra Stambanan*, über ein erheblich besseres Zugangebot als Jönköping. Von Nässjö aus gibt es zahlreiche Direktverbindungen nach Stockholm, Malmö und Kopenhagen; zudem ist die Stadt auch Knotenpunkt im regionalen Bahnverkehr. Vor diesem Hintergrund wäre es auch interessant zu erfahren, wie die Provinzialregierung im Falle des Baus der Europabahn mit dem Bedeutungsverlust von Nässjö umzugehen beabsichtigt.

4.4.3.4 Östergötlands Län (Provinz Östergötland)



Bild 4.14 Übersichtskarte Östergötland (Quelle: Stadskartan 2003, Internet)

⁸⁴ Die relativen Werte sind eigene Berechnungen.

In der Provinz Östergötland wurde zum 01. Januar 2003 ein *regionförbund* (Regionalverband) gebildet, der u.a. die Verantwortung für die regionale Entwicklungsplanung und die Infrastrukturplanung übernommen hat. Vor diesem Datum lag die Verantwortung für diese Aufgabenbereiche bei der *länsstyrelse* (Provinzialregierung). Ziele und Erwartungen im Zusammenhang mit der Europabahn wurden vom Verfasser dort telefonisch erfragt. Schriftliches Material konnte von der *länsstyrelse* nicht zur Verfügung gestellt werden, diesbezüglich verwies sie auf den (im Aufbau befindlichen) Regionalverband ÖSTSAM.

Auf telefonische Bitte des Verfassers an ÖSTSAM (26.11.2002), wurde die Zusendung des Berichts zur langfristigen Infrastrukturplanung zugesagt. Trotz e-schriftlicher Nachfrage (10.12.2002) hat der Verfasser jedoch kein Material von ÖSTSAM erhalten. Aufgrunddessen beruhen die folgenden Ausführungen allein auf dem Telefonat mit Leif JONSSON von der *länsstyrelse i Östergötlands län* (Provinzialregierung der Provinz Östergötland).

Auf die Frage nach den Zielen, welche die Provinz mit Hilfe der Europabahn erreichen möchte, gab JONSSON (25.11.2002, telefonisch ☐) die Befriedigung des hohen Reisebedarfs Östergötlands an, denn es gibt viele Tages- und Wochenpendler zwischen Östergötland und Stockholm. Die schnellste Verbindung zwischen Linköping C und Stockholm C mit dem Hochgeschwindigkeitszug X2000 benötigt 1:42 Stunden (HAFAS 2002, CD-ROM).

Von der Europabahn wird auch eine steigende Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt in Östergötland erwartet. Dafür sind v.a. schnelle Verbindungen nach Stockholm von Bedeutung. Dort haben beispielsweise die Zentralen vieler Firmen ihren Sitz, die in Östergötland Zweigstellen haben. Zudem ist Stockholm generell wichtig im Hinblick auf den Austausch von Kontakten (JONSSON 25.11.2002, telefonisch ☐). Damit sind beispielsweise nationale und internationale Kongresse und Konferenzen gemeint. Dies ist ein Grund, weshalb der die HGV-Strecke Linköping - Stockholm, der sog. *Ostlänken* (siehe Kapitel 3.3.1) von Seiten der Wirtschaft Östergötlands stark unterstützt wird (JONSSON 25.11.2002, telefonisch ☐).

Mit den Gebieten südlich von Östergötland, zum Beispiel Tranås, Jönköping und Växjö, besteht hingegen kaum ein „*Arbeitsaustausch*“ (JONSSON 25.11.2002, telefonisch ☐). D.h., die wirtschaftlichen Verflechtungen und die Pendelbeziehungen sind dorthin nur schwach ausgeprägt.

Trotzdem wird das Gesamtprojekt Europabahn als wichtig erachtet. Die Europabahn ist Teil des Nordischen Dreiecks (siehe Kapitel 4.1.2.1), in dem Östergötland „*transitlän*“ (Transitprovinz) (JONSSON 25.11.2002, telefonisch ☐) ist. Östergötland selbst möchte an den Vorteilen des Infrastrukturausbaus im Nordischen Dreieck teilhaben und die guten Verbindungen in Nord- und Südrichtung nutzen. Einerseits zur Sicherung und Vertiefung der intensiven Beziehungen mit der Region Stockholm, andererseits zum Ausbau der Beziehungen mit Jönköping. Im Zugverkehr ist die Verbindung nach Jönköping allerdings gegenwärtig problematisch, da es fast keine durchgehenden Züge und – von Östergötland aus – keine umwegfreie Bahnstrecke nach Jönköping gibt. Deshalb fahren die meisten mit dem Pkw dorthin. Weiter in Richtung Süden, im Verkehr mit der Öresundregion, wird die Europabahn mit dem Luftverkehr absolut konkurrenzfähig sein. Nach Malmö wird heute

schon meistens mit dem Zug gefahren, während nach Kopenhagen überwiegend geflogen wird (JONSSON 25.11.2002, telefonisch ☒).

Für den Tourismus erwartet die *Länsstyrelse i Östergötlands län* keine Impulse vom HGV. Auch für den deutsch-schwedischen Kontaktaustausch sei die HGV-Strecke „ziemlich unbedeutend“ (JONSSON 25.11.2002, telefonisch ☒).

Sehr positiv hingegen wird die Bedeutung für den Güterverkehr eingeschätzt. Durch die Überführung schneller Personenzüge auf die Neubaustrecke ergeben sich für den Schienengüterverkehr neue Entwicklungsmöglichkeiten auf der *Södra Stambanan*. Dort gibt es zur Zeit Engpass-Probleme (JONSSON 25.11.2002, telefonisch ☒).

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Provinzialregierung von Östergötland den Bau der Europabahn befürwortet. Da wesentlich intensivere Beziehungen zu den nördlich der Provinz gelegenen Gebieten, insbesondere mit dem Großraum Stockholm, bestehen, wird der Realisierung des *Ostlänken* Priorität gegenüber dem Streckenneubau in südlicher Richtung beigemessen.

4.4.3.5 Södermanlands Län (Provinz Södermanland)



Bild 4.15 Übersichtskarte *Södermanlands län* (Quelle: Stadskartan 2003, Internet)

Auch die Ziele der Provinz Södermanland wurden per Telefon erfragt. Ergänzend wurde dem Verfasser eine Studie, welche die gemeinsame Grundlage für die *inrikttningsplanering* (Zielsetzungsplanung, siehe Kapitel 4.4.2.5) der Provinzen in *Östra Mellansverige* (Ostmittelschweden)⁸⁷ bildet, zur Verfügung gestellt.

Die Provinz Södermanland hat weniger an dem Gesamtprojekt Europabahn Interesse als an dem Teilprojekt *Ostlänken* (Linköping - Stockholm). In Södermanland wird es nur zwei bis drei Haltepunkte geben: Nyköping/Skavsta, Vagnhärad und wahrscheinlich auch Nyköping C. Diese sind für die Region gleichwohl von großer Bedeutung, weil sie die Möglichkeiten nach Stockholm und nach Östergötland (insbesondere nach Norrköping und Linköping) zu pendeln stark verbesserten.

⁸⁵ *Östra Mellansverige* umfasst die Provinzen Stockholm, Södermanland, Örebro, Västmanland und Uppsala.

Darüber hinaus bände der *Ostlänken* die Region besser an den Großflughafen (Stockholm-) Arlanda an. Dies könnte sich positiv auf den Tourismus in Södermanland auswirken. Die Idee, dass Menschen von Deutschland aus in nennenswerter Zahl mit dem Zug in den Urlaub nach Södermanland fahren, bezeichnet WOGEL (25.11.2002, telefonisch [1]) unter Hinweis auf die Drei-Stunden-Grenze (siehe Kapitel 2.1) als „visionär“.

Die *Länsstyrelse i Södermanlands län* betrachtet es im Hinblick auf den Umweltschutz als unbefriedigend, dass Södermanland über eine gute moderne Autobahn (die E4) verfügt, aber nur über eine alte eingleisige Eisenbahnstrecke. Zwar gibt es eine zweigleisige Alternativstrecke über Katrineholm, doch ist diese, wenn das Fahrtziel in der Region Stockholm liegt, ein erheblicher Umweg. Zudem ist sie zwischen Katrineholm und Järna wegen des Güterverkehrs ebenso überlastet wie die eingleisige Strecke über Nyköping. Es stellen sich daher die Alternativen, die Strecke Katrineholm - Järna um zusätzliche Gleise zu erweitern oder die Pläne für den *Ostlänken* umzusetzen (WOGEL 25.11.2002, telefonisch [1]).

Dies ist für die Provinz Södermanland besonders wichtig, denn dieser nördliche Teil der Europabahn ist es, der die Kapazitätsprobleme aufweist. Mit anderen Worten: Würden südlichere Teilstrecken der Europabahn zuerst gebaut, so bedeute das nur, dass der *Ostlänken* sowieso gebaut werden müsse. Die Beseitigung der Kapazitätsengpässe in Södermanland ist insofern von nationalem Interesse. Das Gesamtprojekt Europabahn sei zwar wichtig und es sei bekannt, dass es auch südlich von Mjölby Engpässe auf der *Södra Stambanan* gibt; die *Länsstyrelse i Södermanlands län* (Provinzialregierung) sieht es aber nicht als ihre Aufgabe, sich für die Realisierung der Gesamtstrecke zu engagieren (WOGEL 25.11.2002, telefonisch [1]).

Der Arbeitsbericht zur *inriktningsplanering* mit dem Titel ‚Das zukünftige Verkehrssystem in Ostmittelschweden‘ (*Det framtida transportsystemet i Östra Mellansverige*) baut seine Empfehlungen auf einer Analyse der Wirtschaft und des Arbeitsmarktes (bzw. der verschiedenen Lokalen Arbeitsmarktregionen) auf. Der Zeithorizont des Berichts ist das Jahr 2030, die Zielsetzungen sind keine Beschlüsse der Provinzialregierungen, sondern haben Vorschlagscharakter. Zweck der Studie ist es, für Ostmittelschweden eine gemeinsame Vision und Strategie zu entwickeln, die zu einer positiven Entwicklung in der Region führt. Insofern soll der Bericht als Grundlage für die Planung in den *län* (Provinzen) dienen (TRANSEK 2000, S. 2 [1]).

Die Strategie setzt sich aus fünf „Puzzleteilen“ (TRANSEK 2000, S. 2 [1]) zusammen:

- „Gestärkter regionaler öffentlicher Verkehr
- Bessere Fahrmöglichkeiten in und Passiermöglichkeiten durch Stockholm
- Schnellere Kontaktwege zu den umgebenden Regionen
- Verbesserung der Transportmöglichkeiten^[88] für die Wirtschaft
- Erleichterung internationaler Kontakte“ (TRANSEK 2000, S. 2 [1], Fußnote d. Verf.).

⁸⁶ Der schwedische Begriff *transport* wird sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr verwendet.

Die Integration der verschiedenen Arbeits- und Wohnungsmärkte in der Gesamtregion wird als eine der Schlüsselfragen herausgestellt: „Einzigartige Kompetenzzusammensetzungen können nur auf großen Arbeitsmärkten geschaffen werden“ (TRANSEK 2000, S. 1 [1]). Kleinere Arbeitsmärkte hingegen haben es wegen des Trends zu wachsenden Arbeitsmärkten schwer, ihre Arbeitsplätze zu erhalten. Wachstum geschieht punktweise und wird durch Kontakte in die Fläche getragen. Damit dies geschehen kann, müssen aber als eine der wichtigsten Voraussetzungen gute Verkehrsverbindungen bestehen. Diese tragen somit – sofern sie Wachstumszentren und deren Umland miteinander verbinden – zur Ausbreitung und zur Stabilität des Wachstums bei (TRANSEK 2000, S. 1 [1]). Daher spricht sich TRANSEK (2000, S. 2 [1]) dafür aus, den Regionalschnellverkehr (250 km/h) weiter zu entwickeln⁸⁹, indem das Eisenbahnnetz u.a. um die Verbindung Stockholm - Nyköping - Linköping, d.h. um den *Ostlänken*, ergänzt wird. Auch für den Schienengüterverkehr und für den Kombinierten Verkehr müssen gute Voraussetzungen geschaffen werden.

In der Vision für das Jahr 2030 (TRANSEK 2000, S. 9 f. [1]) wird zum Eisenbahnverkehr ausgeführt:

Die Geschwindigkeiten im interregionalen Verkehr haben immer weiter zugenommen und die Zwischenhalte wurden immer weiter reduziert. Der Hauptkonkurrent dieses Verkehrssegments ist das Flugzeug. Im internationalen Verkehr gibt es Expresszugverbindungen, die zur Minimierung der Reisezeit nur wenige Zwischenhalte einlegen und Geschwindigkeiten von über 250 km/h fahren. Diese Linien bedienen die Großstädte sowie größere Flughäfen und bestimmte regionale Knotenpunkte. Sie verkehren im Stundentakt, der in den Hauptverkehrszeiten zu einem Halbstundentakt verdichtet wird.

Neben anderen gibt es die Linien Stockholm - Nyköping - Helsingborg - Kopenhagen - Hamburg und Stockholm - Nyköping - Malmö - Berlin.

Ergänzt wird der Fernverkehr von zwei Arten von Regionalzügen. Die eine verbindet die Zentren in den Regionen mit einer hohen Durchschnittsgeschwindigkeit. Die andere hält an den teilweise neu eröffneten Bahnhöfen in den kleinen Orten und macht somit den öffentlichen Verkehr, zusammen mit dem Busverkehr, für den allergrößten Teil der Bevölkerung zugänglich.

Die beschriebenen Verkehrsarten ersetzen den heutigen, langsamen InterCity-Verkehr.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass sich die Provinz Södermanland intensiv für die Realisierung des *Ostlänken* einsetzt und damit den Bau der Europabahn auf ihrem Gebiet unterstützt. Diese Schnellverbindung schafft die Voraussetzung, um die schon heute starken Austauschbeziehungen mit Stockholm und Östergötland weiter zu intensivieren. Diesen Austauschbeziehungen wird auf nationaler Ebene ein ausreichendes Potenzial zugesprochen, so dass Södermanland bessere Verbindungen beispielsweise in die Region Jönköping nicht als prioritär ansieht. Für internationale Kontakte wird der Flugverkehr als geeignetes Verkehrsmittel betrachtet.

Auch der gemeinsame Arbeitsbericht zur *inriktningsplanering* in Ostmittelschweden spricht sich für bessere – das heißt v.a. schnellere – Verbindungen in der Region, aber auch darüber hinaus aus. Er empfiehlt die Unterstützung des Projektes *Ostlänken* und der HGV-Verbindungen nach Kontinentaleuropa. Die Präferenz für die Verwirklichung der Europabahn gegenüber einer

⁸⁷ Bisher beschränkt er sich auf die im Abschnitt Södertälje - Eskilstuna für Geschwindigkeiten von 200 km/h ausgelegte *Svealandsbanan* ([Uppsala -] Stockholm - Eskilstuna - Örebro - Hallsberg) (BANKSVERKET 2001, S. 102)

Ertüchtigung der *Södra Stambanan* für den HGV bleibt aber vage. Die Vokabeln *Europabanan* (Europabahn) und *Europakorridor* werden nicht verwendet, eine Verbindung Stockholm - Nyköping - Helsingborg - Kopenhagen - Hamburg weckt Assoziationen mit dem Streckenverlauf der Europabahn, ließe sich aber ebenso durch den Ausbau der Strecke Nässjö - Hässleholm - Klippan - Helsingborg (*Södra Stambanan*, *Skånebanan*) herstellen.

4.4.3.6 Stockholms Län (Provinz Stockholm)



Bild 4.16 Übersichtskarte *Stockholms län* (Quelle: Stadskartan 2003, Internet)

Bislang ist *Stockholms län* die einzige Provinz, die über einen formellen Regionalplan nach dem Plan- und Baugesetz (*plan- och bygglagen*) verfügt (siehe Kapitel 4.4.1.2). Der neue Regionalplan, *Regional utvecklingsplan 2001 för Stockholmsregionen (RUFs)*, wurde im Sommer 2002 vom *landsting* (Provinziallandtag) angenommen (LST I STOCKHOLMS LÄN 2002, Internet). In der Region Stockholm ist aufgrund besonderer gesetzlicher Bestimmungen zur Regionalplanung das *landsting* Träger der Regionalplanung (ARL u.A. 2001, S. 23, 124).

Die drei grundlegenden, im Regionalplan verankerten, Ziele sind:

- „internationale Wettbewerbsfähigkeit
- gute und gleiche Lebensbedingungen
- eine dauerhaft umweltgerechte Lebensumwelt.“ (RUFs 2001, S. 5 ▣).

In der zweiten Hälfte der 1990er Jahre ist die Bevölkerung in *Stockholms län* um durchschnittlich ein Prozent pro Jahr gewachsen. Der Ausbau des Verkehrssystems und der Wohnungsbau sind jedoch nicht im selben Tempo vorangeschritten. Aufgründessen ist die Kapazitätsgrenze auf vielen nach Stockholm führenden Verkehrswegen erreicht, womit eine hohe Störanfälligkeit einhergeht (RUFs 2001, S. 6 ▣).

Mit Stockholm besitzt die Region ein starkes Zentrum, von dem aus die Bebauungsstruktur sternförmig den von diesem Zentrum ausgehenden Verkehrswegen folgt. Diese effektive Struktur soll weiter ausgebaut werden. Da die Möglichkeiten zum Ausbau des Zentrums Stockholm jedoch weitestgehend ausgeschöpft sind, soll neue Bebauung „in den regionalen Zentrumsbereichen und in den Bereichen nahe der Verkehrsachsen konzentriert werden.“ (RUF 2001, S. 7 [1]). Es gibt in der Region sieben regionale Zentren, die sich als Komplemente zum Zentrum Stockholms eignen.

Der Zugang von Arbeitgebern zu innerhalb und außerhalb Schwedens gelegenen Märkten und zu einer großen Zahl hoch ausgebildeter Arbeitskräfte, ist die Voraussetzung für wirtschaftliche Entwicklung und Wohlfahrt. Die Region ist mit höheren Bildungseinrichtungen unterversorgt und es gibt wenige Studienplätze im Verhältnis zur Einwohnerzahl. Zudem wird der Anteil der Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter in den nächsten Jahren abnehmen (RUF 2001, S. 6 f. [1]).

Damit ein möglichst großer Arbeitsmarkt zur Verfügung steht – auch damit Arbeitnehmer zwischen unterschiedlichen Arbeitsplätzen wählen können – muss das Verkehrssystem ausgebaut werden. Daneben muss aber auch das Verkehrsaufkommen zeitlich und räumlich verlagert sowie zwischen den Verkehrsträgern umverteilt werden. Diesbezüglich ist der Bau des *Pendeltågstunnels* (ungefähr: S-Bahn-Tunnels) in Zentral-Stockholm eines der wichtigsten Projekte (RUF 2001, S. 7 f. [1]). Allein um die heutige Verkehrsqualität zu erhalten, ist es notwendig zu handeln, da in den nächsten 30 Jahren ein starkes Verkehrswachstum erwartet wird. Die vorgesehenen verkehrsplanerischen Maßnahmen zielen u.a. darauf ab, die Region auszudehnen und zusammenzuhalten sowie die Verbindungen mit anderen Regionen zu stärken (RUF 2001, S. 58 f. [1]).

Die Schnellfahrstrecke Stockholm - Linköping (siehe Kapitel 3.3.1, Abschnitt Linköping - Järna und Kapitel 3.3.2) wird im Regionalplan explizit erwähnt:

„Um die Fahrzeit für Reisen in südlicher Richtung zu vermindern, sollen Nyköpingslänken och Östgötalänkarna [alter Name für die o.g. Schnellfahrstrecke] ausgebaut werden, so dass die Kontakte zwischen der Stockholmer Region und der Norrköpinger und Linköpinger Umgebung zunehmen können.“ (RUF 2001, S. 62 [1], Anm. d. Verf.).

Die Nutzung derselben Gleise durch Fernzüge, Regionalzüge und Güterzüge in Teilen des Netzes macht den Verkehr störanfällig. Als wichtigste und daher schnellstmöglich umzusetzende Maßnahme wird die Kapazitätsausweitung des Bahnnetzes südlich von Stockholm C betrachtet. Hier verkehrt heute die maximal auf der Infrastruktur mögliche Zugzahl und diese reicht nicht aus, um die Nachfrage zu befriedigen. Die Folge sind überfüllte Züge in den Hauptverkehrszeiten. Die in Bau befindliche neue Årstabrücke vergrößert die Kapazität etwas, aber nur der *Pendeltågstunnel* kann eine ausreichende Kapazität schaffen, damit der Zugverkehr sein volles Potenzial entwickeln können. Aus diesem Grund ist der *Pendeltågstunnel* wichtig für den Zusammenhalt der Region (RUF 2001, S. 62 [1]).

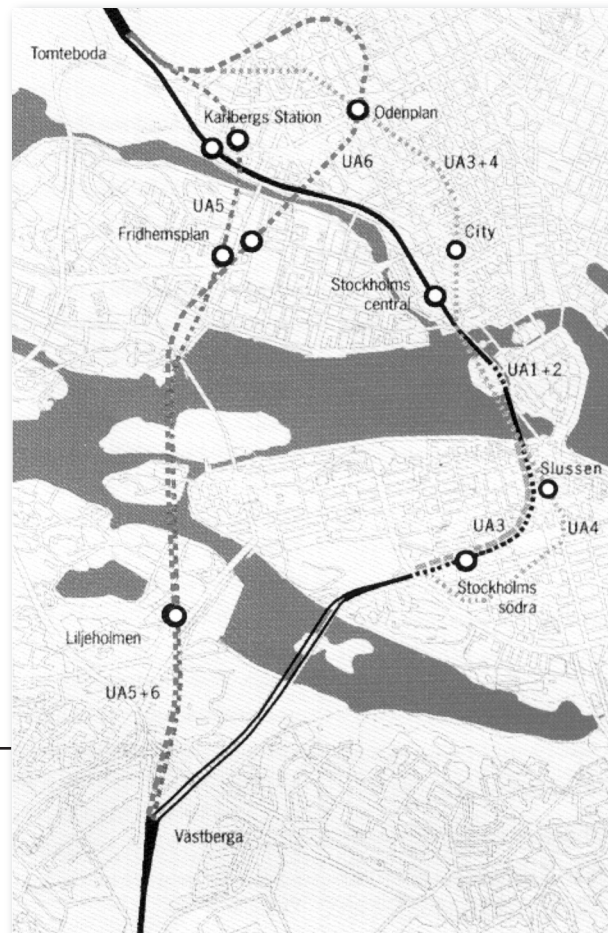


Bild 4.17 Untersuchte Alternativen für den Pendeltågstunnel in Stockholm (Quelle: RTK 2002, S. 21)

Die monozentrische Struktur der Region Stockholm hat bislang ein effektives öffentliches Verkehrssystem ermöglicht. Da die meisten Ziele im Zentrum Stockholms lagen und das öffentliche Verkehrsnetz auf das Zentrum ausgerichtet ist, waren nur wenige Umstiege nötig. Das Stockholmer Zentrum ist jedoch nicht länger in der Lage, weiter zu wachsen; die Region wächst aber dennoch weiter. Um diese Entwicklung zu ordnen und auch in Zukunft ein effektives öffentliches Verkehrssystem zu haben, sollen neue, an den öffentlichen Regionalverkehr angebundene, Zentren entwickelt werden. Zwei dieser neuen Zentren liegen an zukünftigen Fern- und Regionalbahnhöfen (Stockholm Nord, Stockholm Väst). Flemingsberg (= Stockholm Syd), auf der Strecke der Europabahn gelegen, ist bereits heute Fern- und Regionalbahnhof und damit für viele Menschen auch aus dem weiteren Umkreis schnell und bequem per Bahn zu erreichen (RUFS 2001, S. 66 f. ■).

Unter der Überschrift „Gestärkte Verbindungen mit Regionen innerhalb und außerhalb des Landes“ (RUFS 2001, S. 68 ff. ■) beschäftigt sich der Regionalplan mit den Kapazitäten der Flughäfen. Sowohl die Inlandsflüge als auch die internationalen Flüge nehmen zu, der Regionalplan verweist auf *Luftfartsverkets* (Zentralamt für Zivilluftfahrt) Prognosen, nach denen sich der Luftverkehr bis zum Jahr 2030 verdoppeln wird. Dies bedeutet, dass Stockholm mindestens zwei Flughäfen in seiner Umgebung benötigt, um die Nachfrage befriedigen zu können. Der zweite Stockholmer Flughafen

neben Arlanda, Bromma, soll jedoch im Jahr 2011 geschlossen werden. Wegen der faktischen Zweiteilung der Region durch den Mälarsee und den *Saltsjö* soll ein neuer Flughafen im Süden von *Stockholms län* liegen. Dies ist jedoch nicht möglich, da er dort einen erheblichen Eingriff in die natürliche und kulturelle Umwelt darstelle. Infolgedessen soll Arlanda von derzeit zwei, um das Jahr 2010 auf drei, und um das Jahr 2030 auf vier Start- und Landebahnen erweitert werden. Im Regionalplan werden die anderen Flughäfen in der Region nicht als vollwertige Alternative für Bedürfnisse der Region Stockholm betrachtet. Diese könnten sie auch bei ausgebautem Schnellzugverkehr nicht sein (RUFSS 2001, S. 69 f. ■). Dies betrifft auch den Flughafen Skavsta bei Nyköping, der im Zuge des *Ostlänken* – und somit im Zuge der Europabahn (siehe Kapitel 3.3.1, Abschnitt Linköping - Järna) – einen HGV-Bahnhof erhalten soll. Dennoch seien die anderen Flughäfen, so auch Skavsta, für die Bereitstellung der erforderlichen Kapazität für den Luftverkehr von Bedeutung (RUFSS 2001, S. 70 ■).

Auf die zunehmende Bedeutung des Kombinierten Verkehrs (KV) wird hingewiesen. Im nördlichen Teil der Region sollen daher, u.a. bei Arlanda, Flächen für KV-Terminals vorgehalten werden (RUFSS 2001, S. 70 f. ■). Ein Bahnanschluss des Flughafens Arlanda auch für den Güterverkehr ermöglichte die Verknüpfung des Luftfrachtverkehrs mit dem Fracht-HGV, der zusätzlich zum Personenverkehr die Infrastruktur der Europabahn nutzen könnte.

Im Unterschied zu den anderen untersuchten schwedischen Plänen und Programmen der regionalen Ebene beschränkt sich der Regionalplan von *Stockholms län* in seinen Aussagen weitestgehend auf den Planungsraum. Innerhalb desselben werden Schritte zum Ausbau auch der dem Fernverkehr dienenden Infrastruktur vorgesehen. Präferenzen für deren Nutzung in eine bestimmte Richtung werden aber nicht geäußert. Dementsprechend enthält der Regionalplan auch keine Aussagen zur Europabahn. Die verschiedenen, oben beschriebenen, Ausbaumaßnahmen sind für das Projekt Europabahn aber von großem Wert, da ohne sie kein zuverlässiger Betrieb auf der, gegenwärtig einen Engpass darstellenden, Strecke möglich wäre.

Die Entwicklung der neuen Zentren an vorhandener und neu zu schaffender Schieneninfrastruktur ermöglicht eine bequeme Nutzung auch der Europabahn und sorgt mithin für ein erhöhtes Fahrgastaufkommen. Dies ist auch vor dem Hintergrund interessant, dass mit Stockholm selbst Schwedens dichtbesiedeltste und einwohnerstärkste Region die Bedeutung möglichst großer Arbeitsmärkte (d.h. möglichst großer LA-Regionen) unterstreicht. Zusammen mit dem Eingeständnis der Unterversorgung mit höheren Bildungseinrichtungen (inklusive Studienplätzen) besagt dies, dass auch Stockholm auf gute Verbindungen zu den benachbarten Regionen angewiesen ist. Diesbezüglich besteht folglich eine wechselseitige Abhängigkeit. Trifft dies zu, so bietet sich für die Europabahn auch im Berufsverkehr das Potenzial, in beiden Richtungen mit einer befriedigenden Auslastung zu verkehren. Dennoch sehen ALVEHAG/JONSSON (30.08.2002, mündlich) kein besonders großes politisches Interesse an der Europabahn.

Obwohl der Flughafen Skavsta im Regionalplan auch bei ausgebautem Schienenschnellverkehr nicht als vollwertiger Ersatz für einen Stockholmer Flughafen gesehen wird, so wird seine Verkehrsbedeutung wegen des Luftverkehrszuwachses zukünftig dennoch erheblich zunehmen. Von

dem größeren Flugangebot werden auch die Städte in Östergötland profitieren, von denen aus Skavsta schneller als Arlanda zu erreichen ist. Die Europabahn kann zumindest einen Teil der Nachfrage nach schnellen Reismöglichkeiten zwischen Stockholm und den anderen Teilen der Region ‚Europakorridor‘ übernehmen und dadurch gleichermaßen wie die Umwelt auch die Flughäfen entlasten.

4.4.4 Fazit: Die Europabahn in der schwedischen Raumordnung und Verkehrsplanung

Das Projekt Europabahn hat in die nationalen schwedischen Pläne und Programme bislang keinen direkten Eingang gefunden. Das als Leitbild für die nationale Raumordnung zu bezeichnende Dokument *Sverige 2009* (Schweden 2009) enthält gleichwohl Erkenntnisse und konzeptionelle Elemente, welche die Europabahn stützen. Zu nennen sind insbesondere die *Orter i samverkan* (Zusammenwirkenden Orte) sowie die *samverkansarenorna* (Arenen der Zusammenwirkung), die beide den Verlauf der Europabahn vollständig abdecken. Um *Sverige 2009* gerecht zu werden, ist neben dem HGV-Fernverkehr auch die Umsetzung des Regionalschnellverkehrskonzeptes unabdingbar. Diese verkehrliche Integration der HGV-Strecke in das Gesamtnetz trägt auch zur Erfüllung der verkehrspolitischen Ziele (*transportpolitiska mål*) bei.

Im aktuellen *Stomnätsplan* wird die Europabahn nicht berücksichtigt. Die laufende Engpassbeseitigung in den Großräumen Malmö und Stockholm schafft die Voraussetzungen für einen leistungsfähigen Verkehr einer zukünftigen Europabahn. Die Aufnahme des Projektes Europabahn in den *Banhållningplan* ist noch offen.

Der Finanzplan für den Erhalt und die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur bis 2015 weist etwa gleich hohe Beträge für Straße und Schiene aus. Dies beruht aber auf den höheren Unterhaltskosten für das Straßennetz, investitionspolitisch ist ein klarer Schwerpunkt im Schienennetz zu erkennen.

In Schweden spielt der Umweltschutz eine große Rolle. Das Umweltqualitätsziel der ‚Guten bebauten Umwelt‘ verlangt eine geringstmögliche Beeinträchtigung der natürlichen und kulturellen Umgebung durch Anlagen und Bauten aller Art. Bei der Trassierung der Europabahn wird zweifellos auf die natürliche und kulturelle Umgebung Rücksicht zu nehmen sein. Ein HGV-Projekt widerspricht dem ebenfalls in den Umweltzielen festgeschriebenen Streben nach einer Verringerung des alltäglichen Verkehrsbedarfs. Dies gilt für die Europabahn in besonderem Maße, da ein Argument für ihre Errichtung das Zurücklegen längerer Distanzen im Berufspendelverkehr ist. Hierin ist ein typischer Zielkonflikt einer raumbedeutsamen Planung zu sehen.

Solange an dem auch in Schweden bestehenden Grundsatz der gleichwertigen Lebensbedingungen in allen Teilen des Landes festgehalten wird, überwiegt die Sicherung der kleineren Städte und Gemeinden (bzw. der kleineren Lokalen Arbeitsmarktregionen) als Wohn- und Gewerbestandorte, zumal die Eisenbahn ein vergleichsweise umweltverträgliches Verkehrsmittel ist. Dieser Grundsatz wurde jüngst in dem Programm *En Politik för tillväxt och livskraft i hela landet* (Eine Politik für Wachstum und Lebenskraft im ganzen Land) bestätigt. Die in diesem Programm ebenfalls bekundete Absicht, Kostenwahrheit im Verkehr herzustellen, wird die Position des HGV gegenüber dem Inlandsflugverkehr stärken.

Ausgehend von der Öffentlichkeitsarbeit von *Europakorridoren* überrascht das Ergebnis der Haltung der regionalen Ebene. Dies fällt in Bezug auf die Europabahn keineswegs so eindeutig positiv aus, wie von *Europakorridoren* kommuniziert.

Schonen fordert, die Eisenbahninfrastruktur müsse mindestens so weit ausgebaut werden, dass sich der regionale Zugverkehr weiterentwickeln, d.h. ausgeweitet werden, kann. Überregionale HGV-Verbindungen werden als ein Mittel gesehen, die Erreichbarkeit der europäischen Metropolen zu verbessern. Insgesamt erhofft man sich einen wachsenden Marktanteil der Schiene. Es gibt jedoch keine Präferenzierung der Europabahn gegenüber einem Ausbau der *Södra Stambanan*, sondern beide Projekte werden nebeneinander weiter untersucht.

Kronobergs län, dessen Ausbildungs- und Verwaltungszentrum Växjö deutlich näher an der *Södra Stambanan* liegt als an der geplanten Trasse der Europabahn, weist auf die enormen Kosten der Neubaustrecke hin. Der Ausbau der *Södra Stambanan* für den HGV wird als ernstzunehmende Alternative gesehen. Der Wiederanschluss Ljungbys an das Eisenbahnnetz wird unterstützt, die Europabahn aber nicht als Voraussetzung dafür betrachtet. Kronoberg erklärt explizit eine unentschlossene Haltung gegenüber der Europabahn; zwischen den Zeilen lässt sich indes eine Bevorzugung des Ausbaus der *Södra Stambanan* herauslesen.

Jönköpings län stellte dem Verfasser keine Informationen hinsichtlich der Haltung zur Europabahn zur Verfügung. Aufgrund der vielfältigen Vorteile, die dem *län* durch die Europabahn zuteil würden, ist jedoch von einer positiven Haltung dem Projekt gegenüber auszugehen.

Östergötland unterstützt die Realisierung der Europabahn, setzt sich aber schwerpunktmäßig für den nördlichen Teilabschnitt Linköping - Stockholm (*Ostlänken*) ein, da in diese Richtung die intensiveren Beziehungen bestehen. Als *transitlän* (Transitprovinz) im Nordischen Dreieck möchte Östergötland vom Ausbau der Verkehrsinfrastruktur profitieren und erwartet davon wirtschaftliche Vorteile.

Södermanland betont mit Nachdruck die Notwendigkeit, den *Ostlänken* zu realisieren. Diese Unterstützung ist im Zusammenhang mit dem besonders unbefriedigenden Zustand der *Södra Stambanan* im *län*-Gebiet zu sehen. Das Verwaltungszentrum Nyköping ist wegen der Verzweigung der *Södra Stambanan* in die Äste via Katrineholm und via Nyköping weitaus schlechter ins Eisenbahnnetz integriert als andere Fernverkehrsbahnhöfe entlang der *Södra Stambanan*. Die ausdrückliche Beschränkung der Unterstützung auf den *Ostlänken* lässt sich damit erklären, dass durch den *Ostlänken* Katrineholm – mit 32.000 Einwohnern (SCB 2002, S. 23) drittgrößte Stadt des *län* – weiterhin auf einer der wichtigsten Strecken des SPFV läge: der *Västra Stambanan* (Stockholm - Skövde - Göteborg). Erst bei Realisierung des kompletten Nordabschnitts der Europabahn (Stockholm - Jönköping) in Verbindung mit der Götalandsbahn (Jönköping - Göteborg) verlöre Katrineholm einen erheblichen Teil seiner SPFV-Verbindungen, weil der Verkehr Stockholm - Göteborg auf die Route über Nyköping/Jönköping verlagert würde.

Stockholms län (die Provinz Stockholm) leidet gegenwärtig unter einer Überlastung insbesondere der ins Zentrum von Stockholm führenden Infrastruktur. Ausbaumaßnahmen sind geplant und teilweise bereits eingeleitet; zudem werden Schritte in Richtung einer dezentraleren Konzentration unternommen. Damit verbessern sich auch die Bedingungen für den Betrieb der Europabahn. Größeres politisches Interesse besteht an dem Projekt aber nicht.

Keiner der untersuchten schwedischen Pläne und Programme steht der Europabahn entgegen. Bedingt durch den generell notwendigen Ausbau der Eisenbahninfrastruktur und die grundsätzliche Förderung des HGV-Ausbaus lassen sich überwiegend Argumente für das Projekt finden. Die Mehrzahl dieser Argumente lässt sich aber ebenso für einen HGV-Ausbau der *Södra Stambanan* anführen. Darin ist ein Grund zu sehen, weshalb die Unterstützung eher verhalten ist.

Im Hinblick auf die raumordnerische Integration des Projektes ist ein Fazit schwierig, da auf *län*-Ebene (Provinzebene) keine Raumordnungspläne existieren. Wegen der weitgehenden Bündelung der Infrastruktur der Europabahn mit der Europastraße 4 (E4) sind bei der Trassierung eher geringe Probleme zu erwarten.

Während Malmö und Lund trotz der Verzweigung der Europabahn in der Öresundregion an verkehrlicher Bedeutung verlorener, würde Helsingborg von der neuen Streckenführung stark profitieren. Växjö liegt schon heute abseits der Haupt-Nord-Süd-Bahnstrecke und rückt in Zukunft noch weiter von ihr ab. Trotzdem verkürzt sich gegenüber dem Status quo die Fahrzeiten nach Kopenhagen und Stockholm. Das gewichtigste Argument für die Bevorzugung der Europabahn gegenüber des *Södra Stambanan*-Ausbaus ist die attraktive Einbindung Jönköpings und seines Umlandes in das nationale und internationale SPfV-Netz. Der weitere Verlauf durch Östergötland, Södermanland und Stockholm folgt der bestehenden Hauptbahn. Dieser Teil bereitet raumordnerisch daher keine größeren Schwierigkeiten.

5 Fazit zum Projekt Europabahn

Am Schluss dieser Arbeit steht die Erkenntnis, dass der Baubeginn der Europabahn, entgegen dem von *Europakorridoren* suggerierten Sachstand, keineswegs unmittelbar bevorsteht. Es gibt gegenwärtig keinen Beschluss, der verbindlich den Ausbau oder Neubau irgendeiner Teilstrecke für den Hochgeschwindigkeitsverkehr sichert.

Der Hochgeschwindigkeitsverkehr ist notwendig, um die Konkurrenzfähigkeit des vergleichsweise umweltverträglichen Verkehrsmittels Eisenbahn im intermodalen Wettbewerb zu verbessern. Die Forschung zum HGV zeigt dessen Überlegenheit gegenüber dem Luftverkehr bei Städteverbindungen innerhalb von drei bis dreieinhalb Stunden.

Während sich die EU von den positiven Impulsen des HGV auf die Wirtschaftsentwicklung überzeugt zeigt und auf entsprechende Erfolge verweist, überwiegt in der Forschung diesbezüglich die Skepsis. Als sicher gilt, dass ein HGV-Anschluss allein nicht ausreicht, um ein regionales Wirtschaftswachstum anzustoßen. Dies gelingt nur, wenn dafür weitere Voraussetzungen vor Ort gegeben sind und die Region vor ihrer HGV-Erschließung, beispielsweise aufgrund ihrer peripheren Lage, besonders schlecht erreichbar war. Insofern ist die Europabahn ein vielversprechendes Projekt. Der heutige Zustand der Eisenbahninfrastruktur ist im gesamten Verlauf der Europabahn (bzw. in Südschweden im Verlauf der *Södra Stambanan*) unbefriedigend. Gegenwärtig werden in Schweden die durch die geografische Lage bedingten Erreichbarkeitsnachteile durch Kapazitätsengpässe der Eisenbahninfrastruktur zusätzlich verschärft. Bereits im nächsten Jahr (2004) ist in Dänemark bei der Große-Belt-Querung mit Engpässen und somit mit einer weiteren Verschlechterung der Bedingungen für den Eisenbahnverkehr zwischen dem europäischen Kontinent und Skandinavien zu rechnen. Die Europabahn baut die Engpässe ab und schafft schnelle Verbindungen zu den Zentren. Sie trägt die Erreichbarkeitsgewinne durch ihre Integration in ein Netz schneller regionaler und interregionaler Züge aber auch in die Fläche bislang peripherer Regionen. In der Umgebung der Schnellfahrstrecke wird es somit zur *regionförstoring* (Vergrößerung der Regionen) kommen. Mit dieser Verbesserung der Standortbedingungen werden auch die Voraussetzungen für eine Entwicklung dieser Räume verbessert.

In die Pläne und Programme zur Raumordnung und Verkehrsentwicklung hat das Projekt Europabahn indes bislang nur teilweise Eingang gefunden. Auf europäischer Ebene besteht das Bewusstsein, dass es einer verbesserten Anbindung Skandinaviens an den europäischen Kontinent auf dem Landweg bedarf. Dementsprechend ist die Verbindung Hamburg - Kopenhagen - Stockholm, allerdings über die Trasse der *Södra Stambanan*, teils als (geplante) Hochgeschwindigkeitszugstrecke, teils als Ausbaustrecke für den Hochgeschwindigkeitsverkehr in den TEN-T dargestellt. Die feste Fehmarnbeltquerung ist bislang kein Bestandteil der TEN-T, die Europäische Kommission hat sich aber für deren Aufnahme in die Liste der spezifischen Projekte ausgesprochen. Die Darstellung der HGV-Strecke über die *Södra Stambanan* ist verständlich, da die TEN-T in Zusammenarbeit mit den Mitgliedsstaaten erarbeitet werden und es seitens des schwedischen Staates keine offiziellen Planungen für eine HGV-Strecke Helsingborg - Jönköping - Linköping gibt.

Der überwiegende Teil der im EUREK und im Weißbuch zur Verkehrsentwicklung festgehaltenen Politikziele der EU sind als Unterstützung des HGV-Projektes zu sehen. Insbesondere kann die Europabahn Kurzstreckenflüge ersetzen, sie erhöht die Kapazität für den Güterverkehr und bietet das Potenzial für Langstreckenverkehre, die als aussichtsreichstes Segment des Eisenbahnverkehrsmarktes eingeschätzt werden. Mit dem Ausbau der *Södra Stambanan* ließen sich diese Ziele jedoch ebenfalls erreichen. Dies verdeutlicht den rahmensetzenden Charakter des EUREKs und des Weißbuchs.

Im Widerspruch zum Leitschema der TEN-T steht die ‚*Comprehensive Integrated Map*‘ der VASAB. Sie bildet als einziges offizielles, wenngleich unverbindliches, Dokument die Europabahn in ihrer von *Europakorridoren* angestrebten Streckenführung ab. Diese Darstellung wird an keiner Stelle begründet, sodass hier nur die Aussage getroffen werden kann, dass diese Darstellung eine gewichtige Unterstützung der Europabahn darstellt.

In Deutschland wird im Laufe des Jahre 2003 mit der Elektrifizierung des Abschnitts Hamburg - Lübeck begonnen. Weitere Ausbaumaßnahmen hängen von der Entscheidung zur festen Fehmarnbeltquerung ab. Doch selbst bei einem positiven Entscheid sehen die deutschen Pläne lediglich eine Ausbaustrecke, aber keine Neubaustrecke vor. Zwischen Hamburg und Puttgarden wird durch den Ausbau nur eine Geschwindigkeitserhöhung von gegenwärtig 140 km/h auf 160 km/h erreicht. Damit bleiben die Pläne hinter der durchgängigen Darstellung der Vogelfluglinie als wichtigem internationalen Verkehrskorridor zurück. Hamburg und Malmö trennen etwa 350 Eisenbahnkilometer. Um diese beiden Städte bis auf die Drei-Stunden-Distanz einander näher zu bringen, genügt es nicht, die feste Fehmarnbeltquerung zu bauen und die bestehende Strecke zu elektrifizieren. Damit ließe sich bestenfalls eine Fahrzeit von etwa 4 Stunden erreichen.⁹⁰ Zu fragen ist auch, ob ein solcher Ausbau eine ausreichende Kapazität böte. Es ist abzusehen, dass nach der Fertigstellung einer festen Fehmarnbeltquerung die Güterzüge zwischen dem europäischen Kontinent und Skandinavien wieder diese Route nehmen werden und dass ihre Zahl größer sein wird, als die der heute verkehrenden Güterzüge. Außerdem wird sich gemäß der Verkehrsprognosen zur festen Fehmarnbeltquerung die Anzahl der Personenzüge vervielfachen. Obwohl diese Fakten in Hamburg und Schleswig-Holstein bekannt sind, wird von der dortigen Landesplanung keine Trasse freigehalten. Dies kann, falls die Entscheidung zum Ausbau zur Vogelfluglinie zu Gunsten einer Neubaustrecke revidiert wird, deren Baukosten beträchtlich erhöhen und ist daher als kurzfristig zu bewerten. Explizite Aussagen dazu, weshalb von Deutschland keine Schnellfahrstrecke auf der Vogelfluglinie geplant wird, konnten in dieser Arbeit nicht ermittelt werden. Es ist daher davon auszugehen, dass im Ergebnis der Kosten-/Nutzenbewertungen die höheren Kosten einer Neubaustrecke nicht als gerechtfertigt erschienen.

Die kompakte Betrachtung dieser Arbeit zur aktuellen Situation in Dänemark führt zu dem Schluss, dass dort gegenwärtig kein großes Interesse an der HGV-Strecke besteht. Der Grund dafür ist einerseits in dem Leitgedanken, der als ‚Effiziente Nutzung des Bestandes statt Neubau‘ zusammengefasst werden kann, zu sehen. Andererseits zöge die Europabahn einen großen Teil des über die Querung des Großen Belts fließenden Verkehrs ab, womit die dort errichtete feste Verbindung Einnahmeverluste zu verzeichnen hätte. An diesen Einnahmen verdient auch der dänische Staat; Einnahmen aus der

⁹⁰ Schnellste Fahrtmöglichkeiten im Sommer 2002: 5:12 Stunden (HAFAS 2002, CD-ROM).

festen Fehmarnbeltquerung müssten hingegen mit Deutschland geteilt werden. Als internationale Verkehrsachse wird die Vogelfluglinie jedoch nicht in Frage gestellt. Die Raumordnung steht der Wiederaufnahme der Planungen des dänischen Abschnitts der Europabahn folglich nicht im Wege. Nach Einschätzung des Verfassers wird die eher ablehnende Haltung Dänemarks keinen dauerhaften Bestand haben. Durch die zukünftige Verkehrsentwicklung wird die Große-Belt-Querung bereits in wenigen Jahren zum Engpass werden, was zur Wiederaufnahme von Überlegungen zum Ausbau der Vogelfluglinie führen wird. Wenn es auch Schweden ist, dass die feste Fehmarnbeltquerung als ‚seiner‘ Anbindung an Europa sieht, so verbindet die Brücke doch ebenso Ostdänemark (außer Bornholm) mit der Hauptstadtregion mit dem europäischen Kontinent. Dieser Erkenntnis wird Dänemark angesichts zunehmend intensiverer internationaler Kontakte in der EU und der Ostseeregion nicht langfristig mit dem Hinweis auf die Große-Belt-Querung begegnen können.

Aus Schweden stammt die Idee der Europabahn, die Interessenorganisation *Europakorridoren* hat dort ihren Sitz und die größte Zahl ihrer Mitglieder. Seit 1993 arbeitet sie auf die Verwirklichung der Europabahn hin. In Anbetracht dessen ist der formale Status des Projektes in Schweden ernüchternd. Die Konsequenzen eines Tunnels zwischen Helsingør und Helsingborg werden untersucht, der *Ostlänken* befindet sich in einem fortgeschrittenen Planungsstadium und südlich von Stockholm gibt es eine 28 km kurze Strecke für den Hochgeschwindigkeitsverkehr. Erst im Januar 2002 begann *Banverket* (Zentralamt für Eisenbahnwesen), das für die Eisenbahnplanung zuständig ist, mit einer Voruntersuchung über den Nutzen der Europabahn. Zum Bedauern des Verfassers wurde diese bis zum Ende der Bearbeitungszeit dieser Diplomarbeit nicht abgeschlossen. Von ihr wird die weitere Entwicklung des Projektes entscheidend abhängen, da sie auch klären soll, ob und in welcher Form die Europabahn in den *Banhållningsplan* (Plan zum Ausbau und Unterhalt der Schienenwege) aufgenommen wird. Da das Finanzvolumen des *Banhållningsplans* bereits festgelegt wurde, bedeutete die Nichtaufnahme des Projektes, dass das Geld für andere, kleinere Projekte zur Verfügung stünde. Ein Niedergang der schwedischen Eisenbahn ist in diesem Falle demnach nicht zu befürchten. Kleine Projekte verbessern i.d.R. eher die Situation für den Regionalverkehr als für den Fernverkehr und fördern somit eher die Verlagerung des MIV als des Luftverkehrs auf die Schiene. So positiv ersteres auch ist: Die größeren Potenziale zur Verkehrsverlagerung bietet das Fernverkehrsprojekt. Hier wird ein den Verkehr bündelndes Verkehrsmittel durch ein anderes ersetzt, wobei die Bahn durch die Unterwegsbahnhöfe noch zusätzliche Verkehrsströme aufnehmen kann. Bei der Verlagerung vom MIV auf die Bahn werden hingegen disperse Verkehre gebündelt. Dies bereitet insbesondere in einem dünn besiedelten Land wie Schweden das Problem, gleichzeitig ein attraktives und ein effizientes Angebot bereitzustellen. Fernerhin ermöglicht auch die HGV-Strecke, das Zugangebot im Regionalverkehr zu verbessern.

Unabhängig von den Ergebnissen der Untersuchung von *Banverket* kann folgendes festgestellt werden:

- Sofern mit der Europabahn nicht nur der Betrieb von Fernverkehrszügen aufgenommen wird, sondern auch das Angebot an die HGV-Strecke mitbenutzenden, schnellen interregionalen und regionalen Zügen ausgeweitet wird, entspricht die Europabahn den Zielsetzungen der Zukunftsperspektive *Sverige 2009* (Schweden 2009). Dem Konzeptvorschlag der

Samverkansarenorna (Arenen der Zusammenwirkung) entspricht die Europabahn besser als ein Ausbau der *Södra Stambanan*.

- Der Bau von HGV-Strecken und ihre Integration in das Eisenbahnnetz ist die bestgeeignetste Maßnahme zur *regionförstoring* (Vergrößerung der Regionen), die als zweites großes Ziel neben dem Anschluss Schwedens an Kontinentaleuropa identifiziert werden kann. Schnell-fahrstrecken bieten eine Möglichkeit zur Stabilisierung der Zentren in den ländlichen Regionen (d.h. der kleinen und mittleren Städte). Um dies zu erreichen müssen aber bestimmte Voraussetzungen in diesen Zentren gegeben sein oder durch – den Anschluss an den HGV begleitende – Maßnahmen geschaffen werden. Der Vorteil der Europabahn gegenüber dem Ausbau der *Södra Stambanan* liegt in der Erschließung des Arbeitskräfte- und Arbeitsmarktpotenzials der Großstadt Jönköping.
- Der Grundsatz der gleichwertigen Lebensbedingungen in allen Teilen des Landes verlangt, die Stabilisierung der ländlichen Räume in der Abwägung über das Ziel möglichst kurzer Arbeitswege zu stellen.
- Keiner der untersuchten schwedischen Pläne und Programme steht der Europabahn entgegen. Selbiges kann aber auch zum Ausbau der *Södra Stambanan* festgestellt werden.
- Das einzige *län* (Provinz), das die Europabahn voll unterstützt ist Östergötland. *Södermanlands län* (Provinz Södermanland) befürwortet den *Ostlänken*, ist an dem Gesamtprojekt aber wenig interessiert. Auch *Stockholms län* (Provinz Stockholm) konzentriert sich eher auf rein regionale Belange. Schonen unterstützt gleichermaßen die Europabahn wie den Ausbau der *Södra Stambanan* und untersucht beide Projekte weiter. *Kronobergs län* (Provinz Kronoberg) erklärt, man warte auf die Studie von *Banverket*, doch zwischen den Zeilen wird eine eher ablehnende Haltung der Europabahn gegenüber deutlich.
- Am meisten durch die Europabahn an Erreichbarkeit hinzugewinnen würden Helsingør sowie die Orte entlang der E4 zwischen und einschließlich Helsingborg und Jönköping plus dem Flughafen Skavsta. Für sie ergäben sich nicht nur schnellere Verbindungen, sondern auch Eisenbahnreisemöglichkeiten in neue Richtungen. Die Bedeutung des Flughafens Skavsta würde durch die HGV-Anbindung erheblich zunehmen.
- Malmö und Lund lägen nach der Realisierung der Europabahn nicht mehr auf der Haupt-Nord-Süd-Achse des schwedischen Bahnverkehrs und würden dadurch an verkehrlicher Bedeutung verlieren. Die Haupt-Nord-Süd-Achse würde weiter von Växjö entfernt und würde sich damit trotz einer objektiv leichten Verbesserung der Erreichbarkeit subjektiv verschlechtern.

Die Zusammenschau des Planungsstatus' der Europabahn in Deutschland, Dänemark und Schweden zeigt, dass es zur Zeit in keinem der drei Staaten konkrete Planungen für das Gesamtprojekt gibt. Insofern kann auch nicht von einer mangelhaften Abstimmung gesprochen werden.

Für den deutsch-dänischen Teil der Europabahn ist die feste Fehmarnbeltquerung unverzichtbar. Die Abstimmung des Ausbaustandards der Anschlussstrecken beiderseits des Fehmarnbelts zwischen

Dänemark und Deutschland ist – wenn auch für das Projekt Europabahn auf äußerst unbefriedigende Weise – durch die diesbezügliche Vereinbarung zwischen den Verkehrsministerien gegeben.

Die Leistungsfähigkeit der Anschlussstrecken beiderseits des Fehmarnbelts ist auch für Schweden von Bedeutung. Bei den weiteren Planungen sollte darauf hingewirkt werden, Überlastungen des deutschen Netzes durch den schwedischen Güterzugverkehr zu vermeiden. Dies liegt im Interesse beider Seiten.

Zwischen Dänemark und Schweden wird es vor allem darum gehen, ob ein Tunnel zwischen Helsingør und Helsingborg gebaut wird. Bestandteil dieser Entscheidung muss der Ausbau der Strecke zwischen Helsingør und Kopenhagen sein, die gegenwärtig die Charakteristik einer Nahverkehrsstrecke aufweist.

Vor dem Hintergrund der bestehenden Situation und der mit dem Ausbau verbundenen und in dieser Arbeit diskutierten Ziele, ist die Absicht, die Eisenbahninfrastruktur im ‚Europakorridor‘ massiv auszubauen, zu begrüßen.

Zu einer deutlichen Aufwertung der Vogelfluglinie für einen zeitgemäßen Eisenbahnverkehr gibt es bei einer positiven Entscheidung zur festen Fehmarnbeltquerung keine akzeptable Alternative. Bei den weiteren Planungen sollte die Einbeziehung von Kiel in die Europabahn geprüft werden. Der Anschluss der Landeshauptstadt wäre durch eine gut 10km lange Neubaustrecke zwischen Neustadt/Holstein und Eutin möglich. Dass auf deutscher Seite nicht die Bereitschaft zum Neubau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke Hamburg - Puttgarden besteht, ist zu bedauern.

Auch Dänemark verfolgt gegenwärtig keine Pläne zum Bau einer HGV-Strecke zwischen Rødby und Kopenhagen. In Anbetracht der deutsch-dänischen Vereinbarung kann bei einer positiven Entscheidung zur festen Fehmarnbeltquerung von einem vergleichsweise kostengünstigen Ausbau der Strecke Hamburg - Ringsted für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ausgegangen werden. Nach den geltenden Planungen wird Ringsted - Kopenhagen für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h ertüchtigt. Es ist unwahrscheinlich, dass dies ausreicht, um der Eisenbahn zur Marktführerschaft auf der Relation Hamburg - Kopenhagen zu verhelfen. Auf dieser Relation hat der Flugverkehr angesichts der stadtnah gelegenen Flughäfen in Hamburg und Kopenhagen eine überdurchschnittlich gute Ausgangsposition.

Eine Notwendigkeit für die Realisierung des Abschnitts Kopenhagen - Jönköping via Värnamo konnte in dieser Arbeit nicht hergeleitet werden. Die geschätzten Kosten für den Neubau der HGV-Strecke sind im Verhältnis zum Ausbau der *Södra Stambanan* so viel höher, dass ein besseres Kosten-/Nutzen-Verhältnis des Neubaus gegenüber dem Ausbau unwahrscheinlich ist. Generell sind bislang zu wenige Alternativen einbeziehende Studien durchgeführt worden. Als Denkanstoß soll angeführt werden, dass sich die Erreichbarkeit Jönköpings aus der Öresundregion auch mittels des Ausbaus der *Södra Stambanan* sowie der Verbindung Nässjö - Jönköping (*Jönköpingsbanan*) und die Einrichtung umsteigefreier Verbindungen deutlich verbessern ließe. Die eingesparten Gelder könnten für eine Reaktivierung bzw. den Wiederaufbau der Bahnlinie (Värnamo -) Halmstad - Timsfors (- Markaryd) für den Regionalverkehr verwendet werden. Durch die Wiederinbetriebnahme der Strecke böten sich

auch für den Güterverkehr zusätzliche Kapazitäten. — Der Untersuchung von *Banverket*, die die Europabahn einem Ausbau der *Södra Stambanan* gegenüberstellt, kommt auch in dieser Hinsicht eine große Bedeutung zu.

Die nördliche Europabahn, d.h. die Strecke von Jönköping nach Stockholm, hat gute Voraussetzungen realisiert zu werden. Der *Ostlänken* (Linköping - Stockholm) erfährt eine breite Zustimmung und an einer hohen Auslastung der Verbindung bestehen keine Zweifel. Der Endpunkt des Projektes liegt nur wenige Kilometer von Mjölby entfernt, wo die wichtigste Achse des schwedischen SPFV (*Södra Stambanan*) mit einer der bedeutendsten Güterbahnstrecken Schwedens (Kontinentaleuropa - Malmö - Mjölby - Hallsberg - Mittel-/Nordschweden) zusammentrifft. Die *Södra Stambanan* ist zwischen Mjölby und Nässjö kurviger und weniger leistungsfähig als südlich von Nässjö. Aufgründessen könnte die bestehende Trasse nicht durchgängig für den Ausbau genutzt werden, wodurch die Kosten für einen Ausbau deutlich höher lägen als im südlichen Teil der *Södra Stambanan*. Unter Einbeziehung des Potenzials, das eine bessere Anbindung Jönköpings an Östergötland und den Großraum Stockholm birgt, kann der Schluss gezogen werden, dass eine Neubaustrecke Linköping (bzw. Mantorp) - Jönköping mit einem Abzweig⁹¹ auf die *Södra Stambanan* bei Gripenberg die sinnvollere Lösung ist. Die Neubaustrecke bildete darüber hinaus auch den Nordabschnitt der Götalandsbahn.

Bei einem Großprojekt wie der Europabahn ist es üblich, dass einzelne Abschnitte unterschiedlich betrachtet werden. Der Verfasser ist zuversichtlich, dass in Schweden für alle Teilabschnitte Lösungen gefunden werden, die

- zum Flugzeug konkurrenzfähige Fernverkehrsverbindungen herstellen,
- die durch die Schnellfahrstrecke möglichen Fahrzeitgewinne in die Fläche tragen sowie
- ausreichende neue Kapazitäten für den Schienengüterverkehr schaffen.

In Dänemark und Deutschland droht das Projekt indes als konventionelle Eisenbahnstrecke umgesetzt zu werden. Dies wird nicht ausreichen, um die gewünschten Verkehrsverlagerungen auf die Schiene zu erreichen.

⁹¹ Dieser Abzweig muss entsprechend den Ausführungen des vorherigen Absatzes direkte Zugläufe Linköping - Nässjö ermöglichen.

Literatur

ALVESTA KOMMUN U.A. 2000

Alvesta Kommun / Hässleholms Kommun / Nässjö Kommun (2000): Södra Stambanan i framtiden — En utredning om järnvägen förutsättningar och möjligheter; ohne Ort; ohne ISBN/ISSN; Internet-Ausgabe von <http://www.stambanan.com/SSB.pdf> (14.11.2002)

ARL U.A. 2001

Akademie für Raumforschung und Landesplanung / Nordregio / Blekinge Tekniska Högskola (Hg.) (2001): Deutsch-Schwedisches Handbuch der Planungsbegriffe - Tysk-svensk handbok för planeringsbegrepp; Hannover/Stockholm/Rönneby; ISBN 3-88838-531-8

BANESTYRELSEN 2002

Banestyrelsen (2002): Virksomhedsregnskab 2001; København; ISBN 87-90682-58-0

BANESTYRELSEN 2001

Banestyrelsen (2001): Sporarbejder København H - Nordhavn; København; ohne ISBN/ISSN

BANESTYRELSEN 2000

Banestyrelsen (2000): Plan for jernbanenettet 2000 - 2004, Juni 2000; ohne Ort; ohne ISBN/ISSN

BANISTER/HALL 1995

Banister, David / Hall, Peter: Summary and Conclusions; in: Banister, David (Hg.) (1995): Transport and Urban Development; London u.a.; ISBN 0-419-20390-7; S. 278 - 287

BANVERKET 2002

Banverket (2002): Sveriges järnvägssektor 2001; Borlänge; ohne ISBN/ISSN

BANVERKET 2002a, Internet

Banverket (19.08.2002): Kartor i pdf-format;
http://www.banverket.se/templates/StandardTtH____4718.asp (02.11.2002 u. 19.12.2002)

BANVERKET 2002b, Internet

Banverket (ohne Datum): Banverkets definition av järnvägen som riksintresse;
http://www.banverket.se/templates/StandardTtH____3773.asp (02.11.2002)

BANVERKET 2002c, Internet

Banverket (ohne Datum): Banhållningsplan;
http://www.banverket.se/templates/StandardTtH____2866.asp (22.12.2002)

BANVERKET 2001

Banverket (2001): Nulägesbeskrivning av statens spåranläggningar; Underlagsrapport Banhållningsplan; Borlänge; ohne ISBN/ISSN

BANVERKET 2000

Banverket (2000): Förstudie BVH 806.1; *Ein Auszug aus dem Dokument wurde dem Verfasser als Kopie im Rahmen des persönlichen Gesprächs mit HÅKAN PERSSON am 26.08.2002 in Borlänge überlassen, weitere bibliographische Angaben sind nicht bekannt.*

BANVERKET o.J.

Banverket (o.J., wahrscheinlich 1997): En resa in i framtiden - Tidtabell för utbyggnad av järnvägen 1998-2007; Borlänge; ohne ISBN/ISSN; Internet-Ausgabe von http://www.banverket.se/upload/3929/Stomnatsplan_kortversion.pdf (22.12.2002)

BET 2001/02:NU4

Näringsutskottets betänkande 2001/02:NU4 (2001): En politik för tillväxt och livskraft i hela landet; Stockholm; ohne ISBN/ISSN; Internet-Ausgabe von <http://www.riksdagen.se/SrvFunc/dokarkiv/0102/bet/NU4.doc> (11.09.2002)

BET 2001/02:TU2

Trafikutskottets betänkande 2001/02:TU2 (2001): Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem; Stockholm; ohne ISBN/ISSN; Internet-Ausgabe von <http://www.riksdagen.se/SrvFunc/dokarkiv/0102/bet/TU2.doc> (12.09.2002)

BILLIGER-FLIEGEN.COM 2003, Internet

billiger-fliegen.com & Schwarzer Reisen (ohne Datum): Flugbuchung; <http://www.billiger-fliegen.com/buchenflug> (11.01.2003)

BMU 2001, Internet

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit; Referat N I 4 (ca. 2001): Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes (Stand: Mai 2001); <http://www.bmu.de/download/dateien/bvwp.pdf> (09.10.2002)

BMVBW 2002, CD-ROM

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hg.) (2002): Überarbeitung Bundesverkehrswegeplan 1992 - Vorläufige Ergebnisse Mai 2002 - Nutzen und Kosten, Umweltrisikoeinschätzung, Raumwirksamkeitsanalyse - Bundesfernstraßen SH, Bundesschienenwege, Bundeswasserstraßen; CD-ROM; Aachen/Berlin; ohne ISBN/ISSN

BMVBW 2002, Internet

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (o.J.): Anti-Stau-Programm; <http://www.bmvbw.de/Anti-Stau-Programm-.591.htm> (09.10.2002)

BMVBW 2001

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hg.) (2001): Bericht zum Ausbau der Schienenwege 2001 (Stand: 31. Dezember 2000); Bonn; ohne ISBN/ISSN

BMVBW 2000

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hg.) (2000): Verkehrsbericht 2000; Berlin; ohne ISBN/ISSN

BMVBW Newsletter 11.06.2002

E-Mail-Abo BMVBW <elist@abo.bmvbw.de> (11.06.2002): „BMVBW Pressemitteilung: Zentrale Rolle des Schienenverkehrs in einem integrierten Verkehrssystem“; Pressemitteilung Nr. 206/02

BMVBW/VERKEHRSMINISTERIUM DÄNEMARK 2003

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen / Verkehrsministerium Dänemark (2003): Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen der Bundesrepublik Deutschland und dem Verkehrsministerium des Königreiches Dänemark über die Zusammenarbeit bei der Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindungen im Korridor Hamburg - Öresund; ohne Ort; ohne ISBN/ISSN; Internet-Ausgabe von <http://www.bmvbw.de/Anlage14029/Vereinbarung.pdf> (13.03.2003)

BMVBW/VERKEHRSMINISTERIUM DÄNEMARK 1999

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen / Verkehrsministerium Dänemark (1999): Untersuchung der sozioökonomischen und regionalen Auswirkungen einer festen Verbindung über den Fehmarn Belt; Bremen/Glostrup/Koblenz; ohne ISBN/ISSN

BOVERKET 2002, Internet

Boverket (01.07.2002): Vårt uppdrag; http://www.boverket.se/om_boverket/uppdrag_plattform/index.htm (20.10.2002)

BOVERKET 1994

Boverket (Hg.) (1994): Sverige 2009 - förslag till vision RESUMÉ; Karlskrona; ISBN 91-7147152-9

BREITZMANN 2002

Breitzmann, Karl-Heinz (2002): Ostseeverkehr - Entwicklung, Struktur und künftige Herausforderungen; in: Internationales Verkehrswesen; 54. Jg.; Nr. 7+8/2002; Hamburg; ISSN 0020-9511; S. 328 - 333

BSchwAG

Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbau-gesetz) vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874), zuletzt geändert durch Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785, 2843)

BÜRGERSCHAFT HAMBURG 2002a

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hg.) (2002): Antrag der Abgeordneten Betr.: „Der Europakorridor als Chance für Hamburg“ - Eine schnelle Zugverbindung nach Skandinavien schaffen; Drucksache 17/847 vom 28.05.2002, Neufassung; Hamburg; ohne ISSN; Einzelblatt

BÜRGERSCHAFT HAMBURG 2002b

Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (Hg.) (2002): Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft: Unterrichtung über den Beitritt Hamburgs zum Verein „Europakorridor“; Drucksache 17/1146 vom 09.07.2002; Hamburg; ohne ISSN; Einzelblatt

BVWP 1992

Bundesverkehrswegeplan 1992: Beschluß der Bundesregierung vom 15. Juli 1992; Bonn; ohne ISBN/ISSN

BVWP-ENTWURF 2003

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2003): Entwurf Bundesverkehrswegeplan 2003 - Grundlagen für die Zukunft der Mobilität in Deutschland; ohne ISBN/ISSN; Internet-Ausgabe von
<http://www.bvwp.de/download/BVWP-Entwurf/bvwp-text.pdf> und
<http://www.bvwp.de/download/BVWP-Entwurf/bvwp-schiene2.pdf>
 (beide 31.03.2003)

CITYTUNNELKONSORTIET 2001

Citytunnelkonsortiet i Malmö (2001): Annual Report 2000; Malmö; ohne ISBN/ISSN

COM (98) 614

European Commission (1998): Trans-European Transport Network - 1998 Report on the Implementation of the Guidelines and Priorities for the Future - Report from the Commission to the European Parliament, the Council, the Economic and Social Committee of the Regions (pursuant to Article 18 of Decision 1692/96/EC); ohne tagesgenaues Datum; ohne ISSN

DB AG 2003, Internet

Deutsche Bahn AG (ohne Datum): Verbindungen - Ihre Anfrage;
<http://planundspar.bahn.de/bin/query.exe/dn?ld=107&seqnr=6&ident=nq.09051215.1042322218&REQ0HafasScrollDir=1> (11.01.2003)

DB AG 2002, Internet

Deutsche Bahn AG (ohne Datum)⁹²: InterCity und EuroCity (IC/EC);
http://www.bahn.de/pv/service/zug/pv2_besondere_zuege_ic_ec.shtml (26.12.2002)

DB AG 1996

Deutsche Bahn AG (1996): Übersichtskarte für den Personenverkehr; Mainz; ohne ISBN/ISSN

DB NETZ AG 05.12.2002, e-schriftlich

Scheer, Torsten; Deutsche Bahn Netz AG, Niederlassung Nord, Statistik NMB 1
 <Torsten.Scheer@bahn.de>: „Strecken SH“, 05.12.2002; persönliche e-Post

DB NETZ AG 28.10.2002, e-schriftlich

Alpers, Wilfried; Deutsche Bahn Netz AG, Niederlassung Nord, Korridormanagement Hamburg/Schleswig-Holstein <Wilfried.Alpers@bahn.de>: „Ausbaustand verschiedener Strecken in S-H“, 28.10.2002; persönliche e-Post

DORNQUAST 02.12.2002, e-schriftlich

Dornquast, Arne; Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Bau und Verkehr, Amt für Verkehr <arne.dornquast@bbv.hamburg.de>: „Ihre Anfrage bei Herrn Treder“, 02.12.2002; persönliche e-Post; (keine offizielle Auskunft der Freien und Hansestadt Hamburg)

Eck 2002

Eck, Florian (2002): ICE-Bahnhöfe als Wirtschaftsfaktor - Neue Haltpunkte auf dem Prüfstand; in: Internationales Verkehrswesen; 54. Jg.; Nr. 10/2002; Hamburg; ISSN 0020-9511; S. 490 f.

EG-VERTRAG

Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft (EG) vom 7. Februar 1992 (Vertrag von Maastricht) in der Fassung vom 2. Oktober 1997 (Vertrag von Amsterdam)

EISENBahnATLAS 1994

ohne Verfasser (1994): Eisenbahnatlas Deutschland 1994; Aachen; ISBN 3-921679-13-3

ELLWANGER 2002

Ellwanger, Gunther (2002): Erfolge der Hochgeschwindigkeit; in: Rail International - Schienen der Welt, Deutsche Ausgabe; 33. Jg.; Heft September 2002; Brüssel; ohne ISSN; S. 8 - 14

EMANGARD 1990, zit. nach SCHÜTZ 1997

Emangard, Pierre-Henri (1990): Le TGV Sud-Est en référence, in: La Vie du Rail; 01.11.1990, S. 8 f. (*weitere bibliographische Angaben sind nicht bekannt*); zitiert nach: SCHÜTZ 1997

ENARSSON 2001

Enarsson, Leif (2001): Regionala Godstransportföretag på Järnväg - en studie av marknadsutvecklingen i avregleringens spår; Göteborg; ISBN 91-7246-186-1

ENGSTRÖM/SÜER o.J.

Engström, Carl-Johan / Süer, Tugkan (o.J.): Tourism in the BSR; A study carried out as a part of the INTERREG IIC project Urban Systems and Urban Networking in the Baltic Sea Region; Hørsholm; ISBN 87-7903-102-1; 6seitiges Faltblatt

ENTSCHEIDUNG NR. 1346/2001/EG

Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (Amtsblatt L 228 vom 09.09.1996, L 15 vom 17.01.1997) i.d.F. der Entscheidung Nr. 1346/2001/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Mai 2001 (Amtsblatt L 185 vom 06.07.2001)

ENTWURF LVP 2002

Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (2002): Landesverkehrsprogramm - Perspektive für Schleswig-Holstein — Unser Weg: Leistungsfähiges Verkehrsangebot für sichere und umweltfreundliche Mobilität, Entwurf Oktober 2002; ohne Ort; ohne ISBN/ISSN; Internet-Ausgabe von http://landesregierung.schleswig-holstein.de/coremedia/generator/Aktueller_20Bestand/MWTV/Information/pdf/Landesverkehrsprogramm_20komplett,property=pdf.pdf (10.11.2002)

ENTWURF REGIONALPLAN SH OST 2002

Regionalplan für den Planungsraum II: Schleswig-Holstein Ost, Kreisfreie Stadt Lübeck, Kreis Ostholstein; Entwurf Neuaufstellung, Juni 2002, Stand 27.03.2002; Kiel; ISSN 0458-6913

ERKLÄRUNG VON WISMAR 2001

Konferenz der Raumordnungsminister der Ostseeanrainerstaaten (2001): Erklärung von Wismar über transnationale Raumplanungs- und Entwicklungsmaßnahmen in der Ostseeregion bis zum Jahre 2010; Fünfte Konferenz der Raumordnungsminister der Ostseeanrainerstaaten unter dem Vorsitz des Ministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen der Bundesrepublik Deutschland; Wismar, 21. September 2001; in: VASAB 2010+

EUROPAKORRIDOREN 2002

Europakorridoren AB (2002): Europakorridoren NYHETSBREV 22, September 2002; o.Jg.; Göteborg; ohne ISSN

EUROPAKORRIDOREN 2002, Internet

Europakorridoren (03.06.2002): Fast förbindelse över Fehmarnbelt; <http://cgi.ordart.se/cgi-bin/newsmain.cgi?todo=display&land=sverige&ID=1> (15.10.2002)

EUROPAKORRIDOREN 2000

Europakorridoren AB (Hg.) (2000): Sveriges kommunikationer - Ny infrastruktur för ett effektivare och ekologiskt hållbart kommunikationssystem i södra Sverige, Norden och Europa; Ljungby/Helsingborg; ohne ISBN/ISSN

EUROPAKORRIDOREN o.J.

Europakorridoren (Hg.) (o.J.): Das ist der Europa-Korridor; Ljungby/Helsingborg; Faltblatt; ohne ISBN/ISSN

EUROPEAN COMMISSION 2000

European Commission (Hg.) (2000): The EU compendium of spatial planning systems and policies - Sweden; Series: Regional development studies, Vol. 28N; Luxemburg; ISBN 92-828-2684-8

EUROPEAN COMMISSION 1998

European Commission (1998): Interactions between High-speed Rail and Air Passenger Transport; Reihe: European Cooperation in the field of Scientific and Technical Research, COST 318; Luxemburg; ISBN 92-828-3674-6

EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFTEN 2001

Europäische Gemeinschaften (Hg.) (2001): Regionen: Statistisches Jahrbuch 2001; Ausgabe 2001; Luxemburg; ISBN 92-894-1039-6

EUROPÄISCHE KOMMISSION 2002

Europäische Kommission, Generaldirektion Energie und Verkehr (2002): Schaffung eines integrierten europäischen Eisenbahnraums - Kurze Präsentation der von der Kommission vorgeschlagenen Maßnahmen; ohne Ort; ohne ISBN/ISSN; Internet-Ausgabe von <http://europa.eu.int/comm/transport/rail/library/memo-de.pdf> (18.10.2002)

EUROPÄISCHE KOMMISSION 2002, Internet

Europäische Kommission, Generaldirektion Energie und Verkehr [sic] (17.09.2002): Überarbeitung der gemeinschaftlichen Leitlinien für das Transeuropäische Verkehrsnetz „TEN-T“; <http://europa.eu.int/comm/transport/themes/network/deutsch/ten-t-de.html> (27.12.2002)

EUROPÄISCHE KOMMISSION 2001, Internet

Europäische Kommission (26.10.2001): SCADPlus: Gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes; <http://europa.eu.int/scadplus/leg/de/lvb/l24094.htm> (15.10.2002)

EUROPÄISCHE KOMMISSION 2001a

Europäische Kommission (2001): Weißbuch - Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft; Luxemburg; ISBN 92-894-0339-X

EUROPÄISCHE KOMMISSION 2001b

Europäische Kommission (2001): Panorama des Verkehrs – Statistischer Überblick des Straßen-, Schienen-, Binnewasser- und Luftverkehrs in der Europäischen Union; Luxemburg; ISBN 92-828-9973-X

FDJV 2002

Fehmarnbelt Development Joint Venture (2002): Feste Querung des Fehmarnbelt - Finanzierung und Organisation, Markterkundungsverfahren Kurzfassung; Berlin/Kopenhagen; ISBN 87-90917-15-4

FNP 1997

Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan der Freien und Hansestadt Hamburg, Neubekanntmachung vom 22. Oktober 1997; Hamburgisches Gesetz- und Verordnungsblatt, S. 485, ohne ISSN

GANTELET 2002, Internet

Gantelet, Gilles (07.10.2002): Résultats du Conseil Transports du 3 octobre 2002 à Luxembourg ; RAPID database MEMO/02/207; http://europa.eu.int/rapid/start/cgi/guesten.ksh?p_action.gettxt=gt&doc=MEMO/02/207|0|RAPID&lg=FR&display= (08.11.2002)

GÖDDE 2000

Gödde, Rainer (2000): Feste Querungen, Infrastrukturausbau und Kooperationsstrategien des Güterbahnverkehrs mit Nordeuropa; in: Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e.V. (Hg.): Verkehrsinfrastrukturentwicklung und feste Querungen im Ostseeraum; Schriftenreihe B, 230; Bergisch Gladbach; ISBN 3-933392-30-6; S. 93 - 98

GRUNDGESETZ

Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland; vom 23. Mai 1949 (BGBl. S. 1), zuletzt geändert durch Gesetz vom 16.07.1998 (BGBl. I S. 1822)

HAFAS 2002, CD-ROM

DB Reise und Touristik AG (Hg.) (2002): DB ReiseService - Elektronischer Fahrplan Deutschland und Europa; Gültig vom 16.06.2002 - 14.12.2002; CD-ROM; zuletzt aktualisiert am 20.10.2002; Programm: HAFASWIN-DB Pool-S02-CD-W32, Stand 4.21w Rev. 10; ohne ISBN/ISSN

HARa 1995

Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hg.) (1995): Raumordnungspolitischer Handlungsrahmen; Bonn; ohne ISBN/ISSN

HOLMSTEDT 2002

Holmstedt, Stig (2002): Nya positiva besked om Citybanan i Stockholm; in: Europakorridoren Nyhetsbrev 21, april 2002; o.Jg.; Göteborg/Ljungby; ohne ISSN; S. 4; Faltblatt

HONINCKX 1998

Honinckx, Marc (1998): Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge; in: Verband der Deutschen Bahnindustrie / Förderkreis des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (Hg.): Jahrbuch des Bahnwesens Nah- und Fernverkehr; Folge 48: Die paneuropäischen Netze; Darmstadt; ISBN 3-7771-0279-2

IRPUD 14.11.2002, e-schriftlich

Moeckel, Rolf, Institut für Raumplanung an der Universität Dortmund (IRPUD) <rm@irpud.rp.uni-dortmund.de>: „[Fwd: Geodaten für Deinen Bekannten]“, 14.11.2002; persönliche e-Post

JOHANSSON/KLAESSON 2001

Johansson, Börje / Klaesson, Johan (2001): Förbättrade transportvillkor i Jönköpings län - konsekvenser av regionförstoring; Sammanfattning av en forskarrapport, Internationella Handelshögskolan i Jönköping; Länsstyrelsen i Jönköpings län (Hg.), Meddelande 01:45; Jönköping; ISSN 1101-9425

KÄLLSTRÖM 2000

Källström, Lars (2000): Die festen Querungen und die Perspektiven des Verkehrs Skandinavien - Kontinent aus schwedischer Sicht; in: Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e.V. (Hg.): Verkehrsinfrastrukturentwicklung und feste Querungen im Ostseeraum; Schriftenreihe B, 230; Bergisch Gladbach; ISBN 3-933392-30-6; S. 10 - 14

KELLMANN 2002

Kellmann, Klaus (2002): Schleswig-Holstein - „Op ewig ungedeelt“; in: WEHLING, HANS-GEORG (Hg.) (2002): Die deutschen Länder - Geschichte, Politik, Wirtschaft; 2., überarbeitete Auflage; Opladen; ISBN 3-8100-3229-8; S. 261 - 275

KOALITIONSVERTRAG 2001

Christlich Demokratische Union / Partei Rechtsstaatlicher Offensive / Freie Demokratische Partei (31.10.2001): Vertrag über eine Koalition für die Legislaturperiode 2001 - 2005; Internet-Ausgabe von http://www.hamburg.de/fhh/behoerden/senatskanzlei/koalition/koalitionsvertrag_cdu_schilll_fdp.doc (04.11.2002)

KOM (2002) 54 ENDG.

Europäische Kommission (2002): Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems; KOM (2002) 54 endgültig vom 04.02.2002; Brüssel; ohne ISSN

KOM (2001) 544 ENDG.

Europäische Kommission (2001): Vorschlag für eine Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes; KOM/2001/0544 endg.; COD 2001/0229; Amtsblatt Nr. C 362 E vom 18.12.2001, ISSN 0376-9461, S. 205 - 250; Seitenangaben im Text bezogen auf die Internet-Ausgabe von <http://europa.eu.int/cgi-bin/eur-lex/udl.pl?REQUEST=Seek-Deliver&COLLECTION=com&SERVICE=eurlex&LANGUAGE=de&DOCID=501PC0544&FORMAT=pdf> (11.11.2002)

KOSMIDER 2001

Kosmider, Rainer (2001): Mecklenburg-Vorpommern im Ostseeraum - „Partner oder Konkurrent für Schleswig-Holstein?“; Niederschrift des Vortrags beim SCHIFF-Kolloquium am 09.10.2001 in Kiel; Internet-Ausgabe von <http://www.schiff.uni-kiel.de/deutsch/kosmider.pdf> (07.12.2002)

KÜHNE 2000

Kühne, Florian (2000): Schienenersatzverkehr in der Raumordnung - Unter besonderer Berücksichtigung des öffentlichen Personennahverkehrs entlang stillgelegter Schienenpersonennahverkehrsstrecken der ehemaligen Deutschen Bundesbahn im Ländlichen Raum; Nienhagen; ISBN 3-8311-1046-8

KURSBUCH 1994/95; KURSBUCH 1998/99; KURSBUCH 2002/03

Deutsche Bahn AG (1994 - 2002): Kursbuch [1994/1995; 1998/1999; 2002/2003]; Frankfurt am Main; ohne ISBN/ISSN

KURSBUCH 1991/92

Deutsche Bundesbahn/Deutsche Reichsbahn: Kursbuch 1991/92, Gesamtausgabe; Mainz; ohne ISBN/ISSN

KURZ 2002

Kurz, Heinz (2002): ICE 3: Der Einstieg der DB AG in Tempo 300; in: Rail International - Schienen der Welt, Deutsche Ausgabe; 33. Jg.; Heft September 2002; Brüssel; ohne ISSN; S. 20 - 23

LANDESPLANUNGSGESETZ MECKLENBURG-VORPOMMERN

Gesetz über die Raumordnung und Landesplanung des Landes Mecklenburg-Vorpommern - Landesplanungsgesetz (LPG), in der Fassung der Bekanntmachung vom 05.05.1998 (GVOBl. M-V S. 503, ber. S. 613; ohne ISSN), seit dem 30.04.1998 geltende Fassung

LANDESREGIERUNG SH 2002, Internet

Landesregierung Schleswig-Holstein (05.11.2002): Thematische Karten der Landesplanung; http://landesregierung.schleswig-holstein.de/coremedia/generator/Aktueller_20Bestand/MLR/Information/Landesplanung/them._20Karten_20Lapla.html (11.01.2003)

LANDESZENTRALE FÜR POLITISCHE BILDUNG NRW 1998

Landeszentrale für Politische Bildung NRW (Hg.) 1998: Bundesrepublik Deutschland - politisch; Braunschweig; ohne ISBN/ISSN

LANDSTINGSFÖRBUNDET 2002, Internet

Landstingsförbundet (Hg.) (22.03.2002): Der Schwedische Provinziallandtagsverband; <http://www.lf.se/lfdeutsch/default.htm> (01.11.2002)

LANDTAG SH 2002

Schleswig-Holsteinischer Landtag (2002): Bericht der Landesregierung: Bericht über Planungen für eine feste Fehmarnbeltquerung; Drucksache 15/1937 vom 30.05.2002; ohne Ort; ohne ISSN/ISBN

LANZENDORF 1998

Lanzendorf, Martin (1998): Auswertung empirischer Studien zu Freizeitverkehr und Tourismus; in: Kühn, Gerd (Hg.): Freizeitmobilität - Entwicklungen und Handlungsmöglichkeiten; DIFU Seminar-Dokumentation „Forum Stadtökologie“ 5; Berlin; ISBN 3-88118-251-9

LOHRBERG 2000

Lohrberg, Klaus (2000): Die Fehmarn-Belt-Querung - Lösungsvarianten, Verkehrsprognosen und Wirtschaftlichkeit; in: Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e.V. (Hg.): Verkehrsinfrastrukturentwicklung und feste Querungen im Ostseeraum; Schriftenreihe B, 230; Bergisch Gladbach; ISBN 3-933392-30-6; S. 15 - 28

LROP MV 1993

Erstes Landesraumordnungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern; Schwerin; ohne ISBN/ISSN; Internet-Ausgabe von http://www.am.mv-regierung.de/raumordnung/doku/lrop_93_text.pdf (24.07.2002) http://www.am.mv-regierung.de/raumordnung/doku/lrop_93_karte.pdf (24.07.2002)

LROPI SH 1998

Landesraumordnungsplan Schleswig-Holstein 1998; Kiel; ISSN 0458-6913

LST I KRONBERGS LÄN o.J.

Länsstyrelsen i Kronobergs län (o.J., wahrscheinlich 1996): Kronoberg 2010 - En strategi för länets långsiktiga utveckling; Länsstrategi för Kronobergs län år 2010; Publikation 96:12; ohne Ort; ISSN 1104-5221

LST I STOCKHOLMS LÄN 2002, Internet

Länsstyrelsen i Stockholms län (23.09.2002): Översikts- region & detaljplaner; http://www.ab.lst.se/templates/InformationPage____4501.asp (02.12.2002)

LUNDIN 11.12.2002, e-schriftlich

Lundin, Olof; Länsstyrelsen i Kronobergs Län <olof.lundin@g.lst.se>:
„SV: Informationer för examensarbete“, 11.12.2002; persönliche e-Post

LUTTER/PÜTZ 1993

Lutter, Horst / Pütz, Thomas (1993): Erreichbarkeit und Raumentwicklung der Regionen in Europa - Welche Rolle spielen die Fernverkehrssysteme?; in: Informationen zur Raumentwicklung; o.Jg.; Heft 9/10.1993; Bonn; ISSN 0303-2493; S. 619 - 637

MÄLARTURISM 2002

Mälarturism Strängnäs-Mariefred (2002): Mariefred & Strängnäs — Åkers Styckebruk, Stallarholmen, Fogdön 2002; Mariefred; Broschüre; ohne ISBN/ISSN

MELLBERG 25.11.2002, e-schriftlich

Mellberg, Anders, Citytunnelkonsortiet i Malmö <Info@citytunneln.com>:
„SV: Fyra frågor om Citytunneln“, 25.11.2002; persönliche e-Post

MILJØ - OG ENERGI MINISTERIET 2000

Miljø- og Energiministeriet (2000): Landsplanredegørelse 2000 - Lokal identitet og nye udfordringer; København; Internetausgabe von <http://www.mem.dk/lpa/landsplan/Landsplanlaegning/LPR2000/lpr2000.htm> (13.09.2002 und 06.12.2002)

MINISTERIUM FÜR ARBEIT UND BAU MV 2002

Ministerium für Arbeit und Bau Mecklenburg-Vorpommern (2002): Initiativen zur Regionalentwicklung; Reihe: Raumentwicklung in Mecklenburg-Vorpommern, Informationsreihe der Obersten Landesplanungsbehörde Nr. 6 5/2002; o.Jg.; Schwerin; ohne ISSN; Broschüre ohne Seitenzahlen

MINISTRY OF ENVIRONMENT AND ENERGY 2000

Ministry of Environment and Energy (2000): National planning report for Denmark - Local identity and new challenges, Summary; Copenhagen; ISBN 87-601-8878-2

MÜNCHSCHWANDER (Hg.) 1990

Münchschwander, Peter (Hg.) (1990): Das Hochgeschwindigkeitssystem der Deutschen Bundesbahn; bearbeitet von Jänsch, Eberhard und Rump, Reinhold; Heidelberg; ISBN 3-7685-3089-2

MWTV SH 2002

Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein (Hg.):
Feste Fehmarnbeltquerung - Fakten - Prognosen - Modelle, Stand: September 2002; Kiel;
ISSN 0935-4719

NELLDAL/TROCHE 2001

Nelldal, Bo-Lennart / Troche, Gerhard (2001): Europakorridoren - ett bredband för fysiska
transporter; Kungliga Tekniska Högskolan, Järnvägsgruppen;
Arbetsrapport TRITA-IP AR 01-97, ISSN 1104-7437

NORDREGIO 2000

Nordregio (Hg.) (ohne Datum): The Baltic Sea Region Yesterday, Today and Tomorrow -
Main Spatial Trends - A background study for VASAB 2010 PLUS Spatial Development Action
Programme; Internet-Ausgabe von <http://www.nordregio.se/bsr/report.htm> am 18.11.2002;
Erscheinungsjahr der gedruckten Ausgabe: 2000

NYKÖPING-ÖSTGÖTALÄNKEN AB 2002

Nyköping-Östgötalänken AB (2002): Förstudie Ostlänken - Faktasammanställning,
Förslagshandling; Nyköping; ohne ISBN/ISSN; Internet-Ausgabe von:
http://www.ostlanken.com/pdf/forstudie_popularversion.pdf (22.11.2002)

NYKÖPING-ÖSTGÖTALÄNKEN AB 2002, Internet

Nyköping-Östgötalänken AB (ohne Datum): Ostlänken;
<http://www.ostlanken.com/index.asp> und nachgeordnete Seiten (22.11.2002)

ORA 1993

Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (1993):
Raumordnungspolitischer Orientierungsrahmen; Bonn; ohne ISBN/ISSN

PETERSSON 03.01.2003, e-schriftlich

Petersson, Mats; Region Skåne, Planering och Miljö < Mats.Petersson@skane.se >:
„Frågor om Europabanan“, 03.01.2003; persönliche e-Post

PROP 1997/98:145 SAMMANFATTNING

Miljödepartementet (1998): Sammanfattning av regeringens proposition 1997/98:145:
Svenska miljömål — Miljöpolitik för ett hållbart Sverige; ohne Ort; ohne ISBN/ISSN;
Internet-Ausgabe von http://miljo.regeringen.se/pressinfo/pdf/p9798_145f.pdf
(12.09.2002)

PROP 2001/02:20

Regeringens proposition 2001/02:20: Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart
transportsystem; vom 03.10.2001; Stockholm; ohne ISBN/ISSN; Internet-Ausgabe von
[http://rixlex.riksdagen.se/htbin/thw/?\\${BASE}=PROPARKIV0102&\\${THWIDS}=0.31\]10422780911067&\\${TRIPPIPE}=HELDOK.msword.application](http://rixlex.riksdagen.se/htbin/thw/?${BASE}=PROPARKIV0102&${THWIDS}=0.31]10422780911067&${TRIPPIPE}=HELDOK.msword.application) (12.09.2002)

PROP 2001/02:4

Regeringens proposition 2001/02:4: En politik för tillväxt och livskraft i hela landet; vom 27.09.2001; Stockholm; ohne ISBN/ISSN; Internet-Ausgabe von [http://rixlex.riksdagen.se/htbin/thw/?\\${BASE}=PROPARKIV0102&\\${THWIDS}=0.16\]10422792161067&\\${TRIPPIPE}=HELDOK.msword.application](http://rixlex.riksdagen.se/htbin/thw/?${BASE}=PROPARKIV0102&${THWIDS}=0.16]10422792161067&${TRIPPIPE}=HELDOK.msword.application) (11.09.2002)

RAUMORDNUNGSBERICHT 2000

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hg.) (2000): Raumordnungsbericht 2000; Reihe Berichte, Band 7; Bonn; ISBN 3-87994-057-6

REGION SKÅNE 2001

Region Skåne (2001): INRIKTNING - Skånes framtida transportinfrastruktur inför planeringsperioden 2004-2015; Olofström; ohne ISBN/ISSN; Internet-Ausgabe von <http://www.pm.skane.se/Upload/o6800/rtiinrik.pdf> (10.12.2002)

REGIONALPLAN SH SÜD 1998

Regionalplan für den Planungsraum I: Schleswig-Holstein Süd, Kreise Herzogtum Lauenburg, Pinneberg, Segeberg und Stormarn; Fortschreibung 1998; Kiel; ISSN 0458-6913

REK 2000

Gemeinsame Landesplanung Hamburg/Niedersachsen/Schleswig-Holstein (Hg.) (2000): Metropolregion Hamburg - Regionales Entwicklungskonzept REK 2000; Hamburg / Hannover / Kiel; ohne ISBN/ISSN; Internetausgabe von <http://www.hamburg.de/MR/downloads/REK%202000%20mit%20Diagrammen.DOC> (05.07.2002)

REUTER 2001, Internet

Reuter, Helmut (ohne Tag, 02.2001): Vision: Kopenhagen-Berlin in nur vier Stunden - Seefahrt inklusive; <http://www.zugchefa.de/beruf/seiten/02-01.htm> (07.12.2002)

RICHTLINIE 2001/12/EG

Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26.02.2001 zur Änderung der Richtlinie 91/44/EWG; Amtsblatt Nr. L 75 vom 15.03.2001, ISSN 0376-9453, S. 1

RICHTLINIE 91/440/EWG

Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29.07.1991; Amtsblatt Nr. L 237 vom 24.08.1991, ISSN 0376-9453, S. 25 (*in dieser Fassung nicht mehr rechtsgültig*)

RICHTLINIE 96/48/EG

Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23.07.1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems; Amtsblatt Nr. L 235 vom 17.09.1996, ISSN 0376-9453, S. 6

ROG

Raumordnungsgesetz vom 18. August 1997 (BGBl. I 1997, S. 2081, 2102), geändert durch Art. 3 G vom 15.12.1997 (BGBl. I 2902)

RTK 2002

Regionplane- och Trafikkontoret (2002): Regionplane- och Trafikkontoret informerar; o. Jg.; Nr. 5/2002; Stockholm; ISSN 1104-9464

RUFS 2001

Regionplane- och trafikkontoret (2001): Regional utvecklingsplan 2001 för Stockholmsregionen - Regionplan för Stockholms län; Stockholm; ISSN 1402-1331

SCB 2002

Statistiska Centralbyrån (2002): Folkmängden i hela riket, länen och kommunerna - 31 december 2001 - Definitiva uppgifter; Serie Befolkning 2002 - BE 12 SM 0201; ISSN 0082-0245; Internet-Ausgabe von <http://www.scb.se/publkat/sm/befolkning.asp#BE12> (02.11.2002)

SCHÜTZ 1997

Schütz, Elmar (1997): Stadtentwicklung durch Hochgeschwindigkeitsverkehr - Konzeptionelle und methodische Ansätze zum Umgang mit den Raumwirkungen des schienengebundenen Personen-Hochgeschwindigkeitsverkehrs als Beitrag zur Lösung von Problemen der Stadtentwicklung; Dissertation an der Universität Kaiserslautern; Frankfurt am Main; ohne ISBN/ISSN

SI 2001

Schwedisches Institut (Hg.) (2001): Die schwedische Regierung; Reihe: Tatsachen über Schweden; Ausgabe TS 55 p Oc vom Dezember 2001; Stockholm; ISSN 1101-6302

SI 2000a

Schwedisches Institut (Hg.) (2000): Der schwedische Außenhandel; Reihe: Tatsachen über Schweden; Ausgabe TS 53 o Qi vom März 2000; Stockholm; ISSN 1101-6302

SI 2000b

Schwedisches Institut (Hg.) (2000): Kommunale Selbstverwaltung in Schweden; Reihe: Tatsachen über Schweden; Ausgabe TS 52 q Od vom Mai 2000; Stockholm; ISSN 1101-6302

SIEGMANN 2002

Siegmann, Jürgen (2002): Mehrverkehr durch schnellere und häufigere Bahnverbindungen; in: Internationales Verkehrswesen; 54. Jg.; Nr. 10/2002; Hamburg; ISSN 0020-9511; S. 510

SIKA 2002a

Statens Institut för KommunikationsAnalys (2002): Persontransporternas utveckling till 2010; SIKA Rapport 2002:1; Stockholm; ISSN 1402-6651

SIKA 2002b

Statens Institut för KommunikationsAnalys (2002): RES 2001 - Den nationella reseundersökningen; Stockholm; ISBN 91-89586-19-0

SIKA 2002c

Statens Institut för KommunikationsAnalys (2002): SIKA Kommunikationer; o.Jg.; Nr. 1/2002; Stockholm; ISSN 1400-9528

SIKA 2001a

Statens Institut för KommunikationsAnalys (2001): Stråkanalyser för godstransporter; SIKA Rapport 2001:1; Stockholm; ISSN 1402-6651

SIKA 2001b

Statens Institut för KommunikationsAnalys (2001): Järnvägar 1999; SIKA Statistik 2001:9; Stockholm; ISBN 91-89586-09-3

SIKA 2000

Statens Institut för KommunikationsAnalys (2000): Transporter och Kommunikationer — Årsbok 2000/2001; Stockholm; ISBN 91-973613-7-2

SNCF 1998

SNCF Direction Grandes Lignes (1998): Guide TGV Midi-Méditerranée - guide pratique, horaires, prix, du 29 novembre 1998 au 29 mai 1999; Paris; ohne ISSN

SPIEKERMANN/VICKERMAN/WEGENER 1999

Spiekermann, Klaus / Vickerman, Roger / Wegener, Michael (1999): Accessibility and Economic Development in Europe; in: Regional Studies; Vol. 33.1; Cambridge (UK); ISSN 0034-3404; S. 1 - 15

STADSKARTAN 2003, Internet

Kartena AB / Stadskartan (ohne Tagesdatum, 2002): Stadskartan.se; <http://www.stadskartan.se/start/> (13.01.2003)

STADT HAMBURG 2002a

Freie und Hansestadt Hamburg, Staatliche Pressestelle (11.07.2002): Senatsdrucksache „Wachsende Stadt“ (leicht gekürzt); Internet-Ausgabe von http://www.hamburg.de/fhh/behoerden/senatskanzlei/dokumentation/drucksache_wachsende_stadt_bearbeitet.doc (04.11.2002)

STADT HAMBURG 2002b

Freie und Hansestadt Hamburg, Staatliche Pressestelle (Hg.) (2002): Hamburgs Strategie für den Ostseeraum; Reihe: Berichte und Dokumente, Nr. 985 vom 19.07.2002; ohne ISSN

STADT HAMBURG 2002c

Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Wirtschaft und Arbeit (Hg.): Hamburg und die Ostseeregion - Eine Region im Aufbruch; Hamburg; ohne ISSN; Faltblatt ohne Seitenangaben

STATISTISCHES BUNDESAMT 2002a, Internet

Statistisches Bundesamt Deutschland (16.08.2002): Güterverkehr - Eisenbahnverkehr - Beförderungsmenge nach Hauptverkehrsrelationen;
<http://www.destatis.de/download/verk/vdow1111.xls> (01.12.2002)

STATISTISCHES BUNDESAMT 2002b, Internet

Statistisches Bundesamt Deutschland (22.05.2002): Deutschland nach Ländern - Gebiet und Bevölkerung; <http://www.destatis.de/jahrbuch/jahrta1.htm> (02.11.2002)

STATISTISCHES LANDESAMT HAMBURG 2002a

Statistisches Landesamt der Freien und Hansestadt Hamburg (2002): Güterverkehr über See des Hafens Hamburg 2000; Statistischer Bericht H II 2 - j/00 Seeschifffahrt (Sonderbericht) vom 14. 01.2002; o. Jg.; Hamburg; ISSN 1432-9999

STATISTISCHES LANDESAMT HAMBURG 2002b

Statistisches Landesamt der Freien und Hansestadt Hamburg (Hg.) (2002): Hamburg und seine Partnerländer - Schweden; Stand: September 2002; Hamburg; ohne ISSN; Faltblatt

STATISTISCHES LANDESAMT HAMBURG 2000

Statistisches Landesamt der Freien und Hansestadt Hamburg (2000): Schifffahrt und Außenhandel Hamburgs 1970 bis 1999; Statistischer Bericht G III / H II - j/99 Sonderbericht vom 25.09.2000; o. Jg.; Hamburg; ISSN 1432-9980

STRING (2001)

STRING (2001): Auf dem Weg zu einer neuen Geographie; Kiel; ohne ISBN/ISSN

STRING o.J., Internet

STRING (o.J., ca. 2001): STRING - Southwestern Baltic Sea Transregional Area - Inventing new Geography; <http://www.balticstring.net/> (18.11.2002)

SVENSKA KOMMUNFÖRBUNDET 2002a, Internet

Svenska Kommunförbundet, FoU-rådet: Kommunerna och regionaliseringen (Hg.) (07.06.2002): Spännande infallsvinklar kring regioners utveckling;
<http://www.svekom.se/skorg/fou/Regionalseringen/intro.htm> (31.10.2002)

SVENSKA KOMMUNFÖRBUNDET 2002b, Internet

Svenska Kommunförbundet (17.09.2002): Fakta om Sveriges 289 kommuner: Antal kommuner, invånare och yta; <http://www.svekom.se/adr/statis/kominyt.htm> (01.11.2002)

THOMAS COOK PUBLISHING 1996

Thomas Cook Publishing (1996): The Thomas Cook New Rail Map of Europe, Peterborough; ISBN 0-906273-92-7

THÖRNQVIST/SI 2001

Ingrid Thörnqvist/Schwedisches Institut (2001): Sverige och Tyskland - Schweden und Deutschland; Stockholm/Trelleborg; ISBN 91-520-0627-1

TRANSEK 2000

Transek AB (2000): Det framtida transportsystemet i Östra Mellansverige - Arbetsrapport som underlag för broschyr om inriktning för transportsystemet år 2030; Solna; ohne ISBN/ISSN

TRANSPORTGRUPPEN/SVERIGES HAMNAR 2002, Internet

Transportgruppen / Sveriges Hamnar (ohne Datum): Transportgruppen - Riksintressen; http://www.transportgruppen.se/templates/SvHamnarNormal1Col____4996.asp (02.11.02)

TRANSPORTINDUSTIFÖRBUNDET 2002

Transportindustiförbundet (2002): GODS transporterna i Sverige; Stockholm; ohne ISBN/ISSN

TUNNEL 2001

ohne Verfasser (2001): Citytunnel: Bauboom in Skandinavien hält an; in: Tunnel; 20. Jg.; Heft 7/2001; Gütersloh; ISSN 0722-6241; S. 58 - 60

TÅGTIDER 2002

Samtrafiken i Sverige AB (2002): Tågplus Tågtider, 19 augusti 2002 - 14 juni 2003; Stockholm; ohne ISBN/ISSN

VASAB 2010

Group of Focal Points (Ed.) (1996): Vision and Strategies around the Baltic Sea 2010 - Towards a Framework for Spatial Development in the Baltic Sea Region; First edition, Second Issue; o.O. (Dänemark); ISBN 91-630-3091-8

VASAB 2010+

Konferenz der Raumordnungsminister / Platz, Holger (Bearb.) (2001): Leitbild und Strategien rund um die Ostsee 2010 - Aktionsprogramm zur Raumentwicklung: Erklärung von Wismar und VASAB 2010+; Essen; ISBN 83-913258-5-7; Internet-Ausgabe von <http://www.vasab.org.pl/Public/VPlus/ActionGerman.pdf> (07.10.2002)

VERKEHR IN ZAHLEN 2001/2002

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2001): Verkehr in Zahlen 2001/2002; Band 30; Hamburg; ISBN 3-87154-270-9

VIERKANT 2001

Vierkant, Jörg (18.10.2001): Redebeitrag im Landtag Mecklenburg-Vorpommern; 70. Sitzung, 3. Wahlperiode; in: Plenarprotokoll 3/70 vom 18.10.2001; Schwerin; S. 4502 - 4504
Internet-Ausgabe von http://www.dokumentenarchiv.landtag-mv.de/archiv/plenarprotokolle/3_Wahlperiode/plpr03-0070.pdf (07.12.2002)

VINOIS 2002

Vinois, Jean-Arnold (2002): Schaffung eines europäischen Eisenbahnraums im Rahmen des Weißbuchs über die europäische Verkehrspolitik; in: Rail International - Schienen der Welt, Deutsche Ausgabe; 33. Jg.; Heft Mai 2002; Brüssel; ohne ISSN; S. 2 - 9

WIRTSCHAFTSKAMMER ÖSTERREICH 2000, Internet

Wirtschaftskammer Österreich, Bundessparte Transport und Verkehr (14.11.2000):
Verkehrswirtschaftliche Begriffe; <http://www.wko.at/bsv/Internet/definiti.htm> (09.11.2002)

WIRTSCHAFTSMINISTERIUM MV 2002

Wirtschaftsministerium des Landes Mecklenburg-Vorpommern (2002):
Verkehr in Mecklenburg-Vorpommern - Grundlagen und Fakten - Konzept für die Zukunft;
ohne Ort; ohne ISBN/ISSN; Internet-Ausgabe von
http://www.wm.mv-regierung.de/doku/verkehr_in_mv.pdf (07.12.2002)

Gespräche**ALVEHAG/JONSSON 30.08.2002, mündlich**

Alvehag, Charlotte / Jonsson, Stig; *beide*: Civilingenjör, Trafikplanerare (Bauingenieure, Verkehrsplaner), Regionplane- och Trafikkontoret; persönliches Gespräch am 30.08.2002 in Stockholm (Schweden)

ELLWANGER 25.04.2002, mündlich

Ellwanger, Gunther; Direktor Hochgeschwindigkeit, Union Internationale des Chemins de Fer (Internationaler Eisenbahnverband): Eisenbahnen in Europa 2020: Hochgeschwindigkeitsverkehr - TEN; Vortrag bei der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V. in Köln

GUSTAFSSON 28.08.2002, mündlich

Gustafsson, Mats; Planerare, Trosa kommun (Planer, Gemeinde Trosa); persönliches Gespräch am 28.08.2002 in Trosa (Schweden)

HARTWIG 05.09.2002, mündlich

Hartwig, Manfred; Abteilung Verkehrspolitik des Ministeriums für Wirtschaft, Technologie und Verkehr des Landes Schleswig-Holstein; persönliches Gespräch am 05.09.2002 in Kiel

JONSSON 25.11.2002, telefonisch

Jonsson, Leif; Länsstyrelse i Östergötlands län (Provinzialregierung Östergötland), Linköping; Telefonat am 25.11.2002

KARLSSON/SIBBMARK 02.09.2002, mündlich

Karlsson, Kjell; Verkställande Direktör (Geschäftsführer), Europakorridoren AB / Sibbmark, Gunnar; Vice Ordförande (zweiter Vorsitzender), Europakorridoren AB; persönliches Gespräch am 02.09.2002 in Värnamo (Schweden)

NILSSON, 04.09.2002, mündlich

Nilsson, Jan-Evert; Professor, Blekinge Tekniska Högskola (Technische Hochschule Blekinge), Karlskrona; persönliches Gespräch am 04.09.2002 in Karlskrona (Schweden)

PERSSON 26.08.2002, mündlich

Persson, Håkan; Investeringsplanerare, Sektionen för nyanläggningar, Banverket (Investitionsplaner, Neubauabteilung, Zentralamt für Eisenbahnwesen);
persönliches Gespräch am 26.08.2002 in Borlänge (Schweden)

SANDSTRÖM/HUSBERGER 03.09.2002, mündlich

Sandström, Birger; Boverket (Zentralamt für Wohnungswesen, Bauwesen und Raumordnung),
Expert for transport and infrastructure / Husberger, Lars; Boverket, Architect and planner;
persönliches Gespräch am 03.09.2002 in Karlskrona (Schweden)

TREDER 05.09.2002, mündlich

Treder, Michael; Behörde für Bau und Verkehr der Freien und Hansestadt Hamburg;
persönliches Gespräch am 05.09.2002 in Hamburg

TROCHE 29.08.2002, mündlich

Troche, Gerhard; Doktorand, Kungliga Tekniska Högskolan, Järnvägsguppen
(Königliche Technische Hochschule, Eisenbahngruppe), Stockholm;
persönliches Gespräch am 29.08.2002 in Stockholm (Schweden)

WOGEL 25.11.2002, telefonisch

Wogel, Lars; Kommunikationsdirektör, Länsstyrelse i Södermanlands län
(Leiter Verkehrswesen, Provinzialregierung der Provinz Södermanland), Nyköping;
Telefonat am 25.11.2002

Über den Autor

Gerrit Schulz, geb. 1975 in Bochum (Ruhrgebiet), studierte Raumplanung mit dem Schwerpunkt Verkehrswesen in Dortmund und Aix-en-Provence und ist aktives Mitglied der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V. Seit seiner ersten Skandinavienreise im Sommer 1998 lässt ihn die Begeisterung für das Land und die Menschen in Schweden nicht mehr los, so dass er sich dazu entschloss, die Landessprache zu erlernen. Berufliche Erfahrungen sammelte er vor und neben dem Studium in kommunalen Verkehrsbetrieben und in Ingenieurbüros. Mit der vorliegenden Arbeit möchte er seinen Beitrag zur deutsch-schwedischen Verständigung leisten.

Kontakt: gerritschulz@web.de