

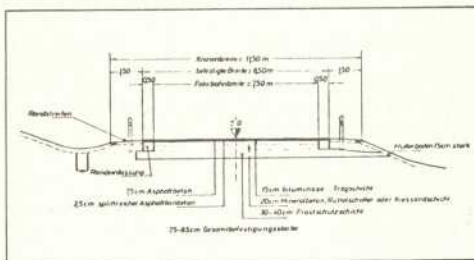
Das Militärstraßennetz gliedert sich in Axial-, Lateral- und Verbindungsstraßen.

- Axialstraßen stoßen senkrecht auf die Front, haben besten technischen Zustand und dienen dem Aufmarsch in das vordere Kampfgebiet. Sie sind mit entsprechenden Ausweichstrecken um gefährdete Hindernisse versehen.
- Lateralstraßen – parallel zur Front – verbinden die Axialstraßen miteinander und ermöglichen die schnelle Verlegung von Einheiten, Material etc.
- Verbindungsstraßen sichern die Ausweichmöglichkeiten.

Während im rückwärtigen Kampfgebiet und in Teilen des vorderen Kampfgebiets der Ausbau von West-Ost-Verbindungen militärisch vorrangig ist, sind im Zonenrandgebiet Nord-Süd-Verbindungen, also Lateralstraßen, bedeutsam. „Und zwar steigt diese Bedeutung (des Straßenverkehrs) bei einem Vergleich mit anderen Verkehrsarten umso mehr, je näher wir dem eigentlichen Gefechtsfeld kommen.“<sup>13)</sup>

Aus den militärischen Bedürfnissen ergeben sich folgende Anforderungen an das Straßennetz:

MLC wird in Zahlen von 4 bis 150 ausgedrückt. Sie sind keine Gewichtsangaben in Tonnen, sondern Kennzahlen, für deren Errechnung weniger das Gewicht des Fahrzeugs (Eigengewicht und Zuladung) als vielmehr die Lastverteilung, d.h. Verteilung des Gesamtgewichtes auf die Zahl der Achsen, die Zahl der Räder je Achse, die Achsabstände, die Spurweite und die Abstandsfläche der Räder oder Laufrollenlast von Kettenfahrzeugen maßgebend sind.



### 1. Quantität

Die vorhandenen Straßen entsprechen in ihrer Quantität häufig nicht den militärischen Interessen. Gerade im strukturschwachen Raum, wo die meisten militärischen Anlagen liegen, ist das Straßennetz den Bedürfnissen der Region entsprechend eher dürftig.

Allerdings erfolgt bereits bei der Bedarfsplanung eine enge Zusammenarbeit von Verteidigung und Verkehrswesen, so daß „... ein Netz entstanden ist, das hinsichtlich seiner Dichte und Leistungsfähigkeit den Bedürfnissen der Verteidigung bereits sehr weit entgegenkommt.“<sup>14)</sup>

Die geforderte Leistungsfähigkeit des Straßennetzes aus militärischer Sicht wird vor allem an den Verhältnissen orientiert, die sich im Krisenfall ergeben, denn auch, wenn die Mobilmachung noch so still erfolgt, muß doch mit planlosen Flüchtlingsbewegungen gerechnet werden, die den Militärverkehr 'behindern' könnten.

### 2. Ballungssituationen

Da sich in vergangenen Kriegen gezeigt hat, wie leicht verwundbar Ballungsräume sind, sehen Militärexperten in jeder Form von Ballung ein Risiko. Für Truppenbewegungen sind Ballungsräume ebenfalls denkbar ungeeignet, man denke nur an die Behinderungen bei der Zerstörung einer Großstadt! Deshalb fordert die Bundeswehr mit Nachdruck den Bau von Umgehungsstraßen um Verkehrsengpässe und von Parallelstraßenführungen zu den Straßen der Ballungsräume.

Der Bau von Umgehungen um Verkehrsengpässe wie z.B. um ein Dorf mit nur engen Gassen deckt sich häufig mit zivilen Interessen, so daß die militärische Intention nur selten erkennbar hervortritt.

### 3. Qualität

Natürlich kann das Militär Straßen nur benutzen, wenn der Ausbaustandard seinen Nutzungsansprüchen entspricht. Hier werden folgende Forderungen gestellt:

- Befestigte Ausbaubreite: 8,50 m (zusätzlich Randstreifen: 11,50 m), denn hier müssen zwei Panzer einander begegnen können.



● Der Unterbau der Straßen muß so beschaffen sein, daß er der Dauerbelastung durch militärische Schwerstfahrzeuge standhält (Abb. 3):

● Brücken innerhalb dieser Militärstraßen müssen bestimmten Tragfähigkeitsanforderungen entsprechen, die in Form von MLC (= Military Load Class), also militärischen Lastenklassen, festgelegt sind. Brücken im Zuge von Militärgrundstraßen müssen z.B. MLC 100 für einspurigen Verkehr, sowie MLC für zweispurigen Verkehr mit Räder- und Gleisfahrzeugen entsprechen. Da fast jede Brücke mit einem MLC-Schild versehen ist, kann man so militärisch interessante Straßen leicht erkennen.

Straßen, die den Qualitätsanforderungen des Militärs genügen, werden im Militärstraßennetz zusammengefaßt (siehe Abb. 2). Es umfaßte 1980 bereits 14 % des Gesamtstraßennetzes. Was soll dieses Netz bewirken?

„Auf den Militärstraßen, bei denen es sich durchweg um auch für Panzerbewegungen geeignete Straßen handelt, soll im Kriege der Militärverkehr außerhalb des Gefechtsfeldes in der Regel abgewickelt werden, während auf den Hauptzivilstraßen schwerpunktmäßig der geplante großräumige Zivilverkehr ablaufen soll.“<sup>15)</sup>

Es gibt also anscheinend ein parallel zum Militärstraßennetz verlaufendes Zivilstraßensystem, jedoch liegt es nahe anzunehmen, daß im 'Ernstfall' mehr oder weniger alle Straßen militärisch genutzt werden, so daß die gesamte Straßenplanung von militärischem Interesse ist. Hierfür spricht auch die Tatsache, daß seit 1981 alle Bundesfernstraßen den unter 3. genannten Anforderungen entsprechen müssen.

Selbst die absolut notwendigen Zivilstraßen – z.B. muß ja wohl zumindest die Rüstungsindustrie weiter funktionieren – stellen für das Militär ein Risiko dar, da es an den Schnittpunkten mit Militärstraßen zu Verwicklungen aufgrund von ungeplanten Flüchtlingsbewegungen kommen könnte.

Aber auch diese Situation ist schon geplant: Im Spannungsfall ist die Bundesregierung ermächtigt, Rechtsverordnungen zur Sicherstellung des für die 'Verteidigung' notwendigen Verkehrs zu erlassen. Diese könnten sein:

- Sperrung von Straßen (damit das Militär 'freie Bahn' hat),
- Fahrerlaubnisscheine für Fahrzeuge (um die gefährdeten unplanbaren Flüchtlingsbewegungen von vornherein zu vermeiden),
- Rationierung von Kraftstoffen (um den Zivilverkehr noch weiter einzuschränken und Reserven für das Militär zu haben).

### Militärplanung – auf allen Ebenen gesichert

Die Sicherung der zivilen Infrastruktur für militärische Interessen bedarf einer langfristigen Planung. Werfen wir unter diesen Umständen mal einen Blick zurück:

Am 23. Okt. 1954 werden die Pariser Verträge unterzeichnet, nach denen die Bundesrepublik NATO-Mitglied wird. Zusammen mit dem Vertrag über die „Rechte und Pflichten ausländischer Streitkräfte in der BRD“ werden hier u.a. besondere Straßennutzungsrechte für das Militär geschaffen. Kurz darauf, von Oktober 1956 bis Februar 1957, also im Laufe eines halben Jahres, werden drei Gesetze durchgezogen, die zusammen die Grundlage für massive staatliche Eingriffe in private (und öffentliche) Eigentumsrechte bilden. Dabei lassen das *Schutzbereichsgesetz* und das *Landbeschaffungsgesetz* bereits in friedlichen Zeiten Eingriffe in private Rechte zu Verteidigungszwecken zu. Das *Bundesleistungsgesetz* ist dagegen hauptsächlich für den Spannungs- und Verteidigungsfall gedacht, trifft aber auch dort Regelungen, wo