

Verkehrslinien als touristische Attraktionen

Imre Josef Demhardt



Ausflugsdampfer, Potsdam

Das Angebot für Naherholung und Tourismus wird zunehmend auch auf die Reisewege und -mittel ausgedehnt, die für sich bereits als Erholung oder Erlebnis gelten. Neben den touristischen Straßen gewinnen auch historische Bahnen und Schifffahrtslinien auf Flüssen und Seen an Popularität.

Touristische Straßen

Seit Gründung der Deutschen Alpenstraße 1927 wurden bis heute über 160 touristische Straßen als Instrumente des Regionalmarketings in Deutschland ausgewiesen ². Bis auf fünf entstanden alle erst nach 1950 mit der einsetzenden Massenmotorisierung, vor allem in zwei Gründungswellen in den 1970er und 1990er Jahren (9 von 10 aller touristischen Straßen).

Das Fehlen verbindlicher Ausweisungskriterien führte zu einer uneinheitlichen

Struktur hinsichtlich Trägerschaft, Thematik, Länge und Vermarktung. Lediglich eine Richtlinie des Deutschen Fremdenverkehrsverbands von 1981 legt zehn Merkmale bei der Verbindung von regionaltypischen Besonderheiten in Form von „Ferienstraßen“ zugrunde:

1. landschaftlich oder kulturell sinnvolle leitthematische Benennung
2. Dauerhaftigkeit in Ausweisung und Vermarktung
3. Eindeutigkeit in Streckenführung ohne Benutzung der Autobahn
4. Verzeichnis besichtigungswürdiger Objekte entlang der Strecke
5. Einrichtung einer zentralen Informationsstelle
6. möglichst mehrsprachiges Informationsmaterial (Prospekte, Karten, etc.)
7. vollständige Beschilderung (seit etwa 1960 üblich)
8. Verwendung von Logos (Bildzeichen) und Slogans
9. eindeutig verantwortliche Trägerschaft mit satzungsmäßig festgelegten Zielen und Aufgaben
10. Bemühen um staatliche Anerkennung in Form von Mittelzuweisungen bzw. Unterstützung.

Ergänzend hierzu gibt es in der Regel zielgruppenspezifische Verpflegungs-, Übernachtungs- und Erholungsangebote. Kaum eine touristische Straße erfüllt alle Merkmale, einige jedoch nur so wenige, dass Praxis und Forschung deutlich zweifeln, ob sie überhaupt noch dem Regionalmarketing dienen.

Touristische Straßen sind grundsätzlich auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet. Angesichts des ökologischen Bewusstseinswandels will man in Zukunft jedoch nicht mehr nur reine Automobilisten ansprechen, sondern auch Radfahrer und Wanderer.

Nach der Wiedervereinigung wurden in den neuen Bundesländern rasch zahl-

reiche touristische Straßen im Rahmen der regionalen Wirtschaftsförderung unter Federführung der Wirtschaftsministerien gegründet. Die zuletzt inflationäre Neuausweisung birgt die Gefahr einer Entwertung dieses Instruments der regionalen Wirtschaftsförderung.

Touristische Straßen stellen Leistungsbündel überörtlicher Marketingziele von Städte- und Gebietsgemeinschaften dar. Dabei geht es um die Sicherung von Marktanteilen, Gewinnung bzw. Bindung bestimmter Zielgruppen, bessere infrastrukturelle Auslastung in touristischen Nebenzeiten sowie den Aufbau eines nationalen und internationalen Images. Vorbildlich verbindet diese Ziele die Romantische Straße. Durch Verzweigung des Verkehrs auf Nebenstraßen sollen überdies ökonomisch-infrastrukturelle Wachstumseffekte und im nicht-kommerziellen Bereich Ziele wie Kultur- und Traditionspflege, Denkmalschutz und Naturschutz erreicht werden. Die Leitthemen lassen sich ausnahmslos den Kategorien Landschaft, Kultur und Gastronomie zuordnen, wobei letztere etwa in 15 Wein- und 4 Bierstraßen sowie einer Apfelweinstraße auftritt.

Aufgrund ihres Einsatzes im Regionalmarketing beschränken sich etwa drei Viertel der touristischen Straßen auf ein einziges Bundesland ¹. Nur vier durchqueren vier oder mehr Bundesländer, und nur elf führen grenzüberschreitend ins benachbarte Ausland.

Die sehr unterschiedlichen Streckenlängen lassen sich zumeist an einem Tag bewältigen, wobei sie zu etwa gleichen Teilen bis 50, 51-100, 101-150 und 150-200 und mehr als 200 km Länge erreichen. Nur sechs sind länger als 500 km, wobei die Deutsche Ferienroute Alpen- Ostsee (1785 km) und die im Aufbau befindliche Deutsche Alleenstraße (ca. 1600 km) herausragen. Aber auch auf kurzen Distanzen lassen sich eine Reihe von Zielen realisieren. Kaum eine touristische Straße erreicht dabei allerdings eine Verknüpfung so vieler Attraktionen des Leitthemas wie die Westerwälder Kannenbäckerstraße, welche auf 36 km etwa ebenso viele zu besichtigende Töpfereien miteinander verbindet.

Die Streckenführung ist bei etwa der Hälfte der touristischen Straßen linienförmig, folgt bei einem weiteren Viertel einem Rundkurs und ist bei dem Rest netzartig verzweigt und besteht zum Teil aus unverbundenen Abschnitten.

Kennzeichen von Strecken nationaler Bedeutung sind allgemein eine überregional interessierende Thematik und eine mittlere Streckenlänge (ca. 100-300 km). Um internationale Bedeutung zu erlangen, sollten touristische Straßen eine die weite Anreise lohnende Länge besitzen und konzentriert eine landschaftliche

oder thematische Imagecharakteristik von Deutschland bedienen, wie z.B. die Romantische Straße von Würzburg nach Füssen. Den Witterungsverhältnissen der deutschen Jahreszeiten entsprechend, fällt die Hauptreisezeit zwischen März und November, mit einer Hochsaison von Juni bis einschließlich Oktober, wenn die Weinstraßen ihre beste Zeit haben, und einem Vierteljahr geringer Nachfrage von Dezember bis Februar.

Touristik-Eisenbahnen

Der Eisenbahnbau konzentrierte sich in seiner Frühzeit auf die Verknüpfung der Wirtschaftszentren. Erst seit Ende des 19. Jahrhunderts wurden reizvolle Randlandschaften durch kostensparend trassierte Nebenbahnen (1914 ca. 20.000 km Lokal- und Kleinbahnen) erschlossen. Infolge der allgemeinen Motorisierung begann in Westdeutschland ab ca. 1960 eine zunehmende Nebenstreckenstilllegung bei gleichzeitiger Ausmusterung der Dampflokotiven bis 1977. Angesichts des bahnamtlichen Desinteresses an Traditionspflege bildeten sich 1966 der Deutsche Kleinbahnverein und in der Folge eine heute unüberschaubare Zahl von Museumsbahnvereinigungen ³ ⁵. Diese haben Erhalt und Fortbetrieb aufgegebener Bahnanlagen sowie alten Rollmaterials (Wagen und Lokomotiven) zur Zielsetzung. Die DDR unterhielt dagegen schon vor der Wende sieben Schmalspurbahnen im Traditionsbetrieb. Erst seit 1985 führt die Deutsche Bahn AG mit eigenem historischen Rollmaterial wieder Fahrten im Regelnetz durch und lässt Vereine und Firmen mit deren Gespannen zu.

Im Jahre 1998 wurden in Deutschland auf 54 Normalspurbahnen (1435 mm) mit einer Gesamtlänge von ca. 1390 km und auf 17 Schmalspurbahnen (1000, 900 oder 750 mm) mit insgesamt ca. 340 km Länge historische Züge auf auch im Regelverkehr genutzten Strecken eingesetzt. Außerdem gibt es 26 Museumsbahnen im engeren Sinne einschließlich Straßen- und Feldbahnen (z.T. 600 mm) mit einer Streckenlänge von mindestens 1 km und sechs planmäßigen Fahrtagen pro Jahr. Diese verkehren auf rein musealen Strecken, 10 davon auf Normalspurbahnen (insgesamt ca. 200 km) und 16 auf Schmalspurbahnen (insgesamt ca. 80 km). Nicht selten übertrifft die Zahl der Charter- diejenige der Planfahrten. Die mehrheitlich im Verband deutscher Museums- und Touristikbahnen organisierten Bahnen besaßen 1995 rund 900 betriebsfähige Fahrzeuge und setzten bei 614.000 Fahrgästen bzw. Besuchern einschließlich der 14 angeschlossenen Museen rund 20 Mio. DM um.

Die Finanzierung des trotz durchgehender Ehrenamtlichkeit →



Bedeutende touristische Straßen

Verkehrslinien als touristische Attraktionen

- 1 Ahr-Rotweinstraße A3
- 2 Alte Salzstraße C1
- 3 Artland-Route A-B2
- 4 Badische Weinstraße A5
- 5 Bäderstraße A3-B4
- 6 Bayrische Ostmarkenstraße C-D4
- 7 Bergstraße B4
- 8 Bier- und Burgenstraße C3-4, D4
- 9 Bramgau-Route A-B2
- 10 Burgenstraße B-C4
- 11 Deutsch-Französische Touristik-Route A-B4
- 12 Deutsche Alleenstraße A3-4, B3-5, C1-3, D1-3
- 13 Deutsche Alpenstraße B-D5
- 14 Deutsche Edelsteinstraße A4
- 15 Deutsche Fehnroute A1-2
- 16 Deutsche Ferienroute Alpen - Ostsee B2-4, C1-2, C4-5
- 17 Deutsche Limesstraße B-C4
- 18 Deutsche Märchenstraße B2-3
- 19 Deutsche Uhrenstraße A-B5
- 20 Deutsche Weinstraße A-B4
- 21 Deutsche Wildstraße A3-4
- 22 Eichenlaubstraße A4
- 23 Frankenwald-Hochstraße C3
- 24 Frankenwaldstraße C3
- 25 Grüne Küstenstraße A-B1
- 26 Grüne Straße (Route Verte) A-B5
- 27 Grüne Straße Eifel - Ardennen A3-4
- 28 Hamalandroute A2
- 29 Hanse-Route C-D1
- 30 Hessische Apfelweinstraße B3
- 31 Historische Orgelroute B2-3
- 32 Historische Raiffeisenstraße A3
- 33 Hochstift-Dichterstraße B2
- 34 Hochtaunusstraße B3
- 35 Hunsrück-Höhenstraße A3-4
- 36 Hunsrück-Schiefer- und Burgenstraße A4

- 37 Idyllische Straße B4
- 38 Kannenbäckerstraße A3
- 39 Klassikerstraße C3
- 40 Lahn-Ferienstraße A-B3
- 41 Loreley-Burgenstraße A3
- 42 Mittelfränkische Bocksbeutelstraße B4
- 43 Moselweinstraße A3-4
- 44 Nahweinstraße A4
- 45 Nibelungen- und Siegfriedstraße B4
- 46 Oberschwäbische Barockstraße B5
- 47 Oldtimerstraße A-B2
- 48 Osning-Route B2
- 49 Panorama- und Saalestraße C3
- 50 Porzellanstraße C3-4
- 51 Reußische Fürstenstraße C3
- 52 Rheingauer Riesling-Route A-B4
- 53 Rheingoldstraße A3-4
- 54 Romantische Heidestraße B1
- 55 Romantische Straße B-C4, C5
- 56 Sächsische Silberstraße C-D3
- 57 Sächsische Weinstraße D3
- 58 Sauerland-Brauerstraße A-B3
- 59 Schwäbische Albstraße B4-5
- 60 Schwäbische Bäderstraße B-C5
- 61 Schwäbische Dichterstraße B4-5
- 62 Schwäbische Weinstraße B4
- 63 Schwarzwald-Bäderstraße B4-5
- 64 Schwarzwald-Hochstraße B4-5
- 65 Schwarzwald-Panoramastraße A5
- 66 Schwarzwald-Tälerstraße B4-5
- 67 Sieg-Freizeitstraße A-B3
- 68 Solmsr Straße B3
- 69 Spessart-Höhenstraße B3-4
- 70 Steigerwald-Höhenstraße C4
- 71 Straße der Kaiser und Könige B-D4, D5
- 72 Straße der Residenzen B-C4, C-D5
- 73 Straße der Romanik C2-3
- 74 Straße der Stauer B4-5
- 75 Straße der Weserrenaissance B2-3
- 76 Thüringer Porzellanstraße C3



Suchhilfe

C3 ■ ■ ■ → 13 49 □ □ □

Dominierende Thematik der touristischen Straße (nur Hauptstrecken)

- Landschaft
- Kultur
- Gastronomie
- - - zwei dominierende Themen
- Prag Endpunkt der touristischen Straße
- 13 Verweis auf Namen in der Legende (Farbe entsprechend dominierendem Thema)*
- 49 Verweis auf Namen in der Legende (Farbe entsprechend dominierendem Thema (Straßenverlauf nicht darstellbar)*)

* vollständige Übersicht siehe elektronische Ausgabe

Städte nach der Einwohnerzahl 1996

■ MÜNCHEN	über	1 000 000
● DORTMUND	500 000 bis	1 000 000
○ Magdeburg	250 000 bis	500 000
○ Rostock	100 000 bis	250 000
○ Gütersloh	50 000 bis	100 000
○ Stendal	unter	50 000

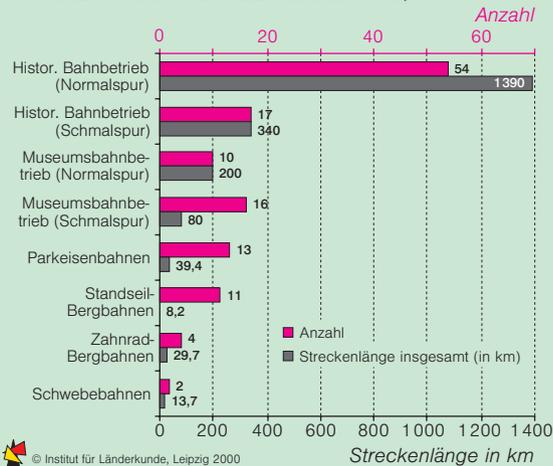
MÜNCHEN Landeshauptstadt
Magdeburg

Verkehr

- Autobahn 1996 (zum Europastraßennetz gehörend)
- - - Autobahn in Bau 1996

0 25 50 75 100 km
Maßstab 1 : 2 750 000

3 Anzahl und Streckenlängen schienengebundener Touristikbahnen 1997/98



aufwendigen Fahrbetriebs und der Instandhaltungsarbeiten erfolgt etwa zu drei Vierteln aus Fahrteinnahmen, oft ergänzt durch Zuschüsse von Gebietskörperschaften. Die (zu) geringen Umsätze von 50 bis 500.000 DM lassen wegen regionaler Zersplitterung und "Vereinsmeierei" mittelfristig eine Ausdünnung erwarten. Aus diesem Muster fällt die 1993 gegründete Harzer Schmalspurbahnen GmbH heraus. Mit 131 km verfügt sie über das längste deutsche Schmalspurnetz mit historischem Bahnbetrieb, darunter die 19 km lange Brockenbahn mit alleine 742.000 Fahrgästen, die bei großem Pendleraufkommen 1997 rund 15 Mio. DM erwirtschaftete.

Sonderrollen spielen die stark frequentierten 15 schienengebundenen Zahnrad- und Standseil-Bergbahnen sowie zwei Schwebebahnen als überwiegend fahrplanmäßige Touristikbahnen zur oft musealen Erschließung bedeutender Attraktionspunkte. Schließlich entstanden seit den 50er Jahren in der DDR neun sogenannte Pionier-Eisenbahnen (600mm und kleiner), die zusammen mit vier westdeutschen Anlagen heute als Parkeisenbahnen zur städtischen Naherholung ihre kurzen (Rund-)Strecken befahren.

Fahrgastbinnenschifffahrt

Die moderne Personenflussschifffahrt begann 1816/17 mit den ersten Schaufelraddampfern auf Rhein, Weser und Elbe. Dem Wirkungsbereich waren infolge des benötigten Tiefgangs bis zum Ausbau der Flüsse und der Regulierung der Wasserführung bis ins 20. Jahrhundert enge räumliche und saisonale Grenzen gesetzt. So ist etwa noch heute auf der Donau oberhalb von Kelheim sowie auf den Zuflüssen Iller, Lech, Isar und Inn infolge der alpinen Geschiebefracht nur Gelegenheitsflößerei möglich. Die Nutzung von Wasserwegen ist jedoch in einer zunehmend technisierten Lebenswelt als erholsames Naturerlebnis aus ungewohnter Perspektive, häufig in Verbindung mit nostalgisch verklärter Schiffsromantik, für den Tourismus sehr populär.

Die deutsche Binnenschifffahrtsflotte umfasste 1998 2945 Einheiten, davon

853 Fahrgastschiffe mit einer Kapazität von 219.000 Passagieren. Die Betreiber sind 314 (Kleinst-)Unternehmen, die zumeist nur im Sommer einen Linien- und Ausflugsdienst aufrechterhalten, dazu 18 Hotelschiffe mit 2342 Gästebetten. Aufgrund eines geringen Organisationsgrades in einer zersplitterten Verbandsstruktur sowie einer kaum entwickelten Statistik lässt sich jedoch nur schwer ein Gesamtbild der Personenbinnenschifffahrt zeichnen.

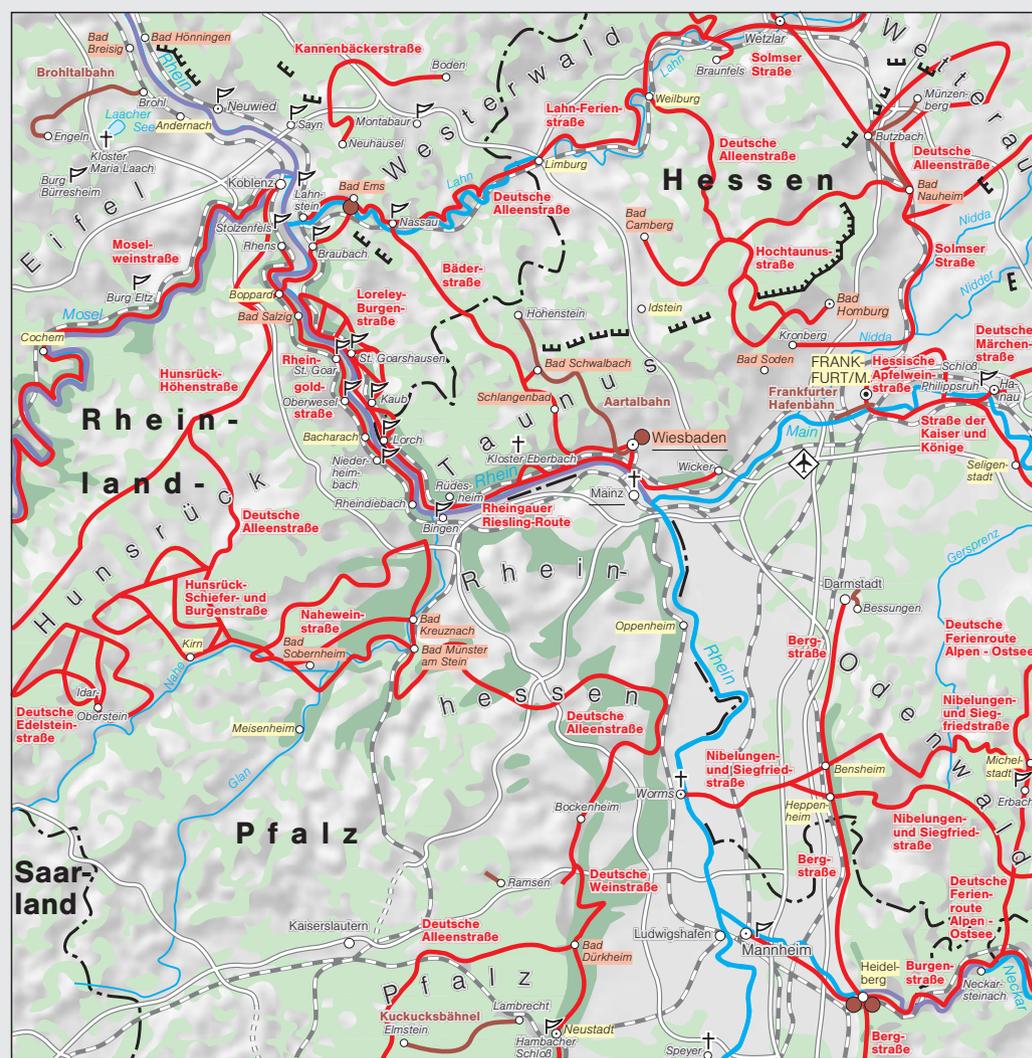
Eindeutiger Schwerpunkt des Linien- und Ausflugsdienstes auf den rund 7400 km Bundeswasserstraßen sind der Mittelrhein (Mainz – Köln mit ca. 40 Anlegeorten) und die Mosel (ca. 35 Anlegeorte). Unter zahlreichen Kleinst- und nur einer Handvoll mittelständischer Reedereien dominiert als weitaus größte deutsche Fahrgastreederei die

1826 gegründete Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG. Dank eigener Vertriebsorganisation wurden von ihr 1997 auf 19 Tagesausflugschiffen mit einer Gesamtkapazität von 15.600 Plätzen insgesamt 1,3 Mio. Passagiere auf dem Rhein und seinen Zuflüssen befördert und rund 40 Mio. DM umgesetzt. Wirtschaftlich noch interessanter ist das Marktsegment der (grenzüberschreitenden) Hotelschiffahrt oder Flusskreuzfahrt, in dem mit 10 Schiffen mit zusammen 1554 Betten bei ca. 50.000 Passagieren und 230.000 Übernachtungen rund 60 Mio. DM umgesetzt wurden.

Daneben sind nur noch der Bodensee mit alleine 28 Anlegestellen auf deutscher Seite, die oberbayerischen Binnenseen, die Berliner Gewässer und die Oberrhein sowie die Fährschiffahrt auf Nord- und Ostsee von größerer Bedeu-

tung. So werden etwa auf Havel (Oranienburg – Brandenburg), Spree (Spandau – Müggelsee), Landwehr- und Teltowkanal über 60 Anlegestellen von zwei dutzend Reedereien mit rund 50 Einheiten und einer Gesamtkapazität von über 10.000 Passagieren z.T. ganzjährig im Linien- und Ausflugsdienst angelaufen. Die Oberelbeschifffahrt wird von der 1836 gegründeten Sächsischen Dampfschiffahrt mit ihrer weltweit ältesten und größten Flotte aus acht Raddampfern (Baujahr 1879-1929) bedient, die mit vier weiteren Schiffen zwischen Seußlitz und Tetschen (Böhmen) Liniendienste sowie Rundfahrten ab Dresden durchführen. ♦

4 Erschließung von Attraktionsräumen durch touristische Verkehrsnetze beiderseits von Mittel- und Oberrhein



Städte nach der Einwohnerzahl 1996		
FRANKFURT/M.	500 000 bis 1 000 000	
Wiesbaden	250 000 bis 500 000	
Mainz	100 000 bis 250 000	
Worms	50 000 bis 100 000	
Brahl	unter 50 000	

Verkehr	
	Eisenbahn in Auswahl
	Autobahn 1996
	Autobahn im Bau 1996

© Institut für Länderkunde, Leipzig 2000

Touristische Attraktionen (gemäß Wertung in der Reiseliteratur)	
	Bensheim sehenswerte Altstadt
	Bad Ems Kurort
	bedeutende Burg bzw. Schloss
	bedeutende Kirche bzw. Kloster
	Weinanbaugebiet
	sichtbarer Teil des Limes

Autor: I.J. Demhardt

Touristische Verkehrsnetze	
	touristische Straße
	touristische Eisenbahnstrecke
	Standseil-Bergbahn
	Linien-schifffahrt
	Flussabschnitt mit bedeutender Ausflugs-schifffahrt

0 10 20 30 km
Maßstab 1 : 1 000 000

Bedeutende touristische Schienen- und Schiffwege

Verkehrslinien als touristische Attraktionen

Historische Bahnen (Normalspur)

- 1 Kiel - Schönberger Strand
- 2 Lüneburg - Bleckede
- 3 Hamburg-Bergedorf - Krümmel
- 4 Winsen - Niedermarschacht
- 5 Lüneburg - Soltau/Winsen
- 6 Buxtehude - Harsefeld
- 7 Wilstedt - Heeslingen/Tostedt
- 8 Wittingen - Brome
- 9 Celle - Müden
- 10 Verden - Stemmen
- 11 Syke - Eystrup
- 12 Bremen - Thedinghausen
- 13 Harpstedt - Lemwerder
- 14 Meppen - Quakenbrück
- 15 Rahden - Uchte
- 16 Holzhausen - Schwegermoor
- 17 Hille - Kleinenbremen
- 18 Rinteln - Stadthagen
- 19 Rinteln - Barntrop
- 20 Emmerthal - Vorwohle
- 21 Voldagen - Duingen
- 22 Kreiensen - Kalefeld
- 23 Börbum - Salzgitter-Bad
- 24 Ibbenbüren/Saerbeck - Gütersloh
- 25 Hamm - Lippborg
- 26 Hattingen - Wengern
- 27 Essen (Kupferdreh - Scheppen)
- 28 Moers - Hoerstgen-Sevelen
- 29 Sankt Tönis - Hülsler Berg
- 30 Linnich - Heimbach
- 31 Kassel - Naumburg
- 32 Kahl - Schöllgrippen
- 33 Frankfurt a.M. (Hafenbahn)
- 34 Bad Nauheim/Butzbach - Münzenberg
- 35 Wiesbaden - Hohenstein
- 36 Hermeskeil - Trier-Ruwer
- 37 Ettlingen - Bad Herrenalb
- 38 Ottenhöfen - Achern
- 39 Riegel - Breisach
- 40 Haltingen - Kandern

Historische Bahnen (Schmalspur)

- 1 Insel Borkum
- 2 Insel Langeoog
- 3 Insel Spiekeroog
- 4 Insel Wangerooge
- 5 Wernigerode/Brocken - Nordhausen
- 6 Gernrode - Eisfelder Talmühle
- 7 Gotha - Waltershausen/Tabarz
- 8 Bad Schandau - Lichtenh. Wasserfall
- 9 Brohl - Engeln
- 10 Prien - Stock
- 11 Kühlungsborn - Bad Doberan
- 12 Insel Rügen: Putbus - Göhren
- 13 Zittau - Oybin/Jonsdorf
- 14 Radebeul - Radeburg
- 15 Freital - Kipsdorf
- 16 Oschatz - Kemnitz
- 17 Cranzahl - Oberwiesenthal

Museumsbahnen (Normalspur)

- 1 Süderbrarup - Kappeln
- 2 Norden - Dornum
- 3 Westerstede - Sedelsberg
- 4 Wesel (Hafenbahn)
- 5 Stolberg - Kalthenberg (Grenze)
- 6 Merzig - Niederlosheim
- 7 Lambrecht - Elmstein
- 8 Darmstadt - Bessunger Forsthaus
- 9 Fladungen - Ostheim
- 10 Blumberg - Weizen

Museumsbahnen (Schmalspur)

- 1 Bruchhausen - Asendorf
- 2 Geilenkirchen - Schierwaldenrath
- 3 Wuppertal
- 4 Plettenberg - Hüinghausen
- 5 Amstetten - Oppingen
- 6 Klostermansfeld - Hettstedt
- 7 Jöhstadt - Steinbach
- 8 Schönheide - Stützengrün
- 9 Warthausen - Ochsenhausen
- 10 Lübeck
- 11 Deinste - Lütjenkamp
- 12 Mühlenstroth (Gütersloh)
- 13 Bebra
- 14 Ramsen
- 15 Schlanstedt
- 16 Kromlau - Bad Muskau

Ausgewählte Berg- und Parkbahnen *

- 1 Kurwaldbahn (Bad Ems)
- 10 Augustusburg-Erdmannsdorfer Bahn
- 11 Oberweißbacher Bergbahn
- 1 Drachenfelsbahn
- 3 Wendelsteinbahn
- 4 Zugspitzbahn
- 1 Berlin (Wuhlheide)
- 2 Berlin (Buckower Damm)
- 4 Vatterode

* vollständige Übersicht siehe elektronische Ausgabe

Touristische Schiffwege

- Binnensee (auch Stausee) mit liniemäßiger Ausflugschiffahrt
- Fluss- und Kanalabschnitt mit bedeutender Ausflugschiffahrt
- Linienschiffahrt (Sommerbetrieb)
- Fährlinie in Nord- und Ostsee (z.T. nur Sommerbetrieb)
- linienmäßige Hotelschiffahrt (= Flusskreuzfahrt)
- Prag Endpunkt des touristischen Schiffsweges

Touristische Schienenwege

- historischer Bahnbetrieb - Normalspur
- historischer Bahnbetrieb - Schmalspur
- Museumsbahnbetrieb - Normalspur
- Museumsbahnbetrieb - Schmalspur
- Standseil-Bergbahn
- Zahnrad-Bergbahn
- Schwebebahn
- Parkeisenbahn

Verkehr

- Eisenbahn (ICE, EC, IC und Ix-NZ Sommer 1998)
- Eisenbahn in Bau

Städte nach der Einwohnerzahl 1996

- MÜNCHEN über 1 000 000
- DORTMUND 500 000 bis 1 000 000
- Magdeburg 250 000 bis 500 000
- Rostock 100 000 bis 250 000
- Gütersloh 50 000 bis 100 000
- Stendal unter 50 000

MÜNCHEN
Magdeburg

Landeshauptstadt

Autor: I.J.Demhardt

0 25 50 75 100 km

Maßstab 1: 2 750 000