



21.09.2010

<http://frontal21.zdf.de/ZDFde/inhalt/28/0,1872,8114812,00.html>

Der Beitrag als Video

Bahn im Größenwahn

Milliarden für unsinnige Bahnprojekte

von Lutz Ackermann, Christian Esser und Astrid Randerath

Seit Jahren fließen Milliarden Steuergelder in gigantische Hochgeschwindigkeitsprojekte der Deutschen Bahn. Sinnlos und teuer finden das Kritiker und nennen die ICE-Trassen Nürnberg-München, Frankfurt-Köln oder Nürnberg-Erfurt als Beispiele.

Nach Angaben des Bahnexperten Professor Karl-Dieter Bodack gibt die Bahn auf den Neubaustrecken pro Minute Fahrzeiterparnis 100 Millionen Euro aus. Milliarden werden verplant, damit die Züge mit 300 Stundenkilometern zwischen den Metropolen hin und her rasen können. Doch häufig verschlingen die Großprojekte am Ende noch viel mehr Geld.

Schnellfahrstrecke Nürnberg-München

So kostete etwa der Ausbau der 160 Kilometer langen Schnellfahrstrecke Nürnberg-München rund 3,6 Milliarden Euro, geplant waren vor Baubeginn rund zwei Milliarden Euro. Geologisch schwierige Verhältnisse, die aber schon vorher lange bekannt waren, ließen die Kosten explodieren. Nur mit Hilfe zusätzlicher Steuergelder konnte die Strecke schließlich fertig gestellt werden. Dabei hätte es eine günstigere Alternative gegeben, sagen Experten: der Ausbau der bereits bestehenden Strecke über Augsburg.

Das Münchner Verkehrsberatungsbüro Viereggen-Rößler GmbH hat einige Großvorhaben der Deutschen Bahn begutachtet und mit kostengünstigeren Varianten verglichen. Das Ergebnis: "Der Nutzen nach Fertigstellung vieler ICE-Strecken ist äußerst mager", so Karlheinz Rößler gegenüber Frontal21. "Der Personen-Fernverkehr stagniert, die Zahlen sind tendenziell sogar rückläufig." Unverändert hoch sind dagegen die Fahrgastzahlen im Nahverkehr. Doch ausgerechnet da werde gespart, genau wie an den Nebenstrecken. So sind ganze Regionen bereits vom Fernverkehr abgeschnitten.



Rößler: "Der Nutzen ist äußerst mager."

Nadelöhre vor Frankfurt und Köln

Doch das ignoriert die Bahn, pumpt stattdessen weiter Milliarden in den Bau von Hochgeschwindigkeitstrassen, wie in die auf 300 Stundenkilometer ausgelegte Strecke zwischen Frankfurt und Köln. Auch hier explodierten während der Bauphase die Kosten. Mit 6,4 Milliarden Euro wurde die Strecke doppelt so teuer wie ursprünglich geplant. Zu Lasten der Steuerzahler, denn vier Milliarden bezahlte davon der Bund - und erhoffte sich dafür eine schnellere Verbindung. Doch tatsächlich büßen die Züge den Zeitgewinn, den sie durch Spitzengeschwindigkeiten auf der Strecke erreichen, an den Nadelöhren der

Großstädte wieder ein.

"Bei Frankfurt-Köln ist das Problem, dass diese Strecke nicht bis in den Hauptbahnhof von Köln und Frankfurt hinein gebaut wurde", erklärt Rößler, "so dass in diesen Bereichen sehr viel Zeit vergeudet wird." Die Durchschnittsgeschwindigkeit liege so nur bei 120 Stundenkilometern. Da kann der Fahrgast eigentlich wieder aufs Auto umsteigen.

ICE-Stecke durch den Thüringer Wald

Und auch die 190 Kilometer lange Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Nürnberg und Erfurt durch den Thüringer Wald droht ein finanzielles Fiasko zu werden. Knapp 5,2 Milliarden Euro soll sie nach Angaben der Bahn kosten, 80 Kilometer Brücken und Tunnel müssen in die Landschaft gebaut werden. Noch in den neunziger Jahren ging man von 3,7 Milliarden Euro aus.



ZDF

Tunnelbau auf der neuen ICE-Strecke Nürnberg-Erfurt.

Seit 1996 wird an der ICE-Strecke gebaut, 2017 soll sie laut Deutscher Bahn endlich in Betrieb genommen werden. Mit ihr, so hofft man, verkürzt sich die Reisezeit zwischen München und Berlin von heute sechs Stunden auf etwa vier Stunden verkürzen. Doch Fachleute hegen erhebliche Zweifel über die künftige Auslastung der ICE-Verbindung. Neue Gutachten empfehlen sogar einen Baustopp auf der Strecke.

"Ein ICE pro Stunde"

"Die Strecke von Nürnberg nach Erfurt wird sehr hohe Kosten verursachen, aber sie wird kaum genutzt werden", warnt Rößler. "Ein ICE pro Stunde und Richtung wird auf den Gleisen fahren." Dafür würde man sonst eine Strecke stilllegen, anstatt sie auszubauen.



Protest der Bürgerinitiative Ebenfeld gegen den Bau der Schnellfahrstrecke durch den Thüringer Wald.

Auch für den Güterverkehr ist die Strecke nach Meinung von Experten praktisch

nutzlos. Grund seien die einröhrigen Tunnelbauten. Aus Sicherheitsgründen dürfen dort tagsüber keine Güterzüge fahren. Dabei wird gerade beim Güterverkehr langfristig ein starker Zuwachs erwartet. Doch statt in eine dafür geeignete Schieneninfrastruktur zu investieren, gibt die Bahn weiter Milliarden für überflüssige Hochgeschwindigkeitsprojekte aus.

INFOBOX**Literaturhinweis:**

"Schwarzbuch Deutsche Bahn"
von Christian Esser und Astrid Randerath

erschienen beim C. Bertelsmann Verlag, Januar 2010, 304 Seiten

Mit Material von ZDF

© ZDF 2010