

Mythos Hochgeschwindigkeit

Schneller zum Arbeitsplatz, an den Urlaubsort oder nach Hause – welcher Pendler oder Bahnreisende möchte das nicht? Deshalb bräuchten wir Hochgeschwindigkeitszüge, rufen Bahn, Verkehrspolitik und Baukonzerne seit Jahrzehnten fast unisono und fordern immer neue Strecken und Investitionen. Bis heute, 24 Jahre nachdem der erste ICE in Betrieb ging, wurden viele Milliarden in die Hochgeschwindig-

keit auf Schienen gesteckt. Und weitere sollen folgen, etwa für Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm. Doch die Menschen kommen trotz schneller Züge nicht früher ans Ziel, dafür sind die Fahrpreise gewaltig gestiegen. Schuld daran ist auch das Heilmittel, das diese Misere angeblich kurieren soll: die schnellen Züge. Denn sie machen das Bahnfahren letztlich langsam, teuer und unattraktiv. (Foto: lassedesignen – Fotolia)

Hochgeschwindigkeitszüge galten lange als Hoffnungsträger und Zugpferd der Deutschen Bahn. Über Jahrzehnte hat sie dem Hochgeschwindigkeitsverkehr absoluten Vorrang eingeräumt und viele Milliarden Euro an öffentlichen Geldern in Schnellfahrstrecken investiert, z. B. in die Verbindungen Mannheim–Stuttgart, Frankfurt–Köln, Stuttgart–Paris, Frankfurt–Paris und München–Erfurt–Berlin (im Bau). So wollte sich der Schienenkonzern im Wettbewerb mit dem Kurzstrecken-Flugverkehr neue Kundenpotenziale erschließen.

Ohne nennenswerten Erfolg

Diese Strategie ist nicht aufgegangen. Tatsächlich sind seit der Bahnreform im Jahr 1994 mehr als 20 Milliarden Euro in Projekte gesteckt worden, die ausschließlich oder überwiegend dem Hochgeschwindigkeitsverkehr dienen – »ohne dass ein nennenswerter Erfolg am Fahrgastmarkt eingetreten ist«, heißt es in einem Gutachten des auf Verkehrsfragen spezialisierten Berliner Beratungsunternehmens KCW.

Die Zahl der Bahnfahrgäste stagniert seit 21 Jahren und war zuletzt sogar rückläufig: 2001 waren es 136 Mio., 2014 nur noch 130 Mio.; parallel wurde die Sitzplatzkapazität um 32 % (!) reduziert. Im glei-

chen Zeitraum hat der Inlandsflugverkehr um mehr als 50 % zugenommen. Und neuerdings hat die Bahn auch noch Konkurrenz durch Fernbusse bekommen. International winken der Deutschen Bahnindustrie zwar immer noch Milliardenengeschäfte mit High-speedzügen, hierzulande jedoch nimmt die Deutsche Bahn AG nach und nach Abschied von den superschnellen Zügen.

Alternative zu Kurzstreckenflügen?

Vor allem Geschäftsreisende entscheiden sich erfahrungsgemäß fürs Flugzeug, wenn die Reisezeit mehr als vier Stunden beträgt. Hochgeschwindigkeitsstrecken seien deshalb eine wichtige Alternative zu Kurzstreckenflügen, behaupten deren Verfechter gerne. Zudem würden die schnellen Züge die Umwelt entlasten und die Natur schonen.

Und tatsächlich: Die Nachfrage auf Schnellfahrstrecken nimmt zu, wenn sich die Reisezeit deutlich verringert und die Anzahl der Zugverbindungen steigt. Im Gegenzug sinkt allerdings die Auslastung anderer Fernzüge. Und so wurde unterm Strich bislang kaum Verkehr auf die Schiene verlagert – trotz Milliardeninvestitionen in Hochgeschwindigkeitsstrecken.

Trotz Milliardeninvestitionen in Schnellfahrtrassen wurde bisher kaum Verkehr auf die Schiene verlagert.

Neue Fahrgäste konnten für das Bahnfahren auch nicht gewonnen werden.

Erst recht unglaublich wird die Mär von der Förderung des Schienenverkehrs durch Hochgeschwindigkeit, wenn – wie auf den Fildern – ein »Flughafenbahnhof« gebaut wird, um die Reisenden im Eiltempo zum Flieger zu bringen.

Die Reisequalität ist entscheidend, nicht die Geschwindigkeit

Die Wahl des Verkehrsmittels hängt neben Kostenabwägungen – schnelle Bahnverbindungen sind teuer! – in hohem Maße von der Reisequalität ab, also von Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Sauberkeit und Bequemlichkeit. Doch gerade in diesen Punkten schneidet die

Deutsche Bahn immer schlechter ab. Kein Wunder, dass sich besonders ältere Reisende weiter fürs Auto, neuerdings auch für den Fernbus und immer öfter fürs Flugzeug entscheiden – selbst bei kürzeren Distanzen. Hier funktionieren wenigstens Klimaanlage und Toiletten. Und billiger sind Fernbus-Fahrten und Flüge meistens auch.

Durch den Punkt-zu-Punkt-Verkehr mit wenigen Haltepunkten geht zudem eine Kernqualität des Reisens mit der Bahn verloren.

☛ verloren: die Möglichkeit, an vielen Orten entlang der Strecke aus- und zuzusteigen.

Als wäre das nicht genug, verringert die DB AG derzeit auch noch ihr Angebot an Nachtzügen drastisch, obwohl diese bei vielen Reisenden als stressfreie und praktische Alternative für längere Reise Strecken gelten – nachts fahren, morgens ankommen. So fuhr am 12. Dezember 2014 der stets gut ausgelastete Nachtzug von Berlin nach Paris zum letzten Mal, die einzige direkte Zugverbindung zwischen den beiden Hauptstädten. Laut Deutscher Bahn lohne sich diese Verbindung wegen der Billigflieger nicht mehr, im Übrigen seien die Wagen alt und es müssten Investitionen getätigt werden.

Den Arbeitsplätzen hinterherfahren, aber schnell

In Japan, Frankreich und Spanien ist zu beobachten, dass sich entlang von Hochgeschwindigkeitsstrecken Firmen und Unternehmen ansiedeln. Den Preis für diesen wirtschaftlichen Aufschwung zahlen jedoch ländliche Regionen mit bislang guter wirtschaftlicher und sozialer Infrastruktur. Die Konzentration auf wenige Ballungsräume degradiert sie zur namenlosen Provinz. Die schnellen Züge ziehen die Menschen tagsüber in städtische Großräume und einst lebendige Gemeinden verkommen zu Schlaf-orten. Auch die Kos-

ten der Fahrt zur Arbeit steigen dadurch. Der Verkehrsplaner Hermann Knoflacher spricht in diesem Zusammenhang von einer »Mobilitätsfalle«: »Wenn wir die Geschwindigkeit erhöhen, werden nur die Wege länger, weil die Strukturen sich ändern. Das heißt, wenn wir wollen, dass wir nur mehr zentralistische Strukturen haben, dann ist es gut, schnelle Verkehrssysteme zu haben. Wenn wir wollen, dass wir Strukturen haben, die in der Nähe der Bürger sind und von den Bürgern einigermaßen demokratisch beherrschbar sind, dann müssen wir die Geschwindigkeit der Verkehrssysteme reduzieren. Was der Bürger braucht, ist ein gutes öffentliches Verkehrsnetz, er braucht Arbeitsplätze vor Ort und nicht hohe Geschwindigkeiten, die seine Arbeitsplätze vor Ort zerstören und ihn zwingen, den Arbeitsplätzen immer

weiter nachzufahren« (SWR 2, Journal am Mittag, 3.1.2015).

Doch nicht nur ländliche Regionen werden abgehängt. Wenn die Schnellfahrstrecke Erfurt–Berlin in diesem Jahr fertiggestellt wird, wird Erfurt zu einem bedeutenden Bahnknoten aufsteigen – zulasten von Städten wie Weimar, Jena und Naumburg, die der ICE dann großräumig umfährt.

Wie schnell ist eigentlich schnell?

Neubautrassen, auf denen Geschwindigkeiten von 320 km/h und mehr gefahren werden können, sind heutzutage technisch machbar und keine Seltenheit mehr. In der Praxis werden diese Höchstgeschwindigkeiten jedoch nur selten ausgefahren; die meisten Züge bleiben deutlich darunter. Und das mit gutem Grund: Die Erhöhung der Geschwindigkeit führt zu einem drastischen Mehrverbrauch an Energie und einem weitaus stärkeren Verschleiß von Fahrzeugen und Infrastruktur, was die Beschaffungs- sowie Instandhaltungskosten in die Höhe treibt. Beides verschlechtert die Kosten-Nutzen-Bilanz erheblich. Schnelles Fahren rechnet sich trotz hoher Ticketpreise nicht.

Hinzu kommt, dass sich ein höheres Tempo auf einzelnen Trassen reisezeitmäßig kaum auszahlt. Zügiges Weiterkommen hängt vielmehr von der Qualität des Netzes insgesamt ab.

»Die Fahrzeit verliert man beim Langsamfahren«, so Arnd Stephan von der TU Dresden im SWR. Daher sei es effizienter, Strecken zu verbessern, auf denen langsam gefahren werden muss, als um jeden Preis Spitzengeschwindigkeiten zu erreichen. Zeitvorteile gehen zudem beim Umsteigen in den Bahnhöfen schnell wieder verloren. Wer wirklich schnell sein will, sollte daher vor allem auf reibungslose Umsteigebeziehungen und integrierte Taktfahrpläne achten.

Verabschiedet sich die Deutsche Bahn vom Hochgeschwindigkeitsdogma?

Die nächste ICE-Generation, der ICx, wird »nur noch« 230 bzw. 250 km/h schnell fahren. Hat die Bahn eingesehen, dass sich in der dichtbesiedelten Bundesrepublik eine Eisenbahn nicht auszahlt, die auf wenigen Streckenabschnitten superschnell fährt, insgesamt aber ineffektiv ist? Der Grund ist viel banaler: Die Bahn muss sparen. Sie kann sich energiefressende Hochgeschwindigkeitszüge schlichtweg nicht mehr leisten. Und auch in anderer Hinsicht ist der ICx ein echtes »Sparmobil« auf Kosten des Reisekom-

Neu im Februar 2015:
Tyrannie der Geschwindigkeit
(Edition Tunnelblick, Band 1)



40 Seiten, geheftet. Erhältlich über www.tunnelblick.es, an der Mahnwache und gut sortierten Infoständen in der Region sowie überall im Buchhandel.

forts der Bahnkunden: Der Sitzabstand ist deutlich geringer als früher (nur noch 856 anstatt 1025 mm), es gibt weniger Toiletten, keine geschlossenen Abteile, keine Fußstützen und keine individuellen Leselampen. Kurioserweise wurde der ICx aus Kostengründen sogar ohne Winterpaket geordert, das ihn auch bei Eis und Schnee voll einsatzfähig gemacht hätte ...

Dennoch preist Bahnchef Rüdiger Grube den ICx als »modernsten Zug der Welt« an, der »den Grundstein für den Fernverkehr der Zukunft« lege. Der Schienenexperte Prof. Markus Hecht von der TU Berlin resümiert dagegen: »Die Bahn will hier mehr Leute in die Züge packen, um die Rendite zu steigern«, der ICx sei »auf der ganzen Linie ein Rückschritt« (Die Welt, 24.7.2011). Eine Wende in der Bahnpolitik sieht anders aus.

Zeit, umzudenken

»Mit Hochgeschwindigkeit ins Abseits«, schrieb die Wirtschaftswoche vor zwei Jahren über den französischen Hochgeschwindigkeitszug TGV. Der ist zwar schnell, aber teuer, frisst das Geld für den Regional- und Nahverkehr und kann trotzdem nicht erfolgreich mit dem Flugverkehr konkurrieren. Das Nationalheiligtum TGV hat Risse bekommen, der Glaube an die Hochgeschwindigkeit beginnt zu wanken – nicht nur in Frankreich. Denn wie die Erfahrungen zeigen, gilt das ganz genauso für den ICE der Deutschen Bahn. Höchste Zeit, umzudenken und den Mythos Hochgeschwindigkeit mit allen seinen Versprechungen kritisch zu hinterfragen! ■

☛ TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

IBAN: DE54 8309 4495 0003 2812 21
BIC: GENODEF1ETK, EthikBank eG
Inh.: ESIG e.V., Betreff: Tunnelblick
Spenden sind steuerlich absetzbar.