

BAHN

# Gleis nach nirgendwo

Ein neues Gutachten behauptet milliardenschwere Fehlinvestitionen in das Streckennetz der Deutschen Bahn. Benachteiligt würde dadurch der Güterverkehr.

Die Aussage des Verkehrsministers war ebenso schlicht wie zutreffend. „Wenn die Güter im Stau stecken bleiben“, fasste Wolfgang Tiefensee das Ergebnis seines Nachdenkens zusammen, „kommen auch die Menschen nicht mehr voran.“ Gleichwohl müssten sich die Bürger keine Sorgen machen. „Wir treffen Vorsorge“, versprach der Sozialdemokrat im März bei der Präsentation seines „Masterplans Güterverkehr“.

An der zweiten Aussage sind Zweifel angebracht. Jahr für Jahr wächst der Güterverkehr in Deutschland, im vergangenen Jahr um 4,8 Prozent. Jahr für Jahr fordert die Politik, der Warentransport müsse dringend von der Straße auf die Schiene verlagert werden, und doch kippt der Trend aktuell. Von 2009 an, so die Prognosen, wird der Anteil der Straße wieder stärker wachsen.

Eine Erklärung für diesen fatalen Trend liefert ein bislang unveröffentlichtes Gutachten des Netzwerks Privatbahnen, dem 24 Bahn-Konkurrenten angehören. Auf 44 Seiten stellt der Berliner Verkehrsexperte Gottfried Ilgmann, der die Bundesregierung Anfang der neunziger Jahre bei der Bahnreform beriet, dem Staatskonzern ein vernichtendes Zeugnis aus. Auf Druck der Politik investiere die Deutsche Bahn Milliarden in Hochgeschwindigkeitsstrecken, deren Nutzen-Kosten-Verhältnis oftmals miserabel sei und die zudem den Güterverkehr auf Nebengleise verbanne.

Nach Ilgmanns Berechnungen rollt zurzeit im Durchschnitt nur alle 25 Minuten ein Zug über ein deutsches Bahngleis, während es gleichzeitig dramatische Engpässe etwa im Hinterland der deutschen Seehäfen gebe. Doch anstatt diese Probleme zu lösen, verlege die Bahn lieber Gleise nach nirgendwo, um den Wünschen der Landespolitiker nachzukommen.

Ein Beispiel für diese verfehlte Investitionspolitik ist die ICE-Strecke durch den Thüringer Wald, die Erfurt und Nürnberg verbinden soll. 5,1 Milliarden Euro soll der Ost-West-Bau kosten, der seit 1996 nur

halbherzig vorangetrieben wird. Erste Brücken stehen schon seit Jahren in grünen Tälern, doch Züge werden frühestens 2035 rollen, wenn sich der Bau weiter so dahinschleppt wie bisher. Dann hätten allein die Bauzinsen das Investitionsvolumen überschritten.

Tiefensees „Masterplan“ geht davon aus, dass der Güterverkehr bis 2025 um 70 Prozent zunehmen wird, doch das neue Milliardengleis wird kaum für Entlastung sorgen. Mit zwei Prozent steigen die Schienen so stark an, dass sie von schweren Güterzügen kaum benutzt werden können.



Schnellzug ICE: „Hochgeschwindigkeitsbesoffen“



Zudem wurden die Tunnel mit nur einer Röhre geplant: Begegnen sich ICE und Güterzug im Tunnel, schiebt der Luftdruck die Ladung über Bord. Aus Sicherheitsgründen muss der ICE tagsüber fahren und Güterzüge nachts. Die Auslastung der Strecke wird dadurch schlechter. Zwar verteidigt die Bahn offiziell das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit, intern jedoch

gibt es Zweifel an der Wirtschaftlichkeit. Letztendlich beuge man sich dem politischen Druck, heißt es in der Bahn-Zentrale.

Auch die „Heimerl-Trasse“ von Stuttgart nach Ulm könnte als teure Fehlinvestition enden. 2 Milliarden Euro soll das baden-württembergische Jahrhundertprojekt kosten, dazu kommt der aufwendige Neubau des Stuttgarter Hauptbahnhofs. Selbst EU-Kommissar Jacques Barrot versicherte im Europaparlament, die Strecke werde am Ende mehr Kapazität für den Güterverkehr schaffen. Dabei hat die Trasse eine groteske Steigung von bis zu 3,1 Prozent. Schon die alte Strecke über Esslingen war für Güterzüge unattraktiv, weil die „Geislinger Steige“ mit 2,25 Prozent Steigung den Verkehr aufhielt.

Bleibt die geplante Schnellstrecke von Hannover nach Hamburg und Bremen („Y-Trasse“), auf der auch die Container aus den Überseehäfen transportiert werden sollen. Konzipiert ist die mindestens 1,3 Milliarden Euro teure Trasse für Geschwindigkeiten von 300 Kilometern in der Stunde. Begegnen sich ICE und Güterzug bei derartigem Tempo auf offener Strecke, droht der gleiche Effekt wie im Tunnel. Die Ladung kann hinweggefegt werden.

Bahn-Kritiker Ilgmann hält die beteiligten Akteure bei Bahn, Bund und Ländern inzwischen für regelrecht „hochgeschwindigkeitsbesoffen“. Dabei explodiere bei Containerzügen schon bei Geschwindigkeiten jenseits von Tempo 100 der aerodynamische Widerstand, so dass die Transporte kaum noch wirtschaftlich seien. Ohnehin werde auf Deutschlands Schienen abschnittsweise gerast und der teuer erkaufte Zeitgewinn dann in den verstopften Knoten verbummelt.

Die Bahn weist die Kritik zurück. Das Netz habe eine Top-Auslastung, beteuert Martin Walden, der Sprecher des Staatskonzerns, die neuen Strecken seien daher nötig. Zudem habe man gerade ein 250-Millionen-Programm aufgelegt, um mit neuen Weichen und Ausweichgleisen den Güterverkehr zu „optimieren“. Und natürlich sind weitere Neubauten im Netz geplant. In den kommenden 17 Jahren will die Bahn noch einmal 30 Milliarden Euro Steuergelder investieren.

Gutachter Ilgmann dagegen kommt zu dem Schluss, man müsse große Teile der geplanten Großprojekte streichen – notfalls auch gegen die regionalen Widerstände. Besserung sei nur in Sicht, wenn sich die Verantwortung für das Netz nicht wie bisher „im Bermudadreieck der Verantwortungslosigkeit von Bund, Ländern und Deutscher Bahn“ verliere. STEFFEN WINTER