

Das Prinzip „Alles oder nichts“:

Großprojekte in der Kostenfalle

Endet Stuttgart 21 wie Erfurt – Nürnberg? Von Rainer Engel



Neubaustrecken in Deutschland: Ein ICE passiert den Bahnhof Vaihingen an der Enz. Anschlüsse an andere Züge sind nicht geplant, sondern Zufall.

Neubaustrecken in der Schweiz: „Just in time“ kommen die Züge jetzt überall an, die Anschlusszüge stehen bereit.

➤ Das Geld wird knapp. Die DB streicht zahlreiche Neu- und Ausbauprojekte. Besonders teure, politisch umstrittene Projekte wie „Stuttgart 21“ und „Nürnberg – Erfurt“ werden aber unverändert weiter verfolgt. Bauruinen, nutzlose Investitionen und vertane Planungskosten prägen das Bild des Eisenbahnwesens in Deutschland. Zur gleichen Zeit feiert die Schweiz die erste Etappe eines Großprojekts ganz anderer Art: Mit „Bahn 2000“ sind unsere Nachbarn Schritt für Schritt zum Ziel eines schlüssigen Netzes gelangt. Wann werden die deutschen Politiker bereit sein, ein Gesamtkonzept zu befürworten, das Schritt für Schritt verwirklicht werden kann?

■ Das Trauerspiel im Thüringer Wald

Schon kurz nach dem Fall des innerdeutschen Stacheldrahts war die Idee fertig: Über Erfurt durch den Thüringer Wald sollte die Schnellbahn führen. Und wie sieht es heute aus – 15 Jahre danach?

Hundert Millionen Euro sind nördlich von Ilmenau vergraben. Einen Nutzen haben sie nicht, denn die Strecke führt von Erfurt bis Coburg ohne Gleisverbindung durch die Landschaft. Nicht einmal ein Express-Shuttle von Erfurt nach Ilmenau kann fahren, weil kein Anschluss in die Stadt eingeplant ist. Das Geld aus dem Bundeshaushalt fehlt – wahrscheinlich auf Dauer. Schlimmer noch: Die Reisezeit von Erfurt nach Nürnberg hat sich zum Fahrplanwechsel drastisch

verlängert, weil die Anschlüsse in Saalfeld nicht mehr passen. In Jena kann man nicht umsteigen, weil es noch immer zwei getrennte Bahnhöfe gibt.

■ Bauchlandung ohne Alternative

Diese Situation löst jetzt eine Diskussion über Alternativen aus. Gerade ist eine von einem breiten Zusammenschluss Interessierter getragene Alternativlösung für die Durchquerung des Thüringer Waldes vorgelegt worden. Dafür soll der alte Scheiteltunnel bei Oberhof einbezogen werden. Und gleich kommen Kritiker und zweifeln an der Machbarkeit. Zwar sind Eisenbahnlinien nicht mit ein paar Federstrichen auf die Landkarte zu zeichnen, aber die Befreiung von dem Zwang, ein einziges Projekt auf Biegen und Brechen durchsetzen zu müssen, wird dadurch aufgehoben. Denn mit dem Argument, Alternativen seien nicht machbar, wird nicht das Geld beschafft, das für die ursprüngliche Planung notwendig ist. In Thüringen kann man lernen: Wer darauf setzt, dass Großprojekte auf einen Schlag bezahlbar sind, der bekommt nur einen Scherbenhaufen, zu dem es keine Alternative gibt.

■ Viel investiert, nichts erreicht

Weiter im Osten wird ein ähnliches Trauerspiel aufgeführt. Auf der Franken-Sachsen-Magistrale zwischen Nürnberg und Dresden wird im Zuckeltempo gefahren. Von Chemnitz nach Leipzig braucht man noch immer fast zwei Stunden und nach Berlin fährt der direkte Zug nicht mehr täglich. Plauen, Zwickau und Chemnitz sind abgehängt.

Aus den gleichen Gründen bleibt der Ausbau der Strecke Hamburg – Berlin für die Verbindung Hamburg – Rostock – Stralsund nutzlos: weil es keinen Zielfahrplan gibt, gibt es auch keine dazu passenden Schienen. So fährt der Zug zwar schneller, aber dann ist die Regionalbahn vor Aumühle im Weg, weil man ihr kein eigenes Gleis spendiert hat, und der Effekt der teuren Ausbauten wird mit Standzeiten in Rostock vergeudet.

In beiden Fällen wird berichtet, dass der „Nahverkehr“ schuld sei, weil er die Schienen für den schnellen Zug nicht freimacht. Aber tatsächlich ist es das fehlende Gesamtkonzept – die Konflikte wären vorhersehbar gewesen.

■ Fliegende Träume

Der Traum vom Stuttgarter Tiefbahnhof ist noch älter als die Idee der U-Bahn durch den Thüringer Wald. Beflügelt wurden die Träume durch die Lage des Flughafens. Dorthin fährt die S-Bahn inzwischen in 25 Minuten, aber das genügt nicht. Der ICE muss es sein – wie in Düsseldorf, Köln und Frankfurt. Dass man in Frankfurt eine Viertelstunde einkalkulieren muss, um den Weg vom Bahnsteig zum Terminal zurückzulegen, wird nicht bemerkt. Dass man in Düsseldorf in eine schaukelnde Luftbahn steigen und die gleiche Zeit kalkulieren muss, ist unbekannt. Und dass man in Köln eine Zeit raubende Schleife abfahren muss, wenn man nicht zum Flughafen will, wird verdrängt. Doch der Traum vom Tiefbahnhof ist nicht kleinzukriegen.

Der zweite Traum ist der von einer blühenden Stadt auf den frei gewordenen Bahnflächen. Als dieser Traum in Stuttgart in traumhafte Zeichnungen umgesetzt wurde, wurde auch woanders geträumt: in den neuen Bundesländern von blühenden

Landschaften. Inzwischen ist dort Ernüchterung eingekehrt. Doch so richtig hat sich das bis Stuttgart noch nicht herumgesprochen. Das Wachstum hat längst aufgehört. Für Jahrzehnte werden wir und unsere Kinder mit einem demografischen Problem fertig werden müssen. Selbst wenn Stuttgart bei der Umverteilung besser wegkommt als andere Landstriche: Wer mag denn noch sicher sagen, dass all die Wohnungen und Büros auch verkauft und vermietet werden können? Und selbst wenn Verkauf und Vermietung gelingen: Die neuen Flächen werden an anderer Stelle dramatische Leerstände zur Folge haben. Anderenorts hat man bereits ausgeträumt: In Frankfurt ist der Tiefbahnhof am fehlenden Geld gescheitert. In München träumt man lieber vom Transrapid. Auch das hat man im Ruhrgebiet bereits aufgegeben. Wer soll das bezahlen?

■ Verschwebt

Wie für Stuttgart 21 wirbt die DB mit viel Geld und Glanzprospekten auch für den Transrapid zum Münchener Flughafen. Wer die Werbeschriften analysiert, stellt fest, dass nur ein Argument wirklich zutrifft: Das Geld aus dem Bundeshaushalt, das für die Magnetbahntechnik zur Verfügung steht, würde nicht für eine Express-S-Bahn zur Verfügung stehen. Deshalb werden die Baukosten in den offiziellen Zahlen immer niedriger.

Eine Express-S-Bahn könnte Stück für Stück gebaut werden. Zusammen mit der Weiterführung nach Mühlendorf und der Beschleunigung des Fernverkehrs in Richtung Regensburg hätte sie eine weitaus bessere Erschließungswirkung. Die Magnetbahn hingegen wird entweder ganz fertig oder hebt gar nicht erst ab.

■ Das Prinzip „Alles oder nichts“

Was haben die Großprojekte gemeinsam? Es ist das Prinzip „Alles oder nichts“. Nicht hinsichtlich des politischen Willens – Pläne leben davon, dass man alles will –, sondern hinsichtlich des finanziellen Könnens.

Der Metrorapid im Ruhrgebiet ist daran gescheitert. Bevor nicht die letzte Fahrbahn gelegt ist, fährt nichts. Das liegt am Prinzip der Magnetbahn, die eine eigene Fahrbahn braucht. Für die Schnellfahrstrecke Erfurt – Nürnberg gibt es genauso wenig Hoffnung, weil sie nicht abschnittsweise realisiert werden kann, sondern nur als Ganzes. Bevor nicht der letzte Tunnel gebohrt, die letzte Brücke gebaut, die letzte Schwelle gelegt ist, fährt hier nichts. Das kann noch Jahrzehnte dauern. Südlich von Coburg ist das ganz anders: Hier ist bereits viel gebaut worden, was auch jetzt schon nützlich ist.

■ Auch Stuttgart 21: „Alles oder nichts“

Einen Tunnelbahnhof mit zwei anschließenden Tunneln kann man nicht teilweise bauen – jedenfalls nicht nach den jetzigen Plänen. Dennoch wird als erstes der Tunnelbahnhof genehmigt und möglicherweise mit dem Bau begonnen, bevor klar ist, ob die Zufahrten finanziert werden können.

Selbst wenn man das Projekt teilweise verwirklichen könnte: Es lebt von der Finanzierung durch die vollständige Räumung der oberirdischen Bahnflächen. Bevor unten nicht alles fertig ist, kann das Projekt nicht bezahlt werden. Keine Bank würde solch ein Risiko finanzieren. Nur das Land

Baden-Württemberg und die Stadt Stuttgart trauen sich das zu. Wer trägt das Risiko? Der Steuerzahler im Ländle. Dabei sind die Risiken mehr als unüberschaubar. Die Deutsche Bahn AG und der Bundesverkehrsminister wissen das eigentlich sehr gut. Die Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt wäre nicht fertig geworden, wenn beide nicht ständig zugebuttert hätten. „Unvorhergesehene geologische Risiken“ waren die Ursache. Gibt es die in Stuttgart nicht?

■ Der Fahrgast: im Stau oder im Warteraum

So manches Großprojekt wird entwertet, weil die letzten Bauwerke nicht vollendet werden. Nach rasender Fahrt steht der ICE von Frankfurt vor Köln im Stau. Nach der Schussfahrt von Nürnberg wird auch hinter Ingolstadt der ICE über die alte Strecke schleichen und sich die Gleise mit der S-Bahn teilen müssen.

Im Dezember hat der Aufsichtsrat der DB weitere solche Sparpläne genehmigt: Der Ausbau von Hanau nach Fulda wird gestrichen – obwohl die Kapazitätsengpässe unübersehbar sind. Die Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim wird auf Eis gelegt, obwohl die vorhandenen Strecken am Ende ihrer Kapazität angelangt sind. Aber im Thüringer Wald werden jedes Jahr weitere Millionen verbuddelt, ohne dass ein Fertigstellungstermin in Sicht ist.

Es ist noch vergleichsweise harmlos, wenn auf den Effekt von Großinvestitionen eine Weile gewartet werden muss, weil das letzte Stück des Ausbaus noch nicht finanziert werden kann. Aber es zeugt doch von mangelnder Netz- und Finanzplanung, wenn solche Engpässe ein Dauerzustand bleiben.

Weder bei der DB noch in der Politik gibt es ein Zielkonzept, wie das Eisenbahnnetz in zehn oder 20 Jahren aussehen soll. Es kursieren nur zusammenhanglose Listen, die genauso planlos gestrichen werden: Der Bundesverkehrswegeplan, der nur noch ein unbezahlbarer Wunschzettel ist, oder die Liste der „66 Projekte“ vom Sommer 2004, die als „noch finanzierbar“ zwischen Bundesregierung und DB vereinbart wurde und die nun vom Unternehmensführung und Aufsichtsrat der DB im Dezember wieder zusammengestrichen wurde. Überall fehlt die Angabe, was der Ausbau im Netz bringen würde. Es werden „Zielfahrzeiten“ wie Supermarktpreise gehandelt: „von Berlin nach Hamburg in 89 Minuten“. Gleichzeitig und über dieselbe Route verlängert sich von Eberswalde nach Kiel die Reisezeit um 15 Minuten und die Wartezeit beim Umsteigen von einer auf zwei Stunden. Das feiert die Politik dann als großen Fortschritt.

■ Erfolge mit kleinen Schritten

In Zeiten knapper Kassen erreicht man Erfolge mit kleinen Schritten. Autobahnen werden so gebaut: Anschlussstelle um Anschlussstelle kommt hinzu. Mancherorts endet die Autobahn dort, wo die Finanzlage es wollte, und wird nicht weitergebaut – aber sie hat für die Region doch ihren Nutzen. Bei der Eisenbahn geht es genauso, wenn auch nicht ganz so einfach. Beim Metro-Express im Ruhrgebiet wird man das erstmals mit einem Großprojekt ausprobieren. PRO BAHN hat dazu die Ideen geliefert.

Und in Stuttgart? Stück für Stück könnte man einen reformierten Kopfbahnhof schaffen. Das fünfte und sechste Gleis nach Bad Cannstatt und Zuffenhausen sind auf die gleiche



Foto: Engel

Seit 1987 wird diskutiert. Es ist noch kein einziger Stein bewegt worden: Stuttgart Hauptbahnhof.



Foto: SBB

Seit 1998 wurde gebaut. Jetzt ist der Hauptbahnhof Zürich fertig.

Weise machbar – aber selbst wenn beide noch nicht gebaut sind, sind die anderen Umbauten nicht nutzlos. Genauso die Neubaustrecken von Wendlingen nach Ulm und von Esslingen nach Wendlingen – jedes Teilstück für sich rechtfertigt bereits die Investitionen.

Wer den Kopfbahnhof behält, behält auch den Kopf oben und das Heft des Handelns in der Hand. Wer aber mit dem Kopf durch die Wand – oder in Stuttgart durch den Berg – will, der wird sich große Beulen holen – selbst wenn er schließlich durchkommt.

■ Inseln der Seligen

Auch in Deutschland gibt es einige „Inseln der Seligen“. Mit kleinen Schritten kommt man hier zum Ziel. Der Rheinland-Pfalz-Takt beispielsweise ist ein solches Netz, in dem Anschlüsse funktionieren und auch die Busse eingebunden sind. Im Frankenland geht ein Taktverkehr in Betrieb, der sich sehen lassen kann – allerdings gilt er nur für die Züge. Der vorbildliche Allgäu-Schwaben-Takt bekommt hingegen zwischen Aulendorf und Kißlegg derbe Löcher, weil es nicht gelungen ist, Bahn und Bus zu koordinieren. Was hier als notwendiges Sparen verkauft wird, ist in Wahrheit die Kapitulation vor der Unfähigkeit der Politik, ein Verkehrsnetz vom Fernzug bis zum Ortsbus durchgehend zu gestalten.

→ ■ **Bahn 2000:** mit kleinen Schritten zum großen Ziel

Die Schweizer führen uns vor, dass das Konzept der kleinen Schritte zum Ziel führt. Über 30 Jahre sind von der ersten Idee bis zur Verwirklichung von Bahn 2000 vergangen. Ganz ohne kleine Großprojekte ging es zwar auch dort nicht, aber in der Schweiz gibt es keine einzige Bauruine, keine vergeudeten Planungskosten, keine nutzlosen Investitionen. Das liegt daran, dass Bahn 2000 auf der Grundlage eines großen Zielkonzepts verwirklicht wurde: die Vision eines schlüssigen Netzes. Dass auch in Deutschland ein Konzept wie „Bahn 2000“ machbar ist, hat PRO BAHN mit dem Konzept „Der letzte Fahrplanwechsel“ schon vor Jahren nachgewiesen (*mehr dazu ab Seite 13*).

Sieht man sich demgegenüber den Bundesverkehrswegeplan an, so zeigt sich, dass er kaum zu mehr taugt als dem Nachweis, dass man etwas für die Bahn tue. Aber es fehlen die Vision, das Konzept, die Koordination – und der Wille, Deutschland wirklich zu modernisieren.

■ **Keine Entschuldigung:** Noch nicht ganz fertig

Zwar muss angemerkt werden, dass der Ausbau der Strecke Hamburg – Berlin erst mit der Fertigstellung der Nord-Süd-Verbindung in Berlin vollendet wird. Aber nach den bisherigen Veröffentlichungen verkürzt sich die Fahrzeit von Berlin nach Hamburg nicht entscheidend. Nur eine Verschiebung der Fahrplanlage der Züge zwischen Hamburg und Berlin oder eine halbstündliche Zugfolge könnte die Schnellzüge in den bereits festliegenden Schleswig-Holstein-Takt einbinden. Das ist auf der weniger stark frequentierten Nord-Süd-Strecke durch Berlin leichter möglich als auf der überfüllten Stadtbahn. Aber integrierte Planungen für Knotenzeiten Ausbauten in Deutschland gibt es nicht. Anschlüsse werden Zufall bleiben.

Neu- und Ausbaustrecken in Deutschland und der Schweiz Eröffnungstag 12. Dezember 2004

Deutschland: Bahn 2004 Fahrplan gültig ab 12.12.2004			Schweiz: Bahn 2000 Fahrplan gültig ab 12.12.2004		
	ICE			IC	
Berlin Zoologischer Garten ab	11.45		Bern HB ab	12.02	
Hamburg Hbf an	13.18		Zürich HB an	13.00	
Anschluss nach	um	Wartezeit	Anschluss nach	um	Wartezeit
RE Lübeck	14.05	47 Min.	Schaffhausen	13.14	14 Min.
FLX Flensburg	14.43	85 Min.	Romanshorn	13.07	7 Min.
IC Westerland 2)	13.30	12 Min.	St. Gallen	13.10	10 Min.
RE Stade – Cuxhaven	14.09	51 Min.	Chur	13.12	12 Min.
IC Bremen	13.46	28 Min.			
ME Bremen	14.15	62 Min.			
ICE Lüneburg	13.28	10 Min.			
ME Lüneburg	13.54	36 Min.			
Durchschnittliche Wartezeit		41 Minuten	Durchschnittliche Wartezeit		10 Minuten
nicht erreichte Anschlüsse	Abfahrt	Erreichbar durch	nicht erreichte Anschlüsse	Abfahrt	Erreichbar durch
ME Bremen	13.15	69 Min. frühere Abfahrt	ICE Stuttgart	13.06	27 Min. frühere Abfahrt
IC Westerland 1)	13.15	69 Min. frühere Abfahrt			
RE Kiel	13.20	69 Min. frühere Abfahrt			
IC Kopenhagen	13.23	69 Min. frühere Abfahrt			
1) nur in der Sommersaison		2) nur in der Wintersaison			

Die IC-Züge von Bern nach Zürich verkehren halbstündlich, während zwischen Berlin und Hamburg nur zweistündlich unterschiedlich schnelle IC- und ICE-Züge verkehren. Während man für Anschlusszüge, die in Zürich nicht erreicht werden, eine halbe Stunde früher in Bern abfahren muss, muss man in Berlin mehr als eine Stunde früher auf dem Bahnsteig

sein. Das wesentlich dichtere Schweizer Netz lässt das Erreichen von Zielen direkt und auf dem kürzesten Weg zu (Bern – Luzern, Bern – Lugano), während solche Ziele in Deutschland in angemessener Zeit nur über Umwege erreicht werden können (Berlin – Lübeck, – Kiel, – Lüneburg).