

Hochgeschwindigkeit und ihre Folgen: Das Beispiel München-Nürnberg

(Kurzfassung)

Wolfgang Hesse, Universität Marburg

Die Deutsche Bahn - mit Hochgeschwindigkeit auf's Abstellgleis?

Seit nunmehr über 20 Jahren setzt die Deutsche Bahn bei ihren Investitionen Prioritäten im Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV), um in der Konkurrenz zur Luftfahrt strategische Vorteile im (Personen-) Verkehrsmarkt zu gewinnen. Nach anfänglichen Erfolgen hat dieses Konzept seinen Zenit überschritten und seine weitere Verfolgung droht die Bahn in die (weitere) wirtschaftliche Krise und in den Verlust großer Kundenpotentiale zu treiben. So hat die DB ihre 1993 auf 10 Jahre gesteckten (Zuwachs-) Ziele für den Personenfernverkehr weit verfehlt, seit 1997 ist das Verkehrsaufkommen hier sogar gesunken.

Dagegen gibt es Alternativen zum HGV - zeitliche und räumliche Verdichtung (statt Ausdünnung), intelligente Fahrplangestaltung und vermehrter Einsatz von Neigetechnik - wie sie in anderen Ländern (z.B. der Schweiz) seit Jahren erfolgreich praktiziert werden. Obwohl solche Alternativen weitaus wirtschaftlicher wären und einem sehr viel größeren Kundenkreis nutzen würden, finden sie in der Politik nicht genügend Rückhalt und geraten bei den DB-Planern immer mehr aus dem Blickfeld.

Ihren (bisherigen) Höhepunkt hat diese Entwicklung beim Bau der Neubaustrecke (NBS) Nürnberg - Ingolstadt (mit Anschluss-Ausbau der Strecke Ingolstadt - München) gefunden. Diese Strecke wird nicht nur die bisher mit Abstand teuerste Bahnstrecke in Deutschland sein und große Umweltschäden nach sich ziehen, auch ihr verkehrlicher Nutzen ist zweifelhaft und für einige Regionen wie z.B. Augsburg und Schwaben wird sich das Bahnangebot im Zusammenhang mit diesem Projekt drastisch verschlechtern - für Regensburg und die Oberpfalz ist das bereits jetzt der Fall.

Nach einem kurzen Blick auf die wirtschaftliche Bilanz sollen hier vor allem die verkehrlichen Auswirkungen beleuchtet werden.

Das Projekt München-Nürnberg aus wirtschaftlicher Sicht

Die Pläne für den Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke (HGS) München - Nürnberg über Ingolstadt gehen auf das Jahr 1985 (historisch sogar auf 1863) zurück.. Die reinen Baukosten haben sich seither von 2,4 Mrd. DM (Schätzung 1985) über 4 Mrd. (DB-Angaben 1994/5), 5 Mrd. DM (2000, "Geologische Probleme") auf 5.3 Mrd. DM (Stand 4/2001) bzw. 6 Mrd. DM (derzeitige Schätzungen) erhöht. Dazu kommen - aufgrund des bisher in Deutschland einmaligen Privatfinanzierungsmodells - Finanzierungskosten von ca. 10 Mrd. DM, so dass man heute mit einer Gesamtsumme von 16 Mrd. DM (entspr. 8 Mrd. €) für diese Strecke rechnet. Die DB gibt den erwarteten Fahrzeitgewinn mit 40 Minuten an, d.h. die Minute Fahrzeitgewinn wird also mit 400 Mio. DM erkaufte. Die entsprechenden Vergleichszahlen betragen noch 130 Mio. DM bzw. 179 Mio. DM für die HGS Hannover - Würzburg bzw. Mannheim - Stuttgart. Für nähere Einzelheiten verweise ich auf die neueste BUND-Studie zu diesem Thema [Zängl 2001].

Das Projekt München-Nürnberg aus verkehrlicher Sicht

Auch aus verkehrlicher Sicht bringen Hochgeschwindigkeitsstrecken keineswegs nur Vorteile (etwa durch verkürzte Reisezeiten für bestimmte Kundengruppen), sondern führen zu einer Reihe von Problemen bei der Angebots- und Fahrplangestaltung und damit zu Nachteilen für viele Bahnkunden. Beispiele für solche Nachteile sind:

- Der aus einer HGS resultierende (ökonomische und politische) Zwang zur Linienbündelung zieht Verkehr von parallel gelegenen Strecken und Bahnhöfen ab, führt dort zu Angebotsreduktionen, Umwegen, Umsteigezwang und verlängerten Reisezeiten.
- Gebündelte Linienführungen sowie Fahrzeiten, die mit den Erfordernissen des Integralen Taktfahrplans (ITF) nicht-kompatibel sind, führen zu längeren Halte- und Umsteigezeiten, die die teuer erkaufte Fahrzeitgewinne (teilweise) wieder zunichte machen.

Im Falle der HGS München-Nürnberg treten alle diese Probleme gleichzeitig und in geballter Form auf:

- Für die Gesamtstrecke geben die DB-Planer eine künftige Fahrzeit von 65 Minuten an - eine mit den ITF-Prinzipien absolut unverträgliche Fahrzeit. Diese müsste entweder ca. 55 Minuten betragen oder man hätte sich gleich ca. 85 Minuten Zeit (bis zum nächsten Halbstundenknoten) lassen können - eine Fahrzeit, die man übrigens mit der viel billigeren und umweltschonenderen Variante über Augsburg genau erreicht hätte.
- Die parallel zur NBS führende Fernverkehrsstrecke von Würzburg über Ansbach und Augsburg nach München soll in Zukunft nicht mehr vom Fernverkehr bedient werden. Auch die jetzt über Augsburg geführte ICE-Linie Berlin - Leipzig - Nürnberg - München soll in Zukunft über Ingolstadt laufen.
- Damit soll das ICE/IC-Angebot für Augsburg um mehr als 25 % reduziert werden. Nach Norddeutschland und Berlin soll es nur noch eine stündliche Umsteige Verbindung mit ca. 25 - 30 Min. Fahrzeitverlängerung gegenüber dem jetzigen Fahrplan geben. Diese Angebotsverschlechterungen betreffen nicht nur den Großraum Augsburg, sondern auch die angrenzenden Regionen Allgäu und Schwaben (bis hin nach Ulm), Mittelfranken (Ansbach) sowie die westlichen Stadtteile von München, das westliche Oberbayern und Werdenfölsler Land - insgesamt ein Potential von ca 2.4 Mio. Einwohnern.
- Im ostbayerischen Raum wurde schon jetzt die als Rückgrat des Fernverkehrs dienende IR-Linie Regensburg - Hof (- Dresden bzw. Leipzig) eingestellt und durch eine ICE-Linie über Nürnberg ersetzt, während die lokalen und regionalen Verbindungen teilweise drastisch verschlechtert und ausgedünnt wurden.
- Die gebündelt von Würzburg über Nürnberg nach München geföhrten Fernzüge werden zu "IC-Staus" und überdehnten Fahrplanknoten in Würzburg und Nürnberg föhren. Im Umfeld von Nürnberg reichen die vorhandenen Gleiskapazitäten keinesfalls für den zu erwartenden Mehrverkehr aus.

Die DB-Fernverkehrsplaner haben bis heute kein schlüssiges Konzept für eine wirtschaftliche und kundenfreundliche Einbindung der Neubaustrecke in das Fahrplangefüge. So werden nach

wie vor Alternativen mit zeitlich ge- und entbündelten Linien gehandelt und es ist weiter unklar, welche Knotenzeiten (wenn überhaupt) künftig für die nordbayerischen Metropolen maßgeblich sein werden.

Was können wir aus diesen Problemen lernen?

- Bei der Planung künftiger Neu- oder Ausbaustrecken müssen Kosten und Nutzen verschiedener Alternativen objektiv (und durch unabhängige Instanzen) gegeneinander abgewogen werden.
- In die Nutzenberechnung darf nicht nur der reine Fahrzeitgewinn für die Direktverbindung eingehen, sondern es müssen die Auswirkungen auf das gesamte Fahrplangefüge - also auf alle betroffenen Quelle-Ziel-Paare und vor allem auch auf die Umsteigeverbindungen betrachtet werden. Dies ist mit relativ einfachen mathematischen Modellen möglich (vgl. [Hesse et al. 2000]).
- Infrastrukturverbesserungen sind (im Rahmen eines vorgegebenen Investitionsvolumens) gezielt dort zu planen, wo sie für einen optimalen Taktfahrplan benötigt werden. D.h. *vor* der Infrastrukturplanung steht das Fahrplankonzept - und nicht wie in Deutschland leider üblich geworden, *danach*.

Fazit: → *Der Fahrplan bestimmt die Infrastruktur (und nicht umgekehrt) !*

Nach den bitteren Erfahrungen, die man mit dem HGV-Projekt München - Nürnberg gemacht hat und deren Folgen Bahnkunden und Steuerzahler noch lange spüren werden, bleibt nur zu hoffen, dass man für künftige bzw. noch in Planung befindliche Projekte wie Stuttgart 21, Frankfurt - Würzburg / Fulda, Hannover - Hamburg / Bremen, Nürnberg - Erfurt die notwendigen Lehren zieht und zu gleichermaßen wirtschaftlichen, intelligenten, kunden- und umweltfreundlichen Lösungen zurückfindet.

Literatur:

- [Hesse 1995] W. Hesse: "Hochgeschwindigkeit oder intelligente Fahrplangestaltung? Wie kommt die Deutsche Bahn besser voran?". *Homo Oeconomicus* Bd. XII (3/4), ACCEDO Verlagsgesellschaft, München 1995
- [Hesse 2000] W. Hesse: Konzept für ein System von Bahn-Netzknotten in Süddeutschland. *Eisenbahn-Revue International*, Heft 5/2000, S. 236-239, Minirex-Verlag, Luzern 2000
- [Hesse et al. 2000] W. Hesse, M. Guckert, J. Schneider, A. Schulz: Werkzeuggestützte Entwicklung eines Integralen Taktfahrplans für Nordost-Bayern. In: *Internationales Verkehrswesen* 6/2000, S. 264-268
- [Zängl 2001] W. Zängl: Mit Hochgeschwindigkeit in die Bahnpleite - Dokumentation zum Bau der ICE-Strecke Nürnberg - Ingolstadt - München. BUND Naturschutz Forschung Nr. 6, 9/2001