

Mit Tempo 300 in den Ruin?

Von Felix Berschin

Von Rainer Maria Gohlke, dem letzten Chef der „Behörde“ Bundesbahn, wird überliefert, dass er wiederholt darauf hingewiesen habe, dass die Bundesbahn doch endlich saniert wäre, wenn man ihr die wirklich notwendige Neubaustrecke Köln – Frankfurt bauen würde. Länderinteressen in den achtziger Jahren führten tatsächlich dazu, dass zunächst die im Personenverkehr nicht ganz so wichtigen Strecken Hannover – Würzburg und Mannheim – Stuttgart gebaut wurden. Zwei Jahrzehnte später muss das Urteil

wohl nun anders ausfallen. Während die Neubaustrecke Köln – Frankfurt im Vergleich mit anderen europäischen Hochgeschwindigkeitsstrecken sich geradezu als Flop herausstellt, ist man bei DB Netz nun richtig froh, für den boomenden Hafenverkehr von/nach Hamburg und Bremen eine leistungsfähige Rollbahn zu haben. Und auch die zügige Anbindung von Berlin nach Frankfurt, Stuttgart und München wäre ohne die Nord-Süd-Schnellstrecke – immer in Sichtweite der verflissenen DDR – nicht geglückt.

Erfolgreiche Substitution

des innerdeutschen Flugverkehrs?

Die jüngsten Erfolgsmeldungen zur Neubaustrecke Köln – Frankfurt gipfelten darin, es sei zum ersten Mal in Deutschland nun erfolgreich der innerdeutsche Flugverkehr auf eine Eisenbahnstrecke verlagert worden.¹ In der Tat hat die Lufthansa zum Winterflugplan die letzten acht verbliebenen Flugpaare pro Tag mit einer Gesamtsitzplatzzahl gerade einmal eines einzigen ICE 3 eingestellt und verweist nun vollständig auf ihren AirRail-Service nach Siegburg und Köln Hbf. Angesichts des Booms im innerdeutschen Flugverkehr, gerade auch auf mittleren Strecken mit 300-500 km, liegt der Verkehrsverlagerungseffekt der Einstellung der seit langen als hochunwirtschaftlich erkannten Prestigeflugverbindungen CGN (Köln Bonn Airport) – FRA (Flughafen Frankfurt am Main) im Ergebnis unter der Nachweissgrenze.

Die niederschmetternde Botschaft der Zahlen

Auch die von der DB AG verkündeten Erfolgswerte wie Zunahme der Nachfrage seit 2003 um 36 % oder Steigerung der Auslastung von 37 % auf nun 50 % können nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Neubaustrecke weit entfernt von ihren eigentlichen Zielvorstellungen agiert. Nachfolgende Aufstellung illustriert dies eindrücklich: So ist die Erhöhung der Auslastung ist zum Teil

	Soll	Ist
	2000	2002
Fertigstellung	2000	2002
Züge pro Stunde	6	2,4 (-52 %)
Fahrzeit (h)	1:00 - 1:10	1:10 - 1:30 Ø 1:18 (+34 %)
Fahrgäste (Mio.)	20-25 (2010)	11,7 (-42 %) ²
Baukosten (EUR)	3,45 Mrd. (inkl. CGN) ³	6,0 Mrd. (+74 %)
Kosten-Nutzen-Faktor	4,0	1,3 ⁴

durch Angebotskürzungen, z. B. Reduzierung der Linie nach Wiesbaden von einst 16 Zügen am Tag auf nur noch sechs oder Streichung von Alternativverbindungen im Rheintal wie Amsterdam – Basel und Ruhrgebiet – Garmisch-Partenkirchen zu erklären. So sank das Sitzplatzangebot auf der Neubaustrecke von 2003 60.600 pro Tag (beide Richtungen) auf aktuell nur noch 57.700 (-5 %). Zudem ist bei dem Schub der Fahrgastzahlen von 2003 mit mageren rund 8,6 Mio. pro Jahr bzw. 21.600 pro Tag auf nun 11,7 Mio. Fahrgäste pro Jahr zu berücksichtigen, dass damals der Fernverkehr insgesamt aufgrund des neuen Preissystems in der Krise stand und schlagartig von zuvor konstant 34-36 Mrd. Pkm auf 31,6 Mrd. einbrach. Es

kann daher davon ausgegangen werden, dass gut 2 – 2,5 Mio. Fahrten pro Jahr, also fast der gesamte „Zuwachs“ bis heute nur rückgewonnene Fahrgäste und kein echter Mehrverkehr sind. Erschwert wird der gesamte Zahlenvergleich durch fehlende Angaben zum Rheintal. Diese Strecke war einst mit über 15 Mio. Fahrten⁵ pro Jahr die „Brot- und Butter“-Strecke der DB. Wie viel Nachfrage tatsächlich hier gehalten wurde und wie viel auf die Neubaustrecke verlagert wurde, ist schwer zu sagen. Jedenfalls lässt die geringe Frequentierung von Neubaustrecke und Rheintal zusammen mit 3,6 Zügen pro Stunde und Richtung im Vergleich zu 3,5 Zügen pro Stunde bis 2002 auf der alten Rheintalstrecke nichts Gutes erahnen.

Immerhin: Die Verlagerung des überwiegenden Teils des Fernverkehrs auf die NBS hat auf der Rheinschiene Kapazitäten für den Güterverkehr geschaffen, die im boomenden Hinterlandverkehr der ARA-Häfen dringend benötigt werden. Ein Effekt allerdings, der weder bei der Konzeption der NBS eine nennenswerte Rolle gespielt hatte, noch von den lärmgeplagten Anwohnern im Rheintal positiv bewertet wird.

Doch zurück zum Fernverkehr: Zu der von der DB AG angeführten Auslastung von 50 % muss noch bemerkt werden, dass die DB AG insgesamt nun eine Auslastung von 44 % im Fernverkehr angibt. Im Herzen ihres Netzes eine Auslastung von lediglich 6 % über den Durchschnitt auszuweisen, ist kein überzeugender Nachweis des Erfolgs der Neubaustrecke als vermeintliche „Rosine“ im Netz.

Die Ursachen des Misserfolgs

Über die Baukostenexplosion kann aus der Ferne nicht viel gesagt werden. Allerdings ist auffällig, dass dies die erste Neubaustrecke war, die die DB AG als Zeichen neuer Managementkultur sowohl im Verhältnis zum Bund als auch zu ihren Generalunternehmern auf Festpreisbasis abrechnen wollte. Dies scheint gründlich schief gegangen zu sein. Auch die weitverbreitete feste Fahrbahn (man beachte; Investitionen zahlt voll der Bund, bei Unterhaltung muss DB AG Eigenmittel einsetzen...) mag zu den hohen Baukosten beigetragen haben. Daneben müssen aber auch die Bündelungseffekte mit der Autobahn A3 kritisch hinterfragt werden. Denn nicht weniger als fünfmal wechselt die Neubaustrecke die Seite der Autobahn in langen und teuren spitzwinkligen Tunnels. Zudem: Während die Autobahn mit Lärmschutz geizt – nach dem Motto „war schon immer da“ – wurde bei der Neubaustrecke einmal mehr das volle Programm angeboten inklusive geologisch nicht notwendiger Tunnel. Last not least schlagen die Politik-Spielzeuge „Anbindung Wiesbaden“ und „Anbindung Köln/Bonn Flug-

hafen“, die sich als besonders teuer und mangels Nutzung auch als besonders unwirtschaftlich erweisen, erheblich zu Buche.

Klarer lässt sich der verkehrliche Misserfolg festmachen:

1. Die Angebotsdichte ist miserabel, denn von einem Halbstundentakt ist man weit entfernt. Zwar verkehren vielfach zwei Verbindungen pro Stunde zwischen Frankfurt und Köln, aber mit verschiedenen Bahnhöfen in Köln (Hbf, Deutz), fehlender Vertaktung und unterschiedlichem Umsteigeerfordernissen. Nach Mannheim und Düsseldorf dagegen gibt es praktisch nicht mehr als den Stundentakt, obwohl bis 2002 auf der gesamten Achse Stuttgart – Mannheim – Köln – Dortmund ein Halbstundentakt (zwischen Mannheim und Dortmund sogar minutengenau) bestand. Aufgrund dieses mageren Angebots kommt aufgrund geringerer Takte die Reisezeitverkürzung von einer Stunde nur teilweise zur Geltung.
2. Die Übersichtlichkeit und Klarheit des Angebots hat gelitten. Während früher ein verlässlicher Stunden-/Halbstundentakt über den gesamten Takt mit abgestimmten SPNV-Anschlüssen angeboten wurde, ist das Betriebskonzept auf NBS geradezu ein Sinnbild für die Verabschiedung des DB-Fernverkehrs vom Takt. Auf der Linie Essen – Köln – Frankfurt – München fahren gerade einmal neun der 18 Züge je Richtung noch in einem erkennbaren Takt, der Rest verkehrt zur Befriedigung zahlreicher Zusatzhalte wie CGN, Montabaur, Limburg Süd und zur Einsparung von Umläufen in freien und variierenden Lagen.
3. Die Preisgestaltung ist abschreckend. Der Preis Köln – Frankfurt liegt mit 61 EUR nur knapp unter dem Berlin – Hamburg (65 EUR) und sogar über dem von Berlin – Hannover (58 EUR), obwohl beide Strecken deutlich länger (284 bzw. 251 zu 180 km) sind und dort die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn gegenüber dem Auto sogar deutlich höher ist. Selbst die nur 10 km kürzere Verbindung Nürnberg – München wird mit 47 EUR wesentlich günstiger angeboten. Besonders negativ schlagen aber die prohibitiven Preise bei Verbindungen über Frankfurt und Köln hinaus durch. Während im Süden die Neubaustrecke noch halbwegs geradlinig Richtung Basel, Stuttgart und Nürnberg fortgesetzt wird, werden im Norden die Umwege zu den Preisen hinzuaddiert. So kostet die Fahrt nach Dortmund 80 EUR, obwohl dies gerade einmal 220 km Luftlinie sind und die ICE-Fahrzeit von 2:30 bis 2:40 h problemlos vom Pkw erreicht werden kann. Ähnlich skurril ist die Tarifierung von Köln nach Mainz: Ist der Preis von 50 EUR



Teure Strecke, teure Züge. Bei Wahrenberg erklimmt am 10.09.06 ein ICE3 die Rampe. Foto: K.A. Richter

via Montabaur – Wiesbaden gegenüber der Rheinschiene mit 34 EUR bei nur 18 Minuten längerer Fahrzeit kaum zu rechtfertigen, wird dem Mainzer - muss er mangels direkter Verbindungen über Wiesbaden den Umweg über Frankfurt-Flughafen wählen - auch zur Strafe für das schlechte Angebot der DB AG noch ein Mehrpreis von 11 EUR extra berechnet. Ähnlich bizarr stellt sich das Preisgefüge für die Relation Köln – Wiesbaden dar.

4. Die Neubaustrecke hat im hohen Umfang Direktverbindungen gekostet. So blieb die Relation Amsterdam – München auf ein Jahr befristet und jene Ruhrgebiet – Basel – Schweiz ist bis auf zwei Zugpaare nach Zürich – Chur ausgedünnt. Opfer der Neubaustrecke wurden auch beliebte Direktverbindungen vom Ruhrgebiet nach Berchtesgarden und Garmisch-Partenkirchen sowie teilweise von Hagen und Wuppertal Richtung Süden.
5. Die ICE 3-Züge werden im Vergleich zu den ICE 1 und auch lokbespannten IC/IR-Zügen mit ihren Qualitätsmerkmalen Speisewagen, Wahlmöglichkeit zwischen Großraum und Abteilen und variierender Wagengestaltung teilweise als Rückschritt empfunden.

Bedenkt man, dass die Konzeption der NBS Köln – Rhein/Main als HGV-Strecke nur für den Personenverkehr eigentlich der Schlüssel zur Wirtschaftlichkeit durch niedrigere Baukosten sein sollte, kann man aus heutiger Sicht konstatieren, dass diese Rechnung nicht aufgegangen ist: Die Baukosten wurden trotz Bündelung mit der Autobahn und Inkaufnahme hoher Längsneigungen enorm überschritten. Als Konsequenz aber lässt sich die NBS betrieblich wegen ihrer besonderen Anforderungen an die Züge nicht so in das Liniennetz integrieren, wie es für die Generierung der prognostizierten Nachfrage nötig wäre.

Lichtblick Montabaur

Bei so viel Enttäuschung bleibt neben dem Prinzip Hoffnung ein aktueller Lichtblick. So soll der Bahnhof Montabaur nach offiziellen Angaben von täglich fast 3.000 Ein- und Aussteigern genutzt werden. Auch wenn diese Zahl noch einen

Tick geschönt erscheint, bestätigen vielfältige Beobachtungen, dass die Zughalte in Montabaur erstaunlich gut genutzt werden. Auch tagsüber oder am Wochenende ist bei jedem Zughalt ein Fahrgastwechsel von > 10 festzustellen, während es in Limburg Süd schon mal gerne 0 oder 1 sein kann. Der außergewöhnliche Erfolg von Montabaur im Vergleich zum eigentlich potenzialstärkeren Limburg ist schnell erklärt. Während der Bahnhof Montabaur städtebaulich integriert wurde und man hier gezielt eine Entwicklung des Umfeldes mit Dienstleistungen und Gewerbegebieten betrieb, ist der Bahnhof Limburg Süd – gern auch „Limburg Scheune“ genannt – bis heute ein „Ackerbahnhof“ geblieben. Und während in Montabaur eine optimale Verknüpfung mit dem regionalen Bahnverkehr und dem gesamten Busverkehr gegeben ist, herrscht in Limburg Fehlangelegenheit. Der Shuttlebus fährt jetzt schon nicht mehr zuverlässig zu jedem Zug und es ist absehbar, dass es in Limburg Süd bald nur noch Anschluss per (eigenem) Auto geben wird.

Die zu ziehenden Konsequenzen wären ein Leichtes. Während das Experiment Limburg Süd umgehend zu Gunsten einer Verbindung Frankfurt – NBS – Limburg Stadtbahnhof und weiter nach Koblenz (über Lahntalbahn) mit einer Gesamtfahrzeit von 1:20 h aufgegeben werden sollte, kann dem Bahnhof Montabaur bescheinigt werden, dass er ähnlich wie Baden-Baden, Offenburg oder Ingolstadt das Zeug zum IC(E)-Systemhalt im Kernnetz der DB hat.

Was ist zu tun?

Die immensen Kosten der Neubaustrecke, aber auch jene sündhaft hohen der ICE 3 lassen sich so schnell nicht aus der Welt schaffen. Daher muss es gelten, umgehend das Beste aus der Neubaustrecke herauszuholen. Die DB AG sollte sich hierbei auf die Tugenden der Bundesbahn besinnen, nämlich aus Takt, Tempo und System ein hocheffizientes und damit profitables InterCity-System aufzuziehen.

1. Die Neubaustrecke muss integraler Bestandteil eines verlässlichen Systems des Stunden-

und Halbstundentaktes sein. Mindestens im Bereich Dortmund – Düsseldorf – Köln – Frankfurt-Flughafen – Frankfurt – Nürnberg bzw. Mannheim – Stuttgart muss ein Halbstundentakt (wieder)hergestellt werden.

2. Zur Reisezeitverkürzung aber auch zur Erhöhung der Pünktlichkeit sollte die Korrespondenz der IC(E)-Linien von Köln Hbf nach Köln-Deutz verlegt werden
3. Der Engpass von zu wenigen ICE 3 und damit zu wenigen langlaufenden Verbindungen muss durch NBS-Ertüchtigung von weiteren Fahrzeugen beseitigt werden. Hierzu bietet sich das demnächst anstehende Redesign der ICE 2-Garnituren an. Mit einem weiteren Antrieb im Steuerwagen könnten diese Züge neubaustreckentauglich werden und z. B. bei Durchbindung Berlin – Köln – Frankfurt auch bestimmte Verkehre auf der Neubaustrecke mit übernehmen. Weiterer Vorteil wäre der Entfall der höchst unwirtschaftlichen und kapazitätsfressenden Doppelführung der Verbindungen von Berlin nach Köln (zwischen Dortmund und Köln leerlaufend) einerseits und von Dortmund nach Frankfurt/Mannheim andererseits (ab Dortmund sich langsam füllend) im Rhein-Ruhr-Raum. Mit freiwerdenden ICE 3 müssen wieder Direktverbindungen in die Schweiz, nach Österreich und ins Voralpenland (z. B. Berchtesgaden) angeboten werden.
4. Die Pendleraufgaben, insbesondere für Limburg Süd und Siegburg sind aus den Fernverkehrszügen herauszunehmen und durch Nahverkehre (vgl. München – Nürnberg-Express) zu ersetzen. Für Limburg bietet sich wie oben ausgeführt eine Schnellverbindung mit Diesel-Neitech-Triebwagen Frankfurt – Flughafen – Limburg Stadtbhf – Lahntalbahn – Koblenz an.
5. Der Ast nach Wiesbaden muss durch Realisierung der Wallauer Spange (Verbindung Wiesbaden Richtung Flughafen) einer sinnvollen Nutzung zugeführt werden. Damit können die Fahrzeiten von Wiesbaden zum Flughafen von 32 – 39 auf 12 min und nach Frankfurt von heute 33 auf 24 min gesenkt werden.
6. Die S-Bahn vom Flughafen Köln/Bonn muss nach Siegburg geführt werden und dort Anschluss an den Fernverkehr herstellen. Die Führung von ICE-Zügen von Frankfurt nach CGN ist dagegen wegen der erheblichen Fahrzeitverlängerung kontraproduktiv.
7. Die überzogenen Preise müssen auf ein vom Markt angenommenes Maß gesenkt werden. Insbesondere für Ziele nördlich Kölns muss die kaum bestehende Wettbewerbsfähigkeit zum Straßenverkehr eingepreist werden.

Anmerkungen:

1. Dagegen waren die Flugverbindungen Berlin – Hamburg und Berlin – Hannover von Anfang an nur als Übergangslösung geplant
2. Gemäß DB-Pressenote 34/2007 32.000 Kunden pro Tag. Wert vermutlich nur gültig für Werktagen, da hoher Pendleranteil.
3. Angaben aus Bundestags-Drucksache 16/4783
4. Rückrechnung aus Baukosten (als Indikator für Kosten) und Fahrgastzahl (als Indikator für Nutzen)
5. Im BVWP wird als Zielmarke die Steigerung von 11-12 Mio. Fahrten 2000 auf über 20 Mio. genannt. Dies dürften aber nur die Reisenden mit Start/Ziel Köln und Frankfurt bzw. weiter sein. Die tatsächliche Querschnittsbelastung der Rheinschiene lag jedenfalls höher.