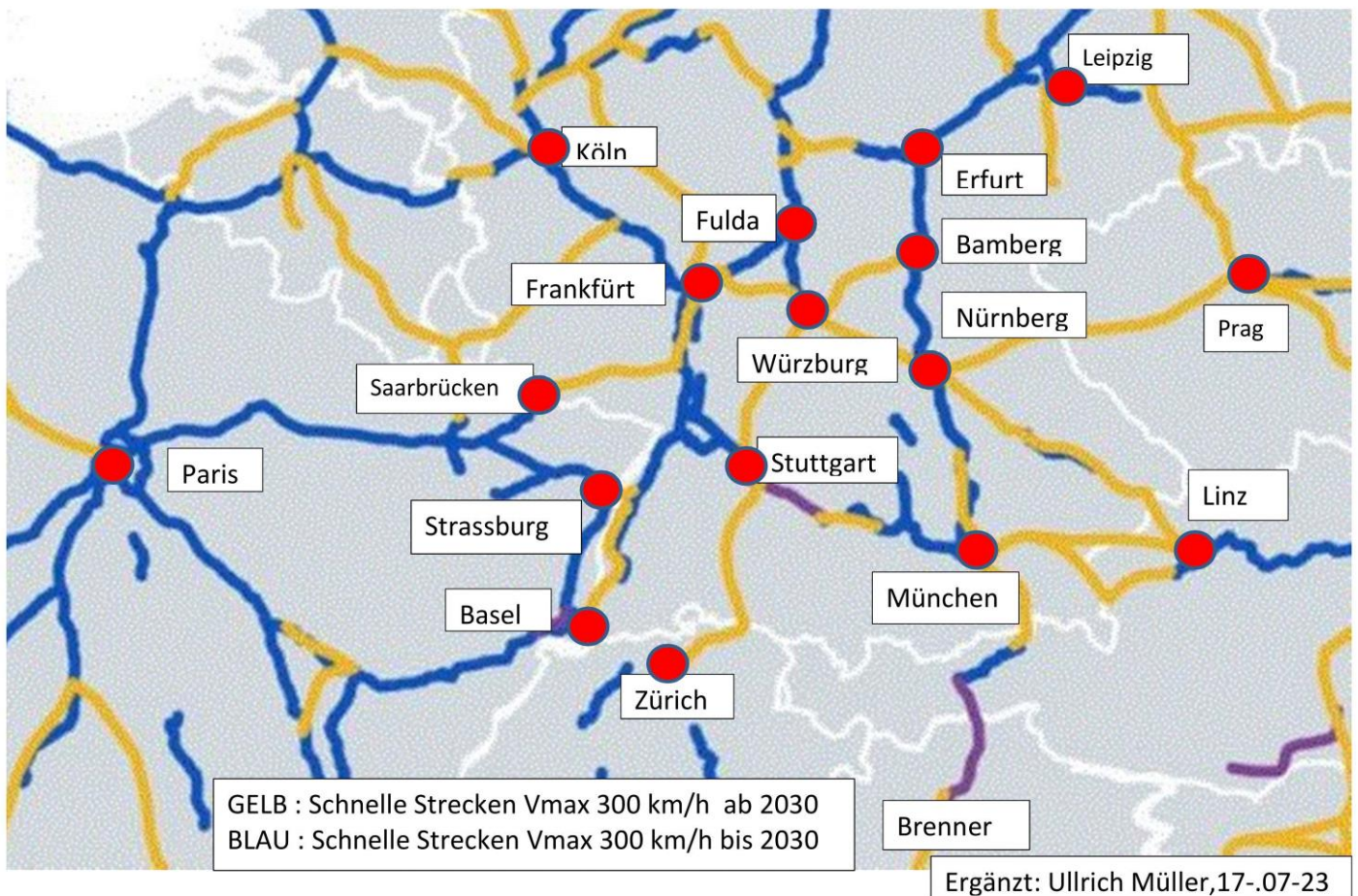


DB legt Studie zum Ausbau des Hochgeschwindigkeitsverkehrs in Europa vor

Vorschlag zu „Metropolitan Network“ umfasst Anbindung von zwei Dritteln der Europäer:innen bis 2050 • Schnelles Netz wird von heute 11.000 auf 32.000 Kilometer erweitert • „Green Deal“-Ziele im Verkehrssektor werden angepackt

Die Deutsche Bahn (DB) hat gemeinsam mit europäischen Partnerbahnen eine Studie zum Ausbau des Hochgeschwindigkeitsverkehrs (HGV) in Europa erarbeitet. Der Vorschlag zum „Metropolitan Network“ umfasst die konkrete Streckenerweiterung für schnelle Personenzüge auf dem gesamten Kontinent und die Simulation der damit möglichen wachsenden Verkehrsleistung auf der umweltfreundlichen Schiene. Ausgangspunkt der Studie ist der „Green Deal“ der EU-Kommission. Der europäische HGV soll danach mit einer geplanten Verdoppelung bis 2030 und einer Verdreifachung bis 2050 einen wichtigen Beitrag zur CO₂-Reduktion im Transportsektor erbringen. Die Spezialisten haben in der Studie analysiert, wie ein solches „Green Deal“-Netzwerk aussehen muss, um die EU-Ziele zu erreichen.

Michael Peterson, DB-Vorstand Personenfernverkehr: „Eine Verdreifachung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs in Europa ist möglich. Wenn die Infrastruktur dafür steht, profitieren Millionen Menschen auf dem Kontinent von attraktiven Verbindungen und kürzeren Reisezeiten. Die Bahnländer in Mittel- und Westeuropa und noch mehr in Süd- und Osteuropa profitieren hiervon ganz besonders. Nach unseren Berechnungen und Simulationen ergeben sich attraktive Reisezeiten auf ganz neuen Achsen und über neue Verkehrsdrehkreuze auf der Schiene.“



Die zeitlichen Vorgaben erscheinen bei dem bisherigen Tempo etwas realitätsfern. Vor allem ist fraglich, ob der Infrastrukturkollege Huber als studierter Dipl.-Politologe die Eilbedürftigkeit

erkennt. Sein Vorgänger Pofalla war immerhin Jurist mit Kenntnissen im Eisenbahnrecht. Gibt es keinen erfahrenen Ingenieur mit Tatkraft, der weiß, wovon er redet?

Das Metropol-Schnellbahnnetz

Die zerstückelten ca. 1300 km deutschen HGV-Strecken sollen auf 6000 km erweitert und in ein EU-weites zusammenhängendes Netz integriert werden. Bis 2050 soll nach einer PTV-Studie ein europäische Metropolen verbindendes Netz entstehen. Daher bemerkte der SPIEGEL in Ausgabe 28/23: *„Deutschland muss Tempo machen“*. Ermittelt hat PTV durch das schnelle Netz eine Zunahme des Verkehrs auf der Schiene um 9% bei gleichzeitiger Abnahme des PKW- und Flugverkehrs. Das kommt den Klimazielen der EU zugute, denn die hat sich in ihrer „Green-Deal-Klimainitiative“ zum Ziel gesetzt, bis 2050 die im Transportbereich verursachten CO₂-Emissionen um 90% zu reduzieren. Wenn es aber in dem Tempo weiter geht wie bisher, könnte auch eine Seifenblase vermutet werden.

Keine Mobilitätswende mit der FDP

Unverständlich ist daher das von FDP-Verkehrsminister Wissing durchgesetzte beschleunigte Autobahn-Ausbau-Gesetz mit 148 Projekten von ca. 1000 km Länge. Damit soll der Verkehr auf staugefährdeten Abschnitten *verflüssigt* werden. Er begründet das mit einem Anwachsen des Straßengüterverkehrs um 54%, im Gegensatz zur Schiene mit 2%.

In Baden-Württemberg sollen die noch vierspurigen BAB-Abschnitte auf sechs Spuren erweitert und der klimakontraproduktive Stadtautobahntunnel A 860 in Freiburg für wenigstens 350 Mio. € realisiert werden. Zusätzlich ist für weitere 375 Mio. € der Falkensteigtunnel in Planung. Die parallele Höllentalbahn dümpelt eingleisig vor sich hin. Kein Verantwortlicher kommt auf die Idee, die Höllentalbahn zweigleisig auszubauen und den Verkehr tatsächlich zu verlagern. Eine Mobilitätswende, nicht nur im Schwarzwald, ist leider nicht in Sicht.

Lücken im HGV-Netz

Interessant für Baden-Württemberg ist die vorgesehene HGV-Strecke Zürich – Stuttgart – Würzburg – Bamberg mit Anschluss an die HGV-Strecke Nürnberg – Berlin/Leipzig. Diese Strecke parallel(?) zur Gäubahn und Frankenbahn verlaufend, wäre eine alternative Entlastungsstrecke zur RheintalBahn. Momentan stehen im Land 1050 km Autobahnen nur rund 220 km Schnellfahrstrecken gegenüber. Leider ist eine durchgehende Ost-West-Verbindung Wien – München – Karlsruhe – Paris zwischen Bruchsal und Karlsruhe unterbrochen. In diesem Engpassabschnitt müssen sich im Mischbetrieb TGV-, IC-, IRE-, RE-, S-Bahn- und Güterzüge zwei Gleise teilen. Das führt häufig zu Verspätungen im Nahverkehr. Auch zwischen Ulm und Augsburg sowie München und Salzburg sind noch erhebliche HGV-Lücken auf der „Magistrale für Europa“ vorhanden.

Für die seit über drei Jahrzehnten zwischen Frankfurt und Fulda / Würzburg sowie Frankfurt und Mannheim geplanten kurzen Neubaustrecken von insgesamt rund 300 km Länge gibt es Vorzugstrassen, aber ein Baubeginn ist eher nicht in Sicht. Statt den Bau von NBS wie der

Riedbahn voranzutreiben, wird ein sogenanntes Hochleistungsnetz in Fünfmonatsintervallen unter Totalsperrung saniert, um die unterlassenen Instandhaltungen der vergangenen Jahrzehnte aufzuholen, ohne Fahrzeitgewinne und mit nur geringen Kapazitätsausweitungen.

Im Rheintal wird lediglich seit den 1980er Jahren an einem viergleisigen Ausbau zwischen Rastatt und Basel herumgewerkelt. Mit Inbetriebnahme des Gotthardbasistunnels 2016 hätte auch der 180 km lange Abschnitt fertig sein sollen. Jetzt soll es 2040 werden. Die großherzoglichen Eisenbahnbeamten schafften es ehemals, die 273 km lange Rheintalbahn von Mannheim nach Basel in 16 Jahren zu bauen.

Die Fahrgäste bekommen die gegenseitigen Behinderungen tagtäglich als Unregelmäßigkeiten zu spüren. Durch Trennung von schnellen und langsamen Zügen auf separaten Strecken könnte dies ausgeschlossen werden, zumal die vorhandenen Linienführungen überwiegend vor über 150 Jahren geplant wurden und heute kaum Geschwindigkeiten über 120 km/h zulassen. Das ist zwar allenthalben im Zusammenhang mit dem Deutschlandtakt erkannt, aber hat sich offensichtlich nicht bis zu den Spitzenpolitikern herumgesprochen. So blockieren der Niedersachsen SPD MP Weil, wie auch sein Parteifreund Klingbeil eine NBS Hamburg – Hannover, die Pro Bahn auf dem diesjährigen Bundesverbandstag nochmals ausdrücklich gefordert hat. Dafür setzt sich Klingbeil für einen sechsspürigen Ausbau der parallelen A7 ein (Spiegel 29/23) Von der von Scheuer gepriesenen „Starken Schiene“ ist wenig zu spüren.

In Planung im Südwesten sind die NBS:

Frankfurt – Mannheim; Frankfurt – Fulda; Frankfurt – Würzburg; Ulm – Augsburg.

In Planung ist noch die ABS:

Karlsruhe – Stuttgart – Crailsheim (– Nürnberg)

Vergessen sind:

Frankenbahn, Gäubahn, Rems- und Murrbahn

Einige Fahrzeiten:

1977 Frankfurt – Mannheim TEE 75	= 44 Min-	2023 ICE 9556 = 43 Min.
1938 Stuttgart – München Dt 723	= 2h 25 min	
1977 Stuttgart – München TEE „Erasmus“	= 2h 12min	2023 ICE über NBS 1h 58 Min
1977 Radolfzell – Friedrichhafen mit 4 Zwh	= 53 min	2023 = 1h 08 mit 13 Zwh
1977 Frankfurt – Saarbrücken – Paris D 450	= 7h 21	2023 ICE 9556 = 3h 57.
1977 Abschnitt Saarbrücken – Paris	= 5h 08	2023 = 1h 52
1977 Abschnitt Frankfurt – Saarbrücken	= 2h 13	2023 = 2h 04.

Obwohl DB Netz ständig unter Vollsperrung an der Strecke herumbastelt, winden sich die High Speed Züge mit 80-90 km/h durch den Pfälzer Wald.

Wie soll bei der momentanen Passivität der DB mit ihren gelegentlichen Strohuern dieses HGV-Netz realisiert und der Autokonkurrenz Paroli geboten werden um die Klimaziele zu erreichen??

Ullrich Müller,
Durlach 23-07-23