

VERKEHR

Bessere Pläne im Schrank

Der Transrapid wird zu teuer. Eine schnelle Verbindung zwischen Berlin und Hamburg ist jedoch auch ohne Schwebebahn möglich.

Die Technologie sei gar nicht so schlecht, findet Franz Müntefering (SPD), designierter Verkehrsminister in Gerhard Schröders rot-grüner Koalition. Doch weitere Milliarden über die bislang zugesagten sechs Milliarden Mark hinaus werde der Staat auf keinen Fall in den Schwebbezugs Transrapid stecken.

Das aber ist der „Todesstoß für den Transrapid“, wie Albert Schmidt, bahnpolitischer Sprecher der Grünen, schon geahnt hatte. Die geplante Stelzenstrecke Hamburg–Berlin, für die abgewählte Kohl-Regierung noch ein notwendiges Referenzprojekt für die deutsche Industrie, ist nach jüngsten Berechnungen unbezahlbar.

Was nun? Wie wird der eilige Reisende künftig am schnellsten von Hamburg nach Berlin kommen? Zwischen den beiden größten deutschen Metropolen gibt es keine Hochgeschwindigkeits-trasse. Fliegen dauert alles in allem fast so lange wie die Bahnreise.

Rund 2 Stunden und 20 Minuten, im Durchschnittstempo eines Kleinwagens, rollen ICE-Züge derzeit von Hamburg nach Berlin. Das schaffte der diesel-elektrische Triebzug „Fliegender Hamburger“ bereits in den dreißiger Jahren.

Moderne Superzüge vom Typ ICE 3 könnten die knapp 300 Kilometer lange Distanz in rund 80 Minuten zurücklegen. Doch es gibt keine Trasse für hohe Geschwindigkeiten – sie wurde mit Rücksicht auf den weitaus teureren Transrapid gar nicht erst geplant.

Die Fahrt auf der bestehenden Strecke über Büchen und Wittenberge sollte einfach mehr Tempo als nur 160 Stundenkilometer ausgebaut werden, rät deshalb Barbara Duden von der Hamburger SPD-Bürgerschafts-fraktion. Die Bahn müsse

Tempo 200 zulassen, glaubt auch die Bonner Grüne Kristin Heyne.

Machbar wäre es. Die zu DDR-Zeiten verrottete Trasse wurde in den vergangenen Jahren bereits für 4,5 Milliarden Mark aufwendig erneuert. Für weitere 300 bis 400 Millionen Mark könnten Bahnübergänge beseitigt und die für schnellere Züge notwendigen Kabel und Signalanlagen installiert werden.

Viel gewonnen wäre damit jedoch nicht, weil auf der Strecke zugleich auch langsame Nahverkehrs- und Güterzüge rollen. Selbst wenn die Bahn alle Güterzüge auf Ausweichgleise schieben könnte, wären die ICE-Renner immer noch fast zwei Stunden unterwegs.

Jetzt rächen sich die Bonner Weichenstellungen der Vergangenheit. Stets haben Verkehrspolitikern bestimmt, welche Bahnstrecken ausgebaut werden und welche nicht. Immer haben die Eisenbahner, auch nach der Umwandlung des Staatsunternehmens in eine Aktiengesellschaft, die Bonner Befehle brav befolgt.

Und sie taten es wider besseres Wissen. Bereits 1992 haben die Hamburger Verkehrswissenschaftler Gottfried Ilgmann und Manfred Miethner die Alternativen aufgezeigt. Flotte ICE-Züge und schwere Güterzüge, so ihr Gutachten für das

Verkehrsministerium, brauchen jeweils eigene Trassen. Für die Strecke Hamburg–Berlin hatten die Experten deshalb damals schon eine völlig neue Lösung vorgeschlagen.

Sie sah eine Trasse vor, die weiter südlich als bisher liefe und ein neues Stück Schnellstrecke zwischen Uelzen und Stendal erfordert. Kohls Verkehrsminister Matthias Wissmann, ein verbohrt Transrapid-Fan, wollte von der Idee jedoch nichts wissen. Die Pläne der Experten, von der Bahn später Netz 21 genannt, verschwanden im Aktenschrank.

Mittlerweile wurde die Hochgeschwindigkeitstrasse von Berlin nach Hannover gebaut. Für zusätzlich eine Milliarde Mark, und damit weniger als ein Zehntel der voraussehbaren Transrapid-Kosten, so rechneten die Münchner Verkehrsexperten Martin Vieregge und Karlheinz Rößler 1994 vor, könnte die Lücke zwischen Stendal und Uelzen geschlossen werden.

Würden dann noch einige Engpässe auf der bereits vorhandenen ICE-Strecke von Hamburg nach Hannover beseitigt und die Güterzüge auf parallel laufende Nebenstrecken über Soltau und Celle umgeleitet, hätte die Bahn eine prächtige Tempo-Trasse zwischen den beiden Metropolen geschaffen.

In präzisen Computer-Fahrsimulationen ermittelten die Münchner Experten auch die dann möglichen Reisezeiten. Ein ICE 3 mit einem Spitzentempo über 300 Stundenkilometer könnte die Strecke Hamburger Hauptbahnhof bis Lehrter Bahnhof in Berlin non-stop in 82 Minuten schaffen.

Exakt die gleiche Fahrzeit bräuhete der Transrapid bei einer Beschleunigung bis auf 500 Kilometer pro Stunde und den vorgesehenen drei Zwischenstopps am Stadtrand von Hamburg und Berlin sowie in Schwerin. Dabei sei der Energieverbrauch gegenüber dem ICE jedoch dreimal so hoch. Leider werde diese Alternative, so klagten damals die Münchner Verkehrswissenschaftler, nicht beachtet. Das könnte sich jetzt ändern.

Der Beweis sei längst erbracht, weiß Norbert Hansen, künftiger Chef der Eisenbahngewerkschaft GdED, daß mit weniger Aufwand die gleichen Zeiten wie mit der Schwebebahn zu erreichen seien. Der gesamte Bundesverkehrswegeplan, so fordert der Gewerkschafter deshalb die neue Regierung auf, müsse „schleunigst überarbeitet werden“.



Transrapid-Teststrecke im Emsland: Todesstoß versetzt

