



**Günter Ederer**  
**09. 12. 2017**

## Neue ICE-Strecke: Weltrekord in Irrsinn und Langsambau



*Man soll ja nicht immer den Party-Pupser spielen. Deshalb haben wir die Festreden zur neuen ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke über Erfurt brav abgewartet. Was die Herrschaften nicht erzählt haben, kommt jetzt hier: In einer Bauzeit von sage und schreibe 25 Jahren für 109 Kilometer wurden statt rund fünf tatsächlich zehn Milliarden Euro verdampft. Jeder Kilometer kann eine Geschichte von unfassbarem Irrsinn erzählen. Dies ist die wahre Geschichte eines klassischen deutschen Bauprojektes mit parteipolitischer Streckenführung.*

„Das kommt einer Revolution gleich“, beginnt die ehrwürdige FAZ ihren Artikel über die Inbetriebnahme der neuen ICE-Strecke von Ebensfeld (zwischen Bamberg und Coburg) und Erfurt. Ja, so genügsam sind wir in Deutschland schon geworden, wenn eine 107 km lange Hochgeschwindigkeitsstrecke endlich nach 25 Jahren fertig wird. Wenn morgen, am 10. Dezember, die überschwänglichen Reden gehalten werden, die dieses Projekt feiern, dann werden viele Superlative bemüht, die für Deutschland auch ihre Gültigkeit haben: Mit dieser Schnellstrecke wird sich nicht nur die Bahnlandkarte verändern, sondern für ganz Deutschland ein neues Verkehrskonzept eröffnet. In weniger als 4 Stunden von München nach Berlin hat Auswirkungen auf den Luftverkehr und die überlastete Autobahn A 9, und es verlegt eine der wichtigsten Wirtschaftsachsen nach Osten.

Alles gut und schön. Aber keine Festrede wird darauf hinweisen, dass diese Neubaustrecke auch einen besonderen Weltrekord darstellt: Nirgendwo, weder in Spanien, weder in Italien, schon gar nicht in Frankreich und vor allem nicht in China, wurde so lange für so viel Geld eine 109 Kilometer lange Hochgeschwindigkeitsstrecke gebaut. Ihr Bau ist ein typischer Vorgang deutscher Großprojekte: Ein Ergebnis politischer Fehlentscheidungen und Verantwortungslosigkeit, von der Verschwendung von Milliarden Euro und von falschen Gutachten und Prognosen, die eigentlich platte Lügen waren.

Es ist schon verblüffend: Während jede Kostensteigerung beim Projekt Stuttgart 21 die halbe Nation in Wallung bringt und der endlose Bau des neuen Berliner Flughafens zu einer Lachnummer geriet, konnte sich das Projekt VDE 8 (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 8) fast ohne öffentliche Aufmerksamkeit von 5,7 Milliarden Euro auf über 10 Milliarden Euro

verteuern. Und anders als in Berlin, wo offensichtliche unfähige Baumanager und ihre politischen Ziehväter das Chaos verursachten, auch anders als in Stuttgart, wo nicht zuletzt immer neue Tierchen die Kosten in die Höhe treiben, ist die lächerlich lange Bauzeit und Verdoppelung der Kosten der ICE-Strecke Ebensfeld-Erfurt ganz einfach auf politische Entscheidungen zurückzuführen.

## **Eine parteipolitische Trasse**

Das ging schon mit der Entscheidung über die Trasse los, die weitgehend nach politischen Gesichtspunkten getroffen wurde. Nach der Wiedervereinigung war klar, dass die Zugverbindungen von Süddeutschland nach Berlin und dem Osten, aus dem vorletzten Jahrhundert stammend, nicht ausreichen. Es gab viele Vorschläge, die aber alle nicht so genau untersucht wurden, weil offensichtlich Bundeskanzler Helmut Kohl sich entschieden hatte, seinem Freund Bernhard Vogel – der Ministerpräsident in Erfurt wurde – zu versprechen, Erfurt zu einem Verkehrszentrum auszubauen. Wie genau die Trasse Nürnberg-Erfurt zustande kam, ist nicht genau nachzuvollziehen. Jedenfalls wurde sie in den Katalog der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit aufgenommen.

Schon 1991, als die ersten Planungen begannen, war es schwierig, Prognosen zu erstellen, die den Bau dieser Trasse rechtfertigten. Die neu gegründete Deutsche Bahn AG hatte dabei nichts zu sagen. Denn die Bahn Aktiengesellschaft gehört zu 100 Prozent dem Bund, und deshalb entscheiden auch Politiker zu 100 Prozent, was die DB AG zu machen hat. Kein nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten geführtes Unternehmen hätte sich auf das Abenteuer einer Hochgeschwindigkeitstrasse unter dem Thüringer Wald hindurch eingelassen. Erste Schätzungen gingen von 24 Personen- und 84 Güterzügen pro Tag aus. Damit sollten sich die ursprünglich veranschlagten 5,3 Milliarden (damals noch in DM rund 10 Mrd. DM) amortisieren.

Der erste Vorsitzende der Deutschen Bahn AG, Heinz Dürr hat nie einen Hehl daraus gemacht, dass diese Trasse keine Idee aus seinem Unternehmen ist. Noch 1997 sagte er: Diese Investition „rechnet sich nicht besonders.“ Andere Bahnmanager ließen verlauten, eine solche Trasse mit so wenig Zügen mache „keinen unternehmerischen Sinn“. Doch wirtschaftliche Argumente spielten keine Rolle. Die Politik entscheidet und die DB AG hat zu gehorchen. Koste es, was es wolle.

Was sich aber dann abspielte, um diese zweifelhafte Entscheidung zu rechtfertigen, und wie dann im politischen Gerangel das Geld in Millionen-Euro-Bündeln verbrannt wurde, das ist ein Beispiel dafür, wie inkompetent der Staat ist, wenn er selbst Großprojekte bauen will. Im Fall des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nummer 8 sind aus den geplanten 5,7 Milliarden Euro über 10 Milliarden Euro geworden, haben sich also in etwa verdoppelt. Das ist aber noch nicht das Ende. Denn der Ausbau zwischen Ebensfeld und Nürnberg geht ja noch weiter und soll „hoffentlich“ bis 2028 fertig werden. Eine deutsche Spezialität: Hochgeschwindigkeitstrassen, die im Schneckentempo gebaut werden. Dagegen ist das Projekt Stuttgart 21 noch im Zeit- und im Kostenplan.

## **Die Mär von den Geistergüterzügen**

Selbst 5,7 Milliarden Euro für 24 ICE-Züge am Tag wären wohl politisch nicht durchsetzbar gewesen. Also mussten die politisch korrekten Güterzüge in die Planung mit einbezogen werden. Alle Parteien waren dafür, dass mehr Waren von der Straße auf die Schiene gebracht werden müssen. Mit Güterzügen in der Berechnung sank also der politische Widerstand gegen eine Neubaustrecke. Je länger der Bau dauerte, umso mehr Güterzüge wurden eingeplant. 1991 begann es mit 80 pro Tag, 1992 waren es 90, 2010 dann 109 und 2013 sogar 131.

Was ist da eigentlich am Bewundernswertesten: Die Unverfrorenheit, mit der die Politik diese Geisterzüge in die Rechnungen einbaute, oder die unvorstellbare Dummheit, mit der diese Rechnungen in der Öffentlichkeit akzeptiert wurden. Denn es war immer klar, dass die bestehenden Güterzüge nie auf der geplanten ICE-Trasse fahren werden. Das weiß die DB AG und der Eigentümer des Unternehmens, der Bund, schon seit der Zeit, als aus Sicherheitsgründen die Güterzüge auf der Neubaustrecke Würzburg-Hannover verboten wurden. Diese Mischstruktur wurde und wird auch in keinem anderen Staat mit Hochgeschwindigkeitszügen auch nur in Erwägung gezogen.

Hochgeschwindigkeitszüge brauchen einen festen Untergrund (z.B. Fahrbahnen aus Beton) und bei Kurven einen weiten Radius. Dafür können sie Steigungen problemlos überwinden. Das klassische Vorbild ist die Trasse Paris-Lyon, die im burgundischen Bergland ohne große Brücken und Tunnel auskommt. Güterzüge dagegen brauchen eher einen elastischen Untergrund (Schotter), können aber engere Kurven wegen der niedrigen Geschwindigkeit akzeptieren. Dafür sind Steigungen ein großes Hindernis.

## **Noch ein Weltrekord: die deutschen Zwittertrassen**

Werden nun die Anforderungen beider Zugattungen gebündelt, dann bleibt nur eine Trasse, die wie von einem Laserstrahl vorgegeben, ziemlich kerzengrad unter den Bergen hindurch und über die Täler führt. Das ist die teuerste mögliche Variante. Und genau die wurde wegen der offiziellen Mischstruktur für die Trasse Ebensfeld-Erfurt gewählt. So wird der Thüringer Wald unterquert mit 22 Tunneln, die zusammen 41 Kilometer lang sind, und 28 Brücken, von denen die längste, die Ilmtalbrücke 1641 Meter lang ist. 50 Prozent der Trasse besteht also aus Ingenieurbauwerken – weil die Politik es so wollte.

Wenn die Strecke jetzt am 10. Dezember freigegeben wird, werden sicher alle ICE-Linien aufgeführt, die dann die Reisezeit München-Berlin unter 4 Stunden schaffen – es werden keine 40 Züge pro Tag sein – und die Geistergüterzüge sind alle weg. Für 2018 ist nicht ein einziger Zug angemeldet. Diese nicht vorhandenen Güterzüge haben ihre Pflicht erfüllt: Sie mussten dafür herhalten, dass die Trasse alle „mehr Waren von der Straße auf die Schiene“-Prediger als Unterstützer hatte. Dass diese aus der Erfahrung mit den anderen Hochgeschwindigkeitstrassen nichts lernen würden, konnte bei der ideologischen Blindheit vorausgesetzt werden.

Es lohnt sich, auch einen Blick auf die 25 Jahre Bauzeit und ihre Auswirkung auf die Verdoppelung der Kosten zu werfen. Auch die 25 Jahre sind nämlich weltrekordverdächtig. Nach dem Spatenstich 1994 ging es zügig voran. Das Baurecht wurde dank des Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetzes für viele Abschnitte schnell erreicht. Die Autofahrer auf der A 4 am Erfurter Kreuz konnten schon bald eine große Brücke über die Gera

bestaunen, deren Sinn sich nicht auf den ersten Blick erschloss. Sie war schon 2001 fertig. Auf die Kosten dieser Brücke wird später eingegangen.

1998 verlor Kanzler Kohl die Wahl und Franz Müntefering wurde Verkehrsminister. Der ließ sich das katastrophale Kosten-Nutzen-Verhältnis der Trasse Nürnberg-Erfurt vorrechnen und entschied: Diesen Unfug machen wir nicht weiter. Er stoppte den Bau und sperrte alle dafür vorgesehenen Mittel. Dass schon 650 Millionen DM ausgegeben waren, störte ihn nicht. Für die schon gebaute Trasse, die im Nirwana hinter Arnstadt in Thüringen aufhörte, sollte irgendeine sinnvolle Nutzung gefunden werden. Die es aber nie gab.

Franz Müntefering wurde – nach einer kurzen Interimszeit von Reinhard Klimmt – bald von Kurt Bodewig abgelöst. Mittlerweile hatten sich auch SPD-Politiker in Thüringen und Bayern gefunden, die den Weiterbau verlangten. So kam es zu einem Kompromiss: Kanzler Gerhard Schröder verkündete: Die Trasse sollte jährlich mit umgerechnet 150 Millionen Euro weitergebaut werden. Das hätte bedeutet, dass sie 2041 fertig gestellt würde – bei einem Gesamtkapitalbedarf von 5,36 Milliarden Euro. An diesen aberwitzigen Geldvernichtungskompromiss hielten sich die dann häufig wechselnden Verkehrsminister. Es handelte sich ja um Steuergelder, und die dürfen immer noch sinnlos verschleudert werden, solange sich niemand findet, der auf diese Geldvernichtung aufmerksam macht. Aber die Proteste hielten sich in Grenzen.

### **Planungsvollbeschäftigung ohne Ergebnis**

Diese politisch bedingten Verzögerungen hatten noch einen kostentreibenden Effekt, von dem viele Bauprojekte – nicht nur bei der Bahn, sondern auch im Straßenbau – betroffen sind. 2007 bestand für alle Abschnitte Baurecht. Aber in Deutschland gilt: Baurecht verfällt, wenn es innerhalb von 5 Jahren nicht wahrgenommen wird. Das war dann 2012 soweit. Die Planfeststellung musste für Teilabschnitte, zum Beispiel für die Oberleitungen im südlichen Bereich, noch einmal neu begonnen werden. Millionenkosten, die keiner berechnet.

Die gleiche Idiotie ist zurzeit in der Eifel zu besichtigen, wo die Planfeststellung zum Lückenschluss der A1 wieder einmal neu gemacht wird. Auf diese Art und Weise gelingt es, Beamte ihr Leben lang an einem Projekt arbeiten zu lassen, ohne dass auch nur ein Meter neue Schienenstränge oder Autobahnen entstehen. Und keine Partei nimmt sich dieses Irrsinns an.

2009 war wieder ein Regierungswechsel, zurück zur CDU. Verkehrsminister wurde der Bayer Peter Ramsauer und in Thüringen regierte immer noch die CDU. So wurde das Verkehrsprojekt VDE 8 wieder mit mehr Geld ausgestattet und, damit die Verluste nicht gar zu sehr ins Unermessliche steigen, der Fertigbau für 2017 beschlossen. Dem jeweiligen Chef der DB AG blieb nichts anderes übrig, als das Projekt zu loben, denn es wurde ja aus dem Bundeshaushalt finanziert, und der Eigner der DB AG, die Bundesrepublik Deutschland, sagte ihm, was er zu tun und zu lassen hatte. Und so wird auch der amtierende Bahnchef morgen am Sonntag, dem 10. Dezember, wenn die ICE-Trasse Ebensfeld-Nürnberg, als ein Teil der Linie München-Berlin, offiziell eröffnet wird, vor allem über das neue Bahnzeitalter sprechen, was eher nach der Revolution klingt, wie sie von der FAZ schon vorab angepriesen wurde.

## **Die Kosten der „so da“ herumstehenden Brücken**

Was das „raus aus den Kartoffeln, rein in die Kartoffeln“ den Steuerzahler gekostet hat, lässt sich an der schon erwähnten Geratalbrücke am Erfurter Kreuz festmachen. Sie hatte bis zu ihrer Fertigstellung 2001 25 Millionen Euro gekostet. Wenn sie jetzt im Dezember 2017 in Betrieb genommen wird, ist sie schon 16 Jahre alt. Für die Abschreibung bedeutet dies: Sie ist bei Inbetriebnahme 2017 nur noch 6,7 Millionen Euro wert. Bei Baubeginn war der Zinssatz bei Bundesanleihen noch 5,5 Prozent. Das heißt: Die Kapitalkosten der einfach so da herumstehenden Brücke belaufen sich auf 40,5 Millionen Euro plus der Abschreibungen in Höhe von 6,7 Millionen Euro. Das sind Kosten, die in keiner Rechnung auftauchen. Kein privates Unternehmen würde so arbeiten – eine Insolvenz wäre unvermeidbar.

Dass dies alles möglich ist, hängt natürlich auch an der Staatsgläubigkeit der Deutschen, die private Infrastrukturprojekte ablehnen. Sie lassen lieber den Staat Milliarden versenken, bevor ein privater Investor und sei es nur eine finanzierende Bank, einen Gewinn kalkulieren kann.

Eine Lehre sollten daher Politiker und Bahnmanager bei allen weiteren Groß- und Kleinprojekten sofort ziehen: Wenn schon politisch motivierte Bauvorhaben realisiert werden, dann sollten sie möglichst schnell zu Ende gebracht werden, sonst wird aus Unfug auch noch Idiotie.

Foto: pixabay

**Helfen Sie uns Die ACHSE DES GUTEN noch besser zu machen und auszubauen!**

Spendenkonto

Kontonummer: 4801474

Augusta-Bank, Augsburg

Bankleitzahl 720 900 00

Internationale Bankleitzahl BIC GENODEF1AUB

Internationale Konto-Nr. IBAN DE2772090000004801474