

Wieso Schnellfahrstrecken in Deutschland fragwürdig sind

Wenn man sich die Eisenbahnstrecken Europas¹ anschaut, dann fallen die unterschiedlichen Strukturen auf. Die Strecken in Frankreich und Spanien sind vor allem nach der Hauptstadt ausgerichtet und eher wie die Speichen eines Rades. Klickt man links statt auf „Infrastruktur“ auf „Höchstgeschwindigkeiten“ wird der Unterschied noch deutlicher. Deutschland hat eher eine Netzartige Struktur, was auf Grund seiner Geschichte mit den einst vielen Einzelstaaten und ihren Hauptstädten kein Wunder ist. Das bedeutet aber auch, dass viel mehr Städte wichtig sind und, dass die Entscheidung zwei oder mehr miteinander über eine Schnellfahrstrecke zu verbinden sehr viel weniger zwingend ist, als in Ländern mit Stern- oder Speichen-förmigem Verkehrsnetz. Daher gibt es in Deutschland einige Schnellfahrstrecken², die aber nicht zu einem ganzen Netz verbunden sind, auch wenn das angestrebt wird.

Auf Grund der vielen Länder und Hauptstädte ist die Netzstruktur besser geeignet möglichst viele Bürger mittels Bahn zu verknüpfen. Daraus ergibt sich aber auch das Problem, dass ein Taktfahrplan schwieriger zu schaffen ist, denn die wichtigen Orte liegen eben nicht genau eine halbe, oder Stunde auseinander, wie es für eine Taktfahrplan günstig wäre. Das kann man versuchen durch Schnellfahrstrecken³ noch irgendwie hin zu bekommen, indem die Züge auf diesen Strecken besonders schnell fahren, um einigermaßen im Takt zu bleiben.

Das schnellere Fahren kostet in jedem Fall sehr viel mehr Energie. Der Energieverbrauch steigt ungefähr im Quadrat zur Geschwindigkeit. Dabei spielt der Luftwiderstand, vor allem in Tunnels, eine erhebliche Rolle. Daher die Stromlinienförmigen Formen von Lokomotiven und Steuerwägen. Daher fährt man auf manchen Strecken längst nicht mehr die mögliche Höchstgeschwindigkeit (wie sie in der Karte angegeben ist). Vor allem in Tunnels muss der Zug eine Menge Luft vor sich herschieben, da die ja nicht, wie auf freier Strecke, zur Seite ausweichen kann. Daher haben die Schweizer in einigen Tunnels die Höchstgeschwindigkeit im Normalbetrieb gesenkt, weil das sehr viel Energie einspart. Auch auf der Strecke Mannheim – Stuttgart wird die mögliche Höchstgeschwindigkeit nur noch selten gefahren.

Bei der Strecke Frankfurt – Köln zeigt sich ein weiteres Problem: Der Verschleiß ist bei schneller Fahrt sehr viel höher. Da dort die Gleise nicht mehr auf einzelnen Schwellen und Schotter liegen, sondern als „Feste Fahrbahn“ auf Beton, wird man diesen eines Tages erneuern müssen. Wenn man von der Strecke Mannheim – Stuttgart ausgeht, dann hält so eine Strecke nicht einmal 30 Jahre, ehe sie erneuert werden muss. Das bedeutet eine komplette Sperrung für mehrere Monate. Zum Glück für die Reisenden kann man zwischen Frankfurt und Köln auch auf

1 <https://openrailwaymap.org/>

2 https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Intercity-Express-Linien

3 https://de.wikipedia.org/wiki/Eisenbahnneubaustrecken_in_Deutschland_seit_1949

beiden Seiten des Rheins mit der Bahn fahren. Aber diese Strecken sind auch so schon mit vielen Zügen und auf der östlichen Seite auch mit vielen Güterzügen belastet.

Das erklärt, weshalb Schnellfahrstrecken häufig zusätzlich zu den bestehenden Strecken gebaut werden, was den Unterhalt beider Strecken notwendig macht, also besonders teuer ist.

Früher war das deutsche Gleisnetz fasst überall für „gemischten Verkehr“ (Güter- und Personenzüge) ausgelegt und es gab an vielen Bahnhöfen die Möglichkeit langsamere Züge zu überholen. Was damals möglich war zeigt dieser Ausschnitt aus Wikipedia zum „Fliegenden Hamburger“⁴:

„Ab 15. Mai 1933 verkehrte der Triebzug planmäßig zwischen Berlin Lehrter Bahnhof und Hamburg Hauptbahnhof. Für die 286km lange Strecke benötigte er 138 Minuten, eine Zeit, die erst 64 Jahre später im Juni 1997 von einem ICE-Zug der Deutschen Bahn AG mit 132 Minuten unterboten wurde. 2015 bewältigen die schnellsten Züge die Strecke in 98 Minuten.“

Die Höchstgeschwindigkeit des Fliegenden Hamburgers betrug „nur“ 160 Kilometer!

Aus Aufzeichnungen meines Vaters wird deutlich, welche erstaunlichen Reisen 1930 mit der Bahn möglich waren, als er sich bei vielen Firmen in Deutschland, aber auch in England und den Niederlanden vorstellte, für die er in Ostasien tätig sein sollte. 1931 fuhr er dann mit der Transsibirischen Eisenbahn nach China. Beim Heimaturlaub 1937/8 fuhr er mit der Bahn von Genua durch Italien nach Dresden und bei der direkten Rückreise ab 21 Uhr im Schlafwagen erreichte er Genua am folgenden Nachmittag. Heute dauert die Fahrt zwischen 18 und 20 Stunden, und erfordert ziemlich viel Umsteigen. Damals gab es noch Kurswagen, die dem Reisenden Umsteigen ersparten.

Sämtliche Fahrpreise passten 1931 auf die Doppelseite eines Kalender im Format DIN A 7:

Reisen war bequemer, weil man das Gepäck zum entsprechenden Tarif (rechte Seite unten) zum Zielbahnhof befördern lassen konnte.

Eisenbahntarif der Deutschen Reichsbahn

	1. Kl.	2. Kl.	3. Kl.
Einheitssätze für je 1 km	Pf. 8.7	Pf. 5.8	Pf. 4.0
Militärfahrkarten	—	—	1.5
Eilzugzuschläge		RM	RM
Zone I 1—75 km		0.50	0.25
Zone II 76—150 km		1.—	0.50
Zone III 151—225 km		1.50	0.75
Zone IV 226—300 km		2.—	1.—
Zone V über 300 km		2.50	1.25

Die sich hieraus ergebenden Preise werden bis 1 RM auf 5 Pf., 10 RM auf 10 Pf., über 10—40 RM auf 20 Pf. und darüber hinaus auf volle Reichsmark abgerundet.

Kinder bis zum vollendeten 4. Lebensjahre, für die kein besonderer Platz beansprucht wird, werden frei befördert.

Kinder vom 4. bis zum vollendeten 10. Lebensjahre werden zum halben Preise befördert.

Fahrausweise. Die Geltungsdauer der Fahrausweise beträgt in der Regel 4 Tage; als erster Tag gilt der Tag der Abstempelung oder, falls diese unterbleibt, der der ersten Lochung.

Für **Hunde**, die von den Reisenden mitgeführt werden, ist der halbe Fahrpreis 3. Klasse für Personenzüge zu entrichten.

Schnellzugzuschläge	RM	RM	RM
Zone I 1—75 km	1.—	1.—	0.50
Zone II 76—150 km	2.—	2.—	1.—
Zone III 151—225 km	3.—	3.—	1.50
Zone IV 226—300 km	4.—	4.—	2.—
Zone V über 300 km	5.—	5.—	2.50

Kinder die Hälfte der vorstehenden Sätze

Platzkarten für D-Züge
 2.— | 1.— | 0.50 || Bettkarten | 25.— | 12.50 | 8.— |
| Bettkarten ohne Wäsche | — | — | 6.50 |

Für FD-Züge ist außer dem Zuschlag für Schnellzüge ein Sonderzuschlag von 2 RM, über 300 km Entfernung 3 RM zu der 1. und 2. Klasse zu zahlen und für FFD-Züge 4 RM, über 300 km Entfernung 6 RM.

Gesellschaftsfahrten. Der ermäßigte Fahrpreis ist mindestens für 8 Erwachsene zu zahlen.

33 1/3% bei einer Teilnehmerzahl bis 29 Erwachsene 50% bei Bezahlung für mindestens 30

Freikarten. 12—19 Erwachsene 1, 20—39 Erwachsene 2, 40—99 Erwachsene 3, für je weitere 50 Erwachsene, auch wenn die Zahl nicht voll erreicht ist, 1 weiterer Teilnehmer frei.

Freibahncarten. Die Entfernung des Zielortes vom Abgangs-orte muß mindestens 200 km betragen. Die Ermäßigung beginnt ab 200 km mit 20%, steigert sich ab 401 km bei jedem 200-km-Abschnitt um je 10% bis 60%.

Für die Rückreise sind Umwege bis zu einem Drittel Mehr-länge gegenüber der Hinreise zugelassen. Die Karten haben 2 Monate Gültigkeit. Die Fahrt kann auf der Hinreise (Tag der Abstempelung) nur einmal unterbrochen, auf der Rückreise (erst am 7. Tage zulässig) dreimal unterbrochen werden.

D- und Eilzüge sind voll zuschlagspflichtig.

Eisenbahngepäcktarif

km	Ausgerechnete Gepäckfracht für									Frachtsatz- b. Bewichten über 30 kg = für je 10 kg RM	
	10 kg	15 kg	20 kg	30 kg	40 kg	50 kg	60 kg	70 kg	80 kg		90 kg
1-30	0.30	0.30	0.30	0.45	0.60	0.75	0.90	1.10	1.20	1.40	0.15
31-50	0.30	0.30	0.40	0.60	0.80	1.00	1.20	1.40	1.60	1.80	0.20
51-75	0.30	0.45	0.60	0.90	1.20	1.50	1.80	2.10	2.40	2.70	0.30
76-100	0.40	0.60	0.80	1.20	1.60	2.00	2.40	2.80	3.20	3.60	0.40
101-150	0.50	0.75	1.00	1.50	2.00	2.50	3.00	3.50	4.00	4.50	0.50
151-200	0.60	0.90	1.20	1.80	2.40	3.00	3.60	4.20	4.80	5.40	0.60
201-250	0.70	1.10	1.40	2.10	2.80	3.50	4.20	4.90	5.60	6.30	0.70
251-300	0.80	1.20	1.60	2.40	3.20	4.00	4.80	5.60	6.40	7.20	0.80

Zurück zu den Schnellfahrstrecken: Sie verbinden meist zwei oder mehr Orte recht schnell, wenn man dann dort aber umsteigen muss, um sein Ziel per Bus, Straßenbahn oder anderen

4 https://de.wikipedia.org/wiki/DR_877

Zügen zu erreichen, dann geht der Zeitgewinn durch die Schnellfahrstrecke recht schnell verloren. Vor allem, wenn die Züge unpünktlich sind und die Anschlüsse verpassen.

Wer in den siebziger Jahren von Stuttgart nach München fuhr merkte ab Günzburg, wie der Zug bis Augsburg sehr schnell fuhr. Fahrzeit ungefähr 2 Stunden 20. Heute fährt man um zwei Stunden, aber auf dem genannten Streckenabschnitt nicht mehr so schnell, wie damals.

Fragt man, weshalb schon vor dem zweiten Weltkrieg die Bahn selbst mit Dampflokomotiven teilweise schneller war, dann hängt das mit der Netzstruktur zusammen und, dass man genug Ausweichmöglichkeiten hatte, wenn eine Strecke blockiert war. Dadurch konnte man selbst dann relativ hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten erreichen, wenn Kurswagen von einem Zug an den anderen gehängt wurden, oder Gepäck von Reisenden umgeladen werden musste. Hinzu kam, dass die Dampflokomotiven alle paar Stunden gewechselt werden mussten, um frisches Wasser und Kohle zu bunkern, aber auch um die Asche aus dem Feuerraum zu entfernen. Man war also damals trainiert mit verschiedenen Hemmnissen umzugehen, auch wenn das noch kein Taktfahrplan war.

Heute dagegen wird vor allem darauf Wert gelegt auf den Rennstrecken möglichst viele Leute schnell zu befördern, oft ohne ausreichend an die Weiterreise, oder die Anreise zu den Schnellfahrstrecken zu achten. Der Gedanke hinter den Schnellfahrstrecken war, dass man so Autofahrer von der Straße in den Zug locken könne und innerdeutsche Flüge überflüssig würden. Dummer Weise schaffte die DB zugleich die Schlafwägen ab. Dafür wurde das Tarifsystem so kompliziert, dass manchmal selbst Bahnmitarbeiter ins Schleudern kommen. Was eine Fahrt kosten wird, soll man selbst heraus finden. Dahinter steckt, dass man die Reisenden möglichst so auf die Züge verteilen will, dass alle gut ausgelastet sind, ohne, dass man Wagen anhängen oder abkoppeln muss, wie das früher zu den Hauptverkehrszeiten geschah. Der Preis für eine Fahrt soll die Reisenden dorthin drängen, wo die Bahn noch freie Kapazität hat. Das ist einerseits wegen der Umwelt wünschenswert, mindert jedoch das Vergnügen am Reisen.

Da man vor allem auf Gewinn aus war, verschwanden viele Annehmlichkeiten, die ältere Bahnfahrer noch kannten: Fahrkartenschalter, Bahnhöfe mit Gaststätten und beheizten Wartesälen, Kioske, Toiletten Bahnhofskinos (wenn man mal länger warten musste). Statt das Reisen besonders angenehm zu machen, wurden viele Bahnhöfe zu „Einkaufsbahnhöfen“ umgebaut, deren Leiter stolz sind, wenn sie mehr Geld mit durch die Läden verdienen, als mit Fahrkarten. Der Reisende soll sich selbst bedienen, sei es im Internet, mit Automaten, oder gar, wenn er einen Rat braucht, via Video mit einem Mitarbeiter irgend wo.

Zugleich liegt die Betonung oft mehr auf schnellem Transport, statt auf dem Genuss einer Reise, wozu früher die Speisewägen einluden, die man auch abzuschaffen versuchte. Angeblich wegen einer Entgleisung in Stuttgart, die aber durch falsche Gleislage (also einen Fehler beim Umbau des Bahnhofes) verursacht wurde. Seltsamer Weise verschwanden Beweise!