

<https://www.welt.de/wirtschaft/article171432109/Berlin-Muenchen-haette-schneller-und-billiger-sein-koennen.html>

Vor allem die Hochgeschwindigkeitszüge der neueren Generationen gerieten in der Vergangenheit in die Negativschlagzeilen: Probleme mit der **Neigetechnik** sowie jede Menge technische Mängel an der Mehrheit der ICE-Flotte haben zum Unmut der Reisenden und zu einem schlechten Image der Bahn beigetragen.

Der schwerste Unfall in der Geschichte der Hochgeschwindigkeitszüge bei Eschede, bei dem 101 Menschenleben zu beklagen sind, ist auch heute noch nicht ganz verblasst. 1998 ereignete sich auf der Bahnstrecke Hannover–Hamburg am Streckenkilometer 61 in der Gemeinde Eschede (Niedersachsen) das schwerste Zugunglück in Deutschland. Mit etwa 200 km/h brach ein Radreifen aufgrund von Materialermüdung. Der abgesprungene Radreifen wickelte sich ab, bohrte sich durch den Boden eines Abteils zwischen zwei Sitzen in diesem Wagen und blieb dort stecken. **Der beschädigte Zug entgleiste.** Das Zugbegleitpersonal wurde bis auf einen Zugbegleiter und den Triebfahrzeugführer bei dem Unglück getötet. Der ICE war **nur zu etwa 44 % ausgelastet.** Der Gegenzug aus Hamburg in Richtung Hannover hatte die Unfallstelle bereits knappe zwei Minuten zuvor passiert, der verunglückte ICE „Wilhelm Conrad Röntgen“ hatte dagegen eine Minute Verspätung. Sonst wäre die Opferzahl noch viel höher gewesen.

Jetzt werden die ersten beiden ICE-Generationen durch neue Fahrzeuge ersetzt, durch den sogenannte IC 4. Er wird jedoch "nur" für 250 km/h zugelassen sein — mehr ist auch nicht nötig, denn meistens rollen die Superzüge sowieso über Alt- und Ausbaustrecken. **Geld** für neue Schnellfahrstrecken ist in dem Land, wo nach wie vor das Auto des Deutschen liebstes Kind ist, **künftig nur noch schwer aufzubringen.**

Als ICE Sprinter bezeichnet die Deutsche Bahn AG Intercity-Express-Züge, die mit wenigen **Zwischenhalten** zwischen deutschen Metropolen verkehren, z. B. auf der neuen Bahnstrecke München – Berlin hält der Sprinter hält nur in Nürnberg, Erfurt und in Halle oder in Leipzig.

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 war vielfach **umstritten.** ICE-Züge zwischen Berlin und Frankfurt nutzten **ab 1991 die damals neu eröffnete Schnellfahrstrecke Hannover–Würzburg,** die trotz längerer Strecke kürzere Reisezeiten als über Erfurt ermöglichte. Mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Ebensfeld–Erfurt am 10. Dezember 2017 ist der Großteil des Projekts Deutsche Einheit Nr. 8 realisiert.

Strecke	2013[50]	2018
München–Berlin	ca. 6:00	4:18 (via Halle) 4:28 (via Leipzig) 3:55 (Sprinter)
Leipzig–München	ca. 5:00	ca. 3:10[53]

Teile der Ausbaustrecke zwischen Nürnberg und Ebensfeld sind noch in Planung und Bau. Mit der **Gesamtfertigstellung** wird nicht vor 2028 gerechnet. Zwischen den Hauptbahnhöfen Berlin und München liegen 623 Schienenkilometer. Das Projekt umfasste den Bau von 37 Brücken und 27 Tunnel. Legt man alle Tunnel zusammen, erhält man eine Gesamtlänge von 63.810 Metern. **230 Kilometer Neubaustrecke wurden geschaffen.** Die Saale-Elster-Brücke ist mit 8.600 Metern nicht nur die längste Brücke des Projekts, sondern auch die längste Talbrücke Deutschlands. Der längste Tunnel des Projekts ist der Bleßbergtunnel (8.314 Meter).

Zwischen Berlin und München kam der Verkehrsträger Bahn im Jahr 2012 (und 2016) auf einen Marktanteil von etwa 20 Prozent, 2018 soll der Marktanteil auf rund 40 Prozent verdoppelt und die Bahn damit zum bevorzugten Verkehrsmittel werden.

Einwände gegen den Neubau

Aufgrund ihrer Längsneigungen¹ der Abschnitte Schweinfurt–Suhl–Erfurt (bis 21 Promille), Lichtenfels–Jena (bis 29 Promille) und Schnabelwaid–Bayreuth–Hof (bis 25 Promille) ist die neue Bahn für den modernen Güterverkehr nur eingeschränkt nutzbar.

Die Fahrt ist nicht gerade billig: Für die neue Verbindung der beiden Großstädte sind künftig 150 Euro im Normalpreis fällig, das sind 18 Euro oder 13,6 Prozent mehr als bisher. Früher kostete die Fahrt von Berlin nach München mit dem ICE maximal 132 Euro. Die Flugpreise sind meistebns etwas billiger.

Alternativroute über Sachsen wäre schneller und billiger gewesen

Sachsens ehemaliger Ministerpräsident Kurt Biedenkopf habe versucht, eine Streckenführung durch sein Bundesland durchzusetzen. Aber Thüringen setzte sich mit dem Argument durch, es der Bau hilft eine Arbeitslosenquote von 20 Prozent senken. Und der thüringische Ministerspräsident Vogel hatte das engere Verhältnis zu Kohl als Biedenkopf aus Sachsen.

Der Bahnplaner Vieregge hatte im Auftrag der Bahn eine Alternativroute für die jetzt gebaute Strecke vorgelegt. „In der von uns ausgearbeiteten Route wäre sogar eine Reisezeit von rund dreieinhalb Stunden möglich gewesen. Der Umweg über Erfurt beträgt rund 90 Kilometer“, rechnet Vieregge vor.

Die letztlich gewählte Trasse weiter im Westen führe außerdem durch den Thüringer Wald, der gebirgiger als der **Frankenwald** ist. „Die jetzt realisierte Strecke kostet rund 40 Millionen Euro pro Kilometer. Unsere Alternativtrasse hätte 15 Millionen pro Kilometer gekostet. Tunnel und Brücken sind teuer“.

Politiker hatten sich vor dem Bau ebenfalls für die schnellste Strecke ausgesprochen. In einer Denkschrift der SPD-Landtagsfraktionen in Thüringen, Sachsen und Bayern von 1992 hieß es zum Beispiel: Die Industrieregion um Gera und Chemnitz „ist mit 2,5 Millionen Einwohnern sechstgrößter deutscher und größter ostdeutscher Ballungsraum“. Einschließlich anderer Regionen an der schnellsten Strecke lasse man bei einem Verzicht darauf „wertvolles

1 Neigung der Gradienten gegen die Horizontale

Fahrgastpotenzial von insgesamt 3,3 Millionen Einwohnern brachliegen". Weitaus mehr als bei der jetzigen Verbindung über Erfurt.

Wer profitiert von der Fertigstellung?

Auch der reguläre ICE, der im Stundentakt verkehrt, ist dank der Neubaustrecke schneller unterwegs. Mit ihm dauert die Reise von Berlin nach München etwa viereinhalb Stunden, mehr als anderthalb Stunden weniger als jetzt. Die bis zu 15 weiteren Züge pro Tag und Richtung fahren abwechselnd über Halle und Leipzig. Insgesamt fahren damit pro Tag 35 ICE-Züge über die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke.

Welches Verkehrsmittel ist umweltfreundlichsten?

Wenn man die Auslastung, also Anzahl der Reisenden, berücksichtigt, zeigt sich: Der Reisebus ist das sauberste Verkehrsmittel. Die Emissionen des Reisebuses liegen bei 30 Gramm CO² pro Person und Kilometer. Dicht gefolgt wird der Bus vom Fernverkehr der Eisenbahn mit 45 Gramm und dem öffentlichen Nahverkehr, der zwischen 75 Gramm und 78 Gramm ausstößt. Mit einigem Abstand folgt das private Auto. Schlusslicht ist das Flugzeug, das pro Kopf und Kilometer ganze 228 Gramm **Treibhausgase freisetzt**.