

Das Dicke Ende

Stuttgarts zukünftiger Bahnanschluss

Stuttgart 21, das Vergraben des Stuttgarter Hauptbahnhofes, wobei der unter Denkmalschutz stehenden Bau samt dem Gleisvorfeld und dem Tunnelgebirge seinen Status als Denkmal verlieren wird, weil man ihn dem Fassadismus (ein paar Außenwände bleiben stehen, der Rest wird beseitigt) opfert, wird - egal ob er je fertig gestellt und in Betrieb genommen wird - noch ein Dickes Ende nehmen, falls nicht Mängel beim Brandschutz, oder die zu kleine Auslegung sogar das In-Betrieb-nehmen verhindern. Absehbare Mängel:

1. Auf acht statt siebzehn Gleisen kann man weniger Verkehr abwickeln.
2. Das Umsteigen, das bisher ebenerdig möglich war, wird nur noch mit einem Wechsel zwischen Plattform und Zwischenebene und vor dort wieder zur Plattform möglich sein.
3. Bisher führten je zwei Gleise für den Fernverkehr und zwei Gleise für die S-Bahn und den Regionalverkehr von Waiblingen und Plochingen, die in Cannstatt zu zwei Gleisen vereinigt werden, sowie von Zuffenhausen, sowie zwei Gleise der Gäubahn kreuzungsfrei in den Kopfbahnhof. In Zukunft gibt es nur noch je zwei Gleise im Tunnel aus Richtung Zuffenhausen, Cannstatt, Rems- und Neckartal, sowie Flughafen, die sich Fernverkehr und Regionalverkehr teilen müssen, da die S-Bahn andere Wege fährt und für den Regionalverkehr nicht mehr als Ausweichmöglichkeit zur Verfügung steht.
4. Da der Bahnhof sehr schräg gebaut wird, ist er kein Bahnhof mehr, sondern nur ein Haltepunkt, denn es können keine Züge bereit gestellt werden, weil sie weg zu rollen drohen, was die Umsteigemöglichkeiten verringert.
5. Der Brandschutz ist nicht abschließend geklärt, weder im „Bahnhof“, noch in den 60 km Tunnels, die dazu gehören. Allein die Rettung von 1500 Passagieren eines ICE dürfte kaum in 15 Minuten zu schaffen sein. Bei einem Brand im Tunnel besteht die Gefahr, dass die Menschen in Panik geraten und die Gase, die beim Brand entstehen sie ersticken, ehe sie verbrennen, oder sich vielleicht teilweise retten können.
6. Da die Kapazität der acht Gleise kleiner ist, als beim bisherigen Kopfbahnhof, können Anschlüsse nicht abgewartet werden, was für den Deutschlandtakt wichtig wäre. Daher drängt Verkehrsminister Herrmann vom Land Baden-Württemberg auf eine Ergänzungsstation, die weitere Milliarden kosten würde.
7. Auch der Anschluss des Flughafens, den das Land wollte, sowie der der Gäubahn aus Zürich und vom Bodensee sind nicht befriedigend geklärt. Für letzteren erwägt man einen 12 km langen weiteren Tunnel, für weitere ein bis zwei Milliarden.

Dass man jetzt eingesteht, dass der Bahnhof unzulänglich ist, was Kritiker stets bemängelt hatten, ist ein Fortschritt, aber nun zum Dicken Ende:

1. Vor etwa 40 Jahren wurde die Schnellfahrstrecke zwischen Stuttgart und Mannheim beschlossen und danach gebaut, quer durch fruchtbares Ackerland und häufig in Tunnels oder auf Brücken, wobei Lärmschutzwände dem Reisenden oft die Sicht nehmen. Diese Strecke musste nach knapp 30 Jahren saniert werden, wozu man sie über 200 Tage sperren musste.
2. Die 60 km Tunnels durch die in Zukunft die Züge unter Stuttgart hindurch fahren sollen, werden dem entsprechend alle 30 Jahre saniert werden müssen, was Stuttgart von einem Teil der Verbindungen für längere Zeit abschneiden wird.
3. Da aber die alten Verbindungen, auf die man bei der Schnellfahrstrecke Stuttgart Mannheim während der Sanierung ausweichen konnte, im Falle von Stuttgart 21 nicht mehr zur Verfügung stehen werden, wird Stuttgart ungefähr alle 30 Jahre vom Netz abgehängt.
4. Wer heute oberirdisch nach Stuttgart fährt, erlebt dabei das Neckartal, das Remstal, und ab Bad Cannstatt den einmaligen Grüngürtel der unteren Anlagen, sowie den Blick auf die Stadt, oder die viel gepriesene „Panorama-Strecke“ der Gäubahn mit ihrem schönen Blick auf's Stuttgarter Tal. Man sieht, wie reizvoll Stuttgart sein kann und überlegt sich vielleicht hier länger zu verweilen. Eine hervorragende Werbung für den Tourismus, die in Zukunft weg fällt, da man unter der Stadt in Tunnels nichts von der Stadt sieht, sobald man in Bad Cannstatt, Feuerbach, Untertürkheim oder beim Flughafen unter die Erde verfrachtet wird.
5. Sollte es in den Tunnels zu Sperrungen kommen, etwa wegen Baumängeln, Ausfällen von Technik, oder wegen eines defekten Zuges, dann ist Stuttgart aus dieser Richtung nicht mehr zu erreichen. Und die Bergung eines liegen gebliebenen, oder gar ausgebrannten Zuges ist im Tunnel viel schwieriger, als auf einer oberirdischen Strecke.
6. Sollte in Folge von Pandemie, Klimawandel und russischem Krieg in Zukunft das Geld knapper werden, wird es, wegen deren Bebauung, nicht mehr möglich sein auf die oberirdischen und billigeren Gleisanlagen zurück zu greifen, so dass Stuttgart im schlimmsten Fall wegen unbezahlbar teurer Tunnelsanierungen vom Netz der Bahn abgeschnitten werden könnte.

Kurz: Stuttgart wird immer wieder mal gar nicht, oder nur schlecht zu erreichen sein und sei es nur, weil Tunnels saniert oder renoviert werden müssen, womit man bei Beton etwa alle 30 Jahre rechnen muss. Ein Deutschlandtakt ist dann nicht mehr möglich und die Anschlüsse dürften in mehreren Richtungen scheitern.

Dafür zehn oder weit mehr Milliarden auszugeben ist ein Unsinn, auf den die Kritiker schon immer hin gewiesen haben, aber Politik und Bahn wollten weder die vorhersehbaren Preissteigerungen, noch die Mängel des Projektes wahrhaben. Nun ist der größte Teil des Geldes verloren, ohne dass der Zugverkehr in Stuttgart besser werden dürfte, was bei einer Sanierung des Kopfbahnhofes möglich gewesen wäre, da er nur zu 75 % ausgelastet war und als pünktlichster Bahnhof Deutschlands galt (ehe man daran herum pfuschte).