

Der Anfang vom Ende der Bahn

Scheitern Verkehrswende und Klimaschutz?

Die Deutsche Bahn hat Anfang März die Stuttgarter samt dem Landes-Verkehrsminister Herrmann und der Regionalversammlung damit überrascht, dass ab April umfangreiche Sperrungen von Strecken durchgeführt werden sollen, um die digitale Zugbeeinflussung ECTS (Europäisches Kontrollsystem für Züge) statt der bisherigen Signale einzubauen. Allerdings müssen zudem Signale bleiben, weil nicht alle Lokomotiven rechtzeitig auf ECTS umgestellt werden. Zunächst 14 Wochen Sperrung der Strecke zwischen Bad Cannstatt und Waiblingen, dann während der Sommerferien Sperrung der Stammstrecke, ohne die Panorama-Strecke der Gäubahn als Ersatz nutzen zu können, dann weitere Sperrungen Richtung Aalen, Schwäbisch Hall, Nürnberg, Ulm, Tübingen, und auf der Gäubahn, sowie der Strecke zum Flughafen.

Außerdem wird die Strecke Mannheim - Frankfurt für fünf Monate komplett gesperrt, so dass sich die Fahrzeiten nach Norden erheblich verlängern. Aber auch, wer nach Osten oder Süden will, dürfte mit längeren Fahrzeiten rechnen müssen, oder mit überfüllten Zügen.

Die EU schreibt angeblich vor, dass derartige Sperrungen eineinhalb Jahre vorher angekündigt werden müssen. Offenbar nur in der Theorie. Dass sich die Bahn so ungeschickt, wie möglich verhält, wundert kaum noch. Statt die Baustellen frühzeitig anzukündigen und einen Ersatzfahrplan bereit zu halten, der dem Reisenden sagt, was geht und was nicht, wird knapp einen Monat vor der Sperrung behauptet, dass man daran arbeite und die bisher nicht bekannte Sperrung, zum Teil ist es eine Vollsperrung, verkündet. Das ist – freundlich formuliert – eine Art Bankrotterklärung der Bahn.

Zugleich wurde auf S-Bahnlinien der Viertelstunden- auf Halbstunden-Takt verringert, weil es technische Probleme gibt (alte und neue S-Bahnzüge können nicht gemeinsam fahren).

Die Panorama-Strecke der Gäubahn, die bei der ersten Stammstrecken-Sperrung 2021 als Alternative gedacht war, taugt offenbar dafür nicht mehr, weil die Gleise so weit abgefahren sind, dass die S-Bahnen an den Rädern erheblichen Verschleiß aufwiesen und daher die Fahrten über diese Strecke gestoppt wurden. Jetzt wird den Stuttgartern empfohlen, sie sollten auf die Straßenbahnen (U-Bahnen) ausweichen, da das S-Bahn-Netz im Grunde in zwei Teile zerfällt, wenn die Stammstrecke gesperrt ist. Ein S-Bahn-Zug transportiert aber bis zu 1000 Leute, eine Straßenbahn schafft das nicht und Gelenk-Busse auch nur etwa 100 Fahrgäste.

Das bedeutet, es gibt ab April bis in den Herbst, oder Winter aller Voraussicht nach kein verlässliches Angebot mehr für Pendler. Was bleibt den Leuten übrig, als Fahrgemeinschaften zu bilden und Autos zu benutzen, wenn sie pünktlich am Arbeitsplatz sein wollen? Aber auch Dienstreisen mit der Bahn sind unter diesen Umständen kaum noch planbar und werden durch Auto oder Flieger ersetzt werden. So wird man weder die angestrebte Verkehrswende erreichen, die einen Umstieg vom Auto auf die Bahn vorsah, noch wird man den Ausstoß von Abgasen im

nötigen Maße, geschweige denn im erwünschten Maß schaffen. Damit werden zwei dringende Ziele der Politik verfehlt, die aber notwendig wären, um einen Verkehrskollaps und eine weitere Erwärmung des Klimas zu verhindern.

Besonders arg werden die Ärmern gebeutelt, die sich kein Auto leisten können, und daher zwingend auf den Öffentlichen Personen Nahverkehr (ÖPNV) angewiesen sind. Es fehlen jetzt schon viele Busfahrer, so dass völlig unklar ist, woher die Bahn Fahrer für den Ersatzverkehr bekommen will, den sie anbieten muss, wenn die Kunden nicht in Scharen davonlaufen sollen. Man geht aber von bis zu 80 000 fehlenden Busfahrern in Deutschland aus, was auch an anderen Stellen im ÖPNV zu Ausfällen und Unzuverlässigkeit führt.

Das System Bahn ist so lange auf Verschleiß gefahren worden, dass es jetzt nicht mehr verlässlich ist und seinen Dienst versagt. Davon werden aber auch die mit der Bahn eng verknüpften Linien des ÖPNV getroffen, bei denen jetzt schon Krankenstand und Baustellen zu Ausfällen führen. Was nützt Schülern oder Pendlern ein Verkehrsmittel, wenn ein Teil davon, eben die Bahn (oder der Bus) nicht verkehrt?

Das Ganze betrifft aber auch den Gütertransport, der ebenfalls auf die Schiene verlagert werden soll. Wenn aber der Knoten Stuttgart zu ist, Vollsperrung, oder Nadelöhr, dann trifft das auch all die Firmen, die Waren von der Bahn angeliefert, oder abtransportiert bekommen. Etwa Daimler oder Porsche. Das Ergebnis dürfte sein, dass statt einer Verkehrswende eine Rückkehr zu mehr Lkw-Transporten stattfindet, die sich mit den Pendlern, die ins Auto gezwungen werden, im Großraum Stuttgart zu einem Dauerstau vereinen könnten. Wenn weder Mitarbeiter noch Material pünktlich ankommen, dann führt das zu wirtschaftlichen Schwierigkeiten.

Die wiederum könnten dazu führen dass viele Pendler ihre Abonnements kündigen, oder – weil sie arbeitslos werden - gar nicht mehr brauchen. Rechnet man dann noch die Strafen hinzu, die die Bahn für nicht vertragsgemäß erbrachte Leistungen zu erwarten hat, dann wird es für die Bahn sehr eng. Kommt dann noch hinzu - was sich abzeichnet - eine weitere Verschiebung der für 2025 geplanten Eröffnung des Stuttgarter Hauptbahnhofes auf mindestens 2027, dann wäre es kein Wunder, wenn der Bund das Gleisnetz übernimmt und die Bahn nur noch, wie alle anderen Anbieter, dieses gegen Entgelt benutzen darf. Ob das die Deutsche Bahn als Konzern übersteht, ist ungewiss, selbst, wenn sie einen großen Teil ihrer Auslandstöchter aufgeben würde. Vielleicht wäre eine Art Konkurs und danach ein Neubeginn mit neuen Leuten sogar die bessere Lösung. Aber in jedem Fall wird der Steuerzahler jahrelang für das Missmanagement der Bahn große Summen aufbringen müssen, um das, was verlottert ist, wieder in einen funktionstüchtigen und zuverlässigen Zustand zu überführen.

Wenn aber die Weltwirtschaft lahmt, egal, ob wegen des Krieges, den Russland angefangen hat, oder aus anderen Gründen, dann wird das nötige Geld für die Bahn fehlen. Da sich abzeichnet, dass die Ausgaben für Gesundheit und Bildung ebenfalls steigen müssen, könnte es sein, dass nicht mehr genug für die Bahn übrig bleibt.

Das zwänge nicht nur die Kleinen Leute dazu weniger zu reisen und weniger in der Gegend herum zu fahren (Ausflüge, Besuche), sondern auch beim Lkw-Verkehr wird man gezwungen sein, die Fahrstrecken so kurz, wie möglich zu wählen, um Geld und Zeit zu sparen. Das führt zu veränderten Transportwegen. Obwohl das vielleicht für das Klima gut wäre, für die Geldbeutel wäre es fatal. Frisches Grünzeug aus Südeuropa könnte für Viele zu teuer werden.

Was passiert, wenn man Menschen derartig in die Enge treibt, dass sie jeden Cent zweimal umdrehen müssen und dennoch auf Vieles verzichten müssen, das sie gewohnt waren? Die Klügeren werden sich vielleicht politisch engagieren, die weniger Gebildeten sich von der Politik abwenden und Populisten hinterher laufen. Das in einer Zeit, in der weltweit auf Grund vielfältiger Ängste die Nationalisten, Reaktionären und Autoritären schon zu viel Zulauf haben!

Es besteht die Gefahr, dass Unruhen, wie sie von Rechten sowieso schon geschürt wurden („heißer Winter“, der dann zum Glück nicht kam), die Demokratie in Gefahr bringen, worauf sich möglicher Weise die Reichen abschotten und ihre vermeintlichen Rechte gegen die Ärmeren durchzusetzen versuchen. Dann würde sich die Spaltung der Gesellschaft mehr oder minder heftig entladen, oder zu populistischen Machtansammlungen führen. Natürlich lösen diese die Probleme auch nicht, aber der Zorn derer, die sich von den Gewählten im Stich gelassen fühlen (siehe Bahn und der Privatisierungs-Wahn), würde kanalisiert, wenn auch nicht in Lösungen, sondern eher in eine Verschlechterung der Lage durch Unruhen, noch mehr Unzuverlässigkeit und gegen eine Politik, die die Fehlentwicklungen viel zu lange laufen ließ.

Sollte es so kommen, wird wohl kaum eines der anstehenden Probleme (Klimawandel, Verkehrswende, Reform der Krankenhäuser und der Bildung) angepackt werden, was die Stimmung weiter verschlechtert, so wie es rechten Kreisen willkommen wäre. Kaum jemand wäre noch bereit wegen solcher Ziele persönliche Einschränkungen in Kauf zu nehmen, weil die, die offenbar das alles verbockt haben, es ebenfalls nicht taten, oder tun. Die Süddeutsche nannte die letzten drei CSU-Verkehrminister „Zerstörer“ der Bahn. Wenn es aber zum Kampf aller gegen alle kommt, dann bleiben die Armen und Schwachen erst recht auf der Strecke und die Skrupellosen machen weiter Gewinne.

Diese Entwicklung zu verhindern, oder zu bremsen dürfte sehr schwer werden, weil das gegenseitige Vertrauen in vieler Weise beschädigt wurde. Und verlorenes Vertrauen kommt selten zurück und wenn nur sehr langsam. Es könnte sein, dass der Klimawandel wesentlich schneller ist.