

# Die Neubaustrecke

Schaut man in den Fahrplan, dann bringt die Neubaustrecke von Stuttgart nach Ulm einen Zeitgewinn von 4 Minuten und nicht 15, wie versprochen. Warum? Vor der Einfahrt in Ulm stehen die Züge oft zehn Minuten auf der Strecke, bis sie in Ulm einfahren dürfen.

Da die Neubaustrecke einen höheren Punkt der Alb erklettern muss, verbraucht sie dabei mehr Energie, als auf der alten Strecke, allein, wegen des größeren Höhenunterschiedes.

Die Lokführer bekamen alle einen „Maulkorb“ verpasst, damit sie keinesfalls etwas ausplaudern, was der Bahn nicht gefällt. Dennoch sickert durch, dass die Strecke viel umweltbelastender ist, als gedacht.

So müssen die IREs, die 200 km/h fahren sollen, dafür mit zwei Lokomotiven bespannt werden, denn Schieben ist nur mit bis zu 160 km/h zulässig. Das bedeutet, dass drei Wagons von zwei Lokomotiven über die Alb gejagt werden, was kaum wirtschaftlich sein kann.

Da die Strecke steiler ist, als die alte, braucht man auch mehr Energie um auf die hohen Geschwindigkeiten zu kommen. Insider waren erstaunt, welche Mengen Energie von den Lokomotiven umgesetzt werden, was logischer Weise auch zu einer größeren Erhitzung der Lokomotiven führt, die auch mit mehr Verschleiß verbunden ist.

Dasselbe ist zu erwarten, wenn S21 fertig sein wird, weil die Züge im Fildertunnel vom Bahnhof als dem tiefsten Punkt nicht nur beschleunigen, sondern das auch noch den steilen Berg hinauf müssen. Ob das durch zurück gewonnenen Strom durch das Bremsen bei der Talfahrt ausgeglichen werden kann, ist fraglich. Die neue Streckenführung hat daher einen fest eingebauten höheren Energiebedarf, der in Zeiten des Klimawandels eher vermieden werden sollte. Die Vorfahren wussten, weshalb sie Strecken vor allem in Tälern verlegten, die sanfte Steigungen ermöglichten.

Die Österreicher haben auf ihrer Strecke mit ECTS wohlweislich die Signale behalten, so dass Züge zur Not auch mit diesen fahren können, wenn auch nicht so schnell. Bei der Neubaustrecke geht das nicht mehr, weil man auf die Signale verzichtet hat. Bei den Österreichern gelingt etwa jede zweite bis dritte Einwahl in ECTS. Das heißt einige Züge müssen ohne ECTS fahren. Auf der Neubaustrecke führt das dazu, dass der Zug nicht etwa sofort, sondern nach ungefähr einer halben Stunde gestoppt wird.

Wenn ein Zug auf der Neubaustrecke liegen bleibt, muss eine E-lok mit ECTS ihn abschleppen, oder, falls der Strom abgeschaltet werden muss, eine Diesellok ohne, die dann aber nur „auf Sicht“ fahren darf, also etwa 20 km/h, wodurch sie für die Strecke von 60 km ungefähr drei Stunden benötigt.

Das bedeutet, dass liegen gebliebene Züge, z.B., weil die Einwahl nicht funktionierte, die Strecke für längere Zeit blockieren, weil das „Abschleppen“ länger dauert. Solange aber das Einwählen in ECTS nicht überall fehlerfrei läuft, ist mit häufigen Ausfällen zu rechnen. Sobald sich das herum gesprochen hat, werden Reisende, die pünktlich ankommen wollen, Züge bevorzugen, die auf der alten Strecke zwar vier Minuten länger brauchen, aber wahrscheinlich zuverlässiger zum Ziel kommen.

Das könnte sich sogar verschlimmern, wenn S21 in Betrieb geht, falls man bis dahin die Schwächen des Systems nicht in den Griff bekommt, wodurch Reisende einen Bogen um Stuttgart machen könnten. Dann stünden den vergeudeteten Milliarden auch noch sinkende, statt steigender Fahrgastzahlen gegenüber.

Da die Bahn aber Jahrzehnte auf Verschleiß gefahren wurde, ist der Sanierungsbedarf so stark angestiegen, dass auf absehbare Zeit kein pünktlicher Betrieb zu erwarten ist. Damit wurde das hervorragende System Bahn durch Management und Politik ruiniert, so dass die Bahn die ihr zuge dachte Rolle beim Klimaschutz nicht spielen kann.

Vermutlich wird der Bund, wie in England, das Gleisnetz übernehmen müssen, um es wieder mit viel Geld sicher und leistungsfähig auszubauen. Die Deutsche Bahn wird dann nur einer derjenigen sein, die das Gleisnetz gegen Entgelt benutzen dürfen. Nach den bisherigen Erfahrungen mit der Geschäftsführung kann es dadurch eigentlich nur besser werden.

Was dann in und um Stuttgart mit den Energie vergeudenden Strecken wird? Schon heute fahren weniger Güterzüge über die alte Strecke, weil man auf der Strecke über Aalen keine teure Schublokomotive, wie bei der Geislinger Steige von Geislingen bis Amstetten braucht. So ähnlich könnten die steilen, Energie-fressenden Strecken dann auch nicht mehr Konkurrenz-fähig sein. Dann sind Milliarden verbaut und nur wenig gewonnen, Milliarden, mit denen man die bestehenden Strecken hätte gut pflegen können! Nun muss man zwei Strecken pflegen, die alte und die Neubaustrecke, was logischer Weise teurer ist.

Die sagenhaften „leichten Güterzüge“, die noch niemand gesehen hat, ohne die aber die Förderung der Strecke unterblieben wäre, weil sie ohne diese „Geisterzüge“ nicht wirtschaftlich gewesen wäre, die werden wohl auch nie auf einer Strecke fahren, die mehr Energie erfordert, als die alte, oder die über Aalen, falls es sie jemals geben wird. Politik und Bahn haben die Bürger an der Nase herum geführt und deren Steuergelder verplempert und versuchen nun, das als Fortschritt zu verkaufen, was von Anfang an eine gigantische Fehlplanung war, die mit Lügengeschichten durchgesetzt wurde.

Mit ihm Boot waren die Medien der Südwestdeutschen Medien Holding, allen voran die Stuttgarter Zeitung, die auch noch stolz darauf war, dass sie das Projekt gestützt hat, anstatt zu recherchieren und die Bürger solide zu informieren. Kein Wunder wenn die Auflage sinkt und man Leute entlässt, wodurch diese einst seriöse Zeitung zu einem Boulevardblättchen wurde, dem Klicks wichtiger sind, als die Aufgabe der Medien in einer Demokratie.