

Die Salamiaktik der Bahn

Um 1,5 Milliarden DM zu sparen, die die Renovierung des Hauptbahnhofes in Stuttgart gekostet hätte, wurde ein Projekt vorgeschlagen, das einen Neubau bedeutete, bei dem der Bund, also der Steuerzahler die Kosten übernimmt. Erst sollten die Grundstückserlöse den Bahnhof bezahlen, dann sollte er erst zwei, dann vier Milliarden kosten und heute sind es wohl bereits über zehn Milliarden, die in ein Projekt gesteckt werden, dessen Notwendigkeit und Nutzen nicht belegt sind. Der Stuttgarter Hauptbahnhof war der pünktlichste Deutschlands, bevor die Bahn das Bauprojekt begann.

März 2023 erfahren Politik und Bürger plötzlich, dass in einem starken Monat die Strecke nach Osten (Rems- und Murr-Bahn über Aalen, Crailsheim, Schwäbisch Hall bis nach Nürnberg) gesperrt werden müsse, um dort das auf Funk aufbauende Europäische Kontroll-System (ECTS) aufzubauen, das in und um Stuttgart die herkömmlichen Signale ablösen soll.

In den Sommerferien wird seit 2021 die S-Bahn-Stammstrecke (Hauptbahnhof bis Vaihingen) gesperrt, weil die erneuert und mit ECTS ausgestattet werden soll.

Im Herbst ist dann die Strecke nach Südwesten dran, also was von der S-Bahn oder der Gäubahn in Richtung Flughafen, Böblingen und weiter über Horb bis zum Bodensee führt. Auch dort dürfte es zur völligen Sperrung der Strecke kommen.

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) weist darauf hin, dass die Strecke von Cannstatt bis Waiblingen viergleisig ist und es daher möglich sein müsste, wenigstens zwei Gleise zu benutzen, so dass das Remstal und der Rest nicht abgeschnitten würden. Das wird bei der Südweststrecke schwieriger, da die nicht überall viergleisig ist. Außerdem weist der VCD darauf hin, dass so große Baustellen normalerweise ein Jahr im Voraus geplant und verkündet werden.

Schaut man sich das Bahnnetz rund um Stuttgart an, dann wird klar, dass nächstes Jahr, 2024, die nördliche und südliche Zufahrt zum Bahnhof ebenfalls mit ECTS ausgestattet werden müssen. Nach Norden geht es über Feuerbach nach Zuffenhausen, von dort nach Leonberg und Weil der Stadt, oder auf die Schnellfahrstrecke Stuttgart Mannheim, oder auf die Frankenbahn über Bietigheim nach Würzburg.

Nach Süden geht es über Esslingen Plochingen und durchs Filstal nach Geislingen und Ulm, oder man biegt auf die Streck nach Tübingen ins Neckartal ab. Von dieser Strecke biegt auch die neue Schnellfahrstrecke nach Ulm ab. Also muss auch sie mit ECTS ausgerüstet werden. Rechnet man für jeden Abschnitt ungefähr 2-3 Monate (so wie jetzt angekündigt), dann ist Stuttgart nächstes Jahr ebenfalls 4-6 Monate lang nur schwer zu erreichen und alle Pendler, die auch die Sperrung der Stammstrecke trifft, sogar knapp 6 – 8 Monate. Aber das erfahren die Kunden vermutlich mit Salamiaktik erst im Frühjahr 2024.

Doch das ist wahrscheinlich noch nicht Alles. Auch wenn es derzeit nicht danach aussieht, soll der neue unterirdische Bahnhof 2025 in Betrieb gehen. Das bedeutet, dass alle bisherigen Strecken mittels Weichen und Oberleitungen mit den neuen Strecken verknüpft werden müssen. Hinzu kommen Probefahrten und die Umstellung der Signale auf ECTS. Das bedeutet selbst dann, wenn es die Bahn schaffen sollte den Termin zu halten (Zweifel sind nach den bisherigen Erfahrungen angebracht, denn der Bahnhof hätte ursprünglich 2008 in Betrieb gehen sollen), also selbst, wenn die Bahn der Termin halten könnte, würde das für die Fahrgäste wieder erhebliche Einschränkungen bedeuten, die sich wieder über Monate hin ziehen könnten.

Wahrscheinlicher ist, dass symbolisch irgend etwas in Betrieb genommen wird, so wie man zu Beginn mit einem Kran einen Puffer anhub, und danach Jahre braucht, bis der Bahnhof fertig gestellt ist. Vermutlich ist er sowieso zu klein, um den Deutschlandtakt und mehr Passagiere aufnehmen zu können. Also muss man entweder einen Teil des alten Bahnhofs weiter nutzen, oder bedauernd mitteilen, dass Stuttgart von vielen Zügen gemieden werden wird.

Wenn es dumm läuft, verzögert sich die Zulassung von Tunnels oder Streckenabschnitten, weil der Brandschutz, oder die Fluchtwege, oder das Rettungskonzept, oder irgend etwas Anderes nicht rechtzeitig fertig wird. Noch schlimmer wäre, wenn es zu einem Unfall käme, der eine oder mehrere Strecken beschädigt. All das könnte die In-Betrieb-nahme von Teilen, oder dem ganze Projekt um weitere Jahre verzögern. Genau so könnte die Umstellung der Lokomotiven auf ECTS sich verzögern, so dass der Termin verschoben werden muss. Züge ohne ECTS (vom TGV über Diesel- bis zur Dampflok) dürfen nicht in den neuen Bahnhof fahren.

Den Bahnkunden, die spätestens seit der ersten Stammstrecken-Sperrung 2021 erhebliche Probleme beim Weg zur Arbeit oder zur Schule haben, dürfte das bis dahin dann egal sein, denn fünf oder mehr Jahre lang keinen zuverlässigen, pünktlichen und regelmäßigen Bahnverkehr zu haben, ruiniert jegliches Vertrauen in das Unternehmen Deutsche Bahn. Wer jedes Jahr Monate lang gar nicht oder nur mit großen Schwierigkeiten ans Ziel kommt, der sucht sich ein anderes Verkehrsmittel (Auto, Fahrrad, Bus, Straßenbahn oder Fahrgemeinschaften).

Außerdem dürfte es rund um den Bahnhof (egal ob er fertig wird) noch jahrelang weitere Baustellen geben (Schlossgartenhotel, Klett-Passage, Straßenbahnhaltestellen, ehemalige Bahndirektion, Schillerstraße und weitere Bauten) , so dass dieser Teil der Stadt für alle, die ihn meiden können, uninteressant sein wird.

Es ist daher mit erheblichen Fahrgastverlusten bei der Bahn zu rechnen, von den Kosten für verspätete Ankunft von Passagieren ganz zu schweigen. Das könnte zur Folge haben, dass der Bahnhof am Ende doch nicht zu klein ist, weil ihn kaum noch jemand benutzt.

Eine weitere Folge könnte sein, dass der Bund als Eigentümer die Faxen der Bahn satt hat und endlich einmal auf den Rechnungshof hört, der das Desaster schon früh kritisiert hat. Dann könnte es sein, dass der Bund (wie in England nach tödliche Unfällen) das Gleisnetz übernimmt und die Bahn nur noch mit ihrem Material darauf fährt und dafür entsprechende Gebühren bezahlt, wie andere Betreiber auch. Ob sie gegen die Konkurrenz bestehen kann, wird man sehen. Die Nachtzüge hat sie ja schon an die Österreichische Bahn (ÖBB) abgegeben. In England hat sie mindestens eine Strecke verloren, weil sie die Erwartungen nicht erfüllte. In und um Stuttgart tut sie das seit Jahren nicht. Verkehrswende und Klimaschutz? Nicht mit dieser „Deutschen Bahn“.