

# Gäubahn rettet VVS

## ein Blick in eine mögliche Zukunft

2025 kommt es für die Bahn bei Stuttgart 21 knüppeldick. Durch Verzögerungen bei der Anlieferung von Baumaterial wird S 21 später fertig und die geplante Inbetriebnahme scheitert. Zudem trifft der Materialmangel auch die Sanierung der Stammstrecke der S-Bahn zwischen Hauptbahnhof und Österfeld, so dass die S-Bahn wieder zum Teil oben im Hauptbahnhof endet, oder aber über die Gäubahn nach Vaihingen und weiter fährt. Dank der wieder in Betrieb genommenen Schmierung hält sich die Abnutzung der S-Bahn-Räder in Grenzen.

Das Einzige, was in Betrieb genommen werden kann, ist die Strecke über die Alb zwischen Wendlingen und Ulm. Dem Tiefbahnhof, so er denn fertig wird, droht zusätzliches Ungemach, weil eine französische Untersuchung<sup>1</sup> 2022 fand, dass in den U-Bahnstationen der französischen U-Bahnen die WHO<sup>2</sup>-Grenzwerte für Partikel in der Atemluft bis zum Dreifachen überschritten wurden. Dort versucht man mit veränderten Bremsen, Rädern und mit Luftfiltern die Grenzwerte einzuhalten, um die Metro nicht einstellen zu müssen. Die Partikel in den Stationen stammen vor allem von Rädern und Bremsen. Wenn ein Zug in einer Station halten soll, muss er bremsen. Das geschieht so ähnlich, wie wenn Kinder ihr Dreirad mit den Füßen bremsen, indem an den Rädern Teile auf Bremsbeläge drücken. Dass dabei ein gewisser Verschleiß stattfindet, um die Energie in Wärme umzuwandeln ist bekannt. Offenbar führt dieser Verschleiß zu so feinen Teilchen, dass diese in die Luft kommen und sogar von Klimaanlage bisher nicht heraus gefiltert wurden.

( Wer von Mannheim auf der Schnellfahrstrecke nach Stuttgart fährt, bemerkt kurz vor Zuffenhausen im Tunnel einen seltsamen Geruch ( vermutlich Karbid ) von den Bremsbelägen, die den Zug von 250 auf 120 und dann 80 abbremsen müssen. Das ist seit Jahren bekannt, aber angeblich „völlig harmlos“. )

Im oberirdischen Kopfbahnhof war das wegen der frischen Luft kein Problem, aber in der unterirdischen Haltestelle wird das zur Voraussetzung, um eine Betriebserlaubnis zu bekommen. Auf Grund der französischen Studie muss man das Belüftungskonzept überarbeiten. Die CDU sieht darin kein Problem, denn man könne doch einfach die Schwallbauwerke, durch die im Brandfall der Rauch aus der Station gedrückt werden soll, einfach ständig etwas laufen lassen, so dass in der Station ein gewisser Durchzug herrscht, der dann wohl auch die Partikel nach draußen brächte. Dagegen laufen aber die Anlieger Sturm, weil sie meinen, dass der Bahnhof sein Problem nicht auf ihre Kosten lösen dürfe, indem er die Partikel vor ihrer Tür in der Jägerstraße und an der Willi-Brandt-Straße, oder im Park ausspucke.

1 <https://www.anses.fr/fr/system/files/AIR2019SA0148Ra.pdf>

2 Welt-Gesundheits (Health)-Organisation

Das Problem mit den Partikeln betrifft alle Haltestellen der S-Bahn auf der Stammstrecke, so dass deren Erneuerung nicht nur unter fehlenden Baustoffen leidet, sondern auch an der notwendigen Umplanung, damit in diesen Haltestellen, die Fahrgäste nicht mehr Partikel als zulässig einatmen müssen. Nach den Erfahrungen bei der Franzosen müssen nicht nur die Fahrzeuge andere Bremsen bekommen, sondern in den unterirdischen Stationen Luftfilter eingebaut werden, die die Partikel heraus holen. Damit ist der Zeitplan, diese Strecke bis 2025 fertig zu sanieren nicht mehr haltbar. Wo sollen Haltestellen, die sich oft unter Straßen befinden, frische Luft ansaugen, oder die Partikel ausstoßen? Man hofft das Problem bis 2030 lösen zu können, was aber jeden Sommer eine Sperrung der Stammstrecke und die Nutzung der Gäubahn erfordert. Also kann sie nicht stillgelegt werden.

Auch die Stuttgarter Straßenbahn muss an einigen Haltestellen, an denen große Mengen von Partikeln gemessen wurden, Abhilfe schaffen. Wobei die niedrigeren Geschwindigkeiten der Straßenbahnen auch das Bremsen etwas weniger umweltbelastend gestalten, so dass man hofft das Problem lösen zu können, was aber einige Jahre dauern dürfte.

2027 unternimmt die Bahn den nächsten Versuch den Bahnhof wenigstens zum Teil in Betrieb zu nehmen. Weder der Flughafen noch die Gäubahn sind angeschlossen. Als der Brandschutz geprüft wird, gibt es ein böses Erwachen. Die Rettung von Passagieren im Tunnel gelingt nicht in der vorgeschriebenen Zeit. Nicht einmal, wenn der Zug nur einen technischen Defekt hat. Im Brandfall würde das zur Katastrophe, ähnlich wie in Kaprun, führen, da Busse zur Evakuierung in den Tunnel zu schicken sich bei einem Versuch als viel zu langsam erwies.

Auch die Rettung durch die parallel verlaufende Röhre kann erst beginnen, wenn dort keine Gefahr mehr durch andere Züge besteht. Ein voll besetzter ICE kann 1500 Menschen enthalten, von denen sicher einige in ihrer Beweglichkeit eingeschränkt sind ( kleine Kinder, Behinderte, Alte ). Die brauchen Hilfe, um gerettet zu werden. Doch diese Hilfe würde bei einem Brand ( Wegen der dabei entstehenden Gase ) zu spät kommen. Damit ist der Tiefbahnhof vorerst nicht genehmigungsfähig. Der Kopfbahnhof-Rest muss also viele Jahre weiter betrieben werden, was die Baupläne der Stadt Stuttgart in die ferne Zukunft verschiebt.

Im Zuge strenger werdender Justiz wird der Stuttgarter Gemeinderat, zumindest jene, die einst dafür gestimmt haben, dass man der Bahn die Strafzahlungen für die verspätete Räumung der von der Stadt gekauften Grundstücke erlässt, wegen Untreue angeklagt, weil sie der Stadt einen finanziellen Schaden zugefügt habe. Wegen überlasteter Gerichte dürften sich die Prozesse bis 2030 oder später hinziehen.

Da die Finanzverwaltung auf Grund der Schulden, die durch Pandemie, Russlands Angriff auf die Ukraine und den Klimawandel entstanden, zu einer wesentlich strengeren Überprüfung aller möglichen Geschäfte gezwungen ist, wird auch geprüft, ob Stadt, Land und Flughafen überhaupt berechtigt waren der Bahn Millionen zu zahlen, um deren Projekt zu fördern, zumal es kein Projekt des Bundes ist und im Verkehrswegeplan nicht als vordringlich stand. Je nachdem, wie diese Prüfung ausgehen wird, kann das dazu führen, dass die Bahn diese Gelder zurückzahlen muss. Diese Prüfung und der wohl folgende Prozess werden Jahre dauern.

Zugleich ordnet das Eisenbahn-Bundesamt an, dass Teile der Panoramabahn in Stuttgart saniert werden müssen. Der Azenbergtunnel ist in schlechtem Zustand und es kam auch zu weiteren Entgleisungen, die zum Glück so glimpflich verliefen, wie einst am Dachswald. Das

gefällt der Bahn überhaupt nicht, weil sie diese Strecke stilllegen wollte und daher kein Geld mehr investierte und die Unterhaltung so sparsam, wie möglich betrieb. Nun muss sie viel Geld in die Strecke stecken, anstatt von der Stadt Geld für die Grundstücke einzunehmen.

Vor Gericht wurde außerdem bestätigt, dass zwei schon ältere Gutachten zu Recht davon ausgingen, dass eine längere Stilllegung der Strecke zwischen Stuttgart-Vaihingen und dem Hauptbahnhof nicht möglich ist, sondern eine Pflicht zur Pflege und zum Betrieb besteht.

Pikant ist, das die Schweizer Bahn angekündigt hat, dass sie diese Strecke befahren will, falls es die DB nicht tut, um die direkte Verbindung zwischen Zürich und Stuttgart Hauptbahnhof zu gewährleisten. Damit ist zugleich auch eine Stilllegung des alten oberirdischen Bahnhofes zumindest so lange nicht möglich, als es keine Möglichkeit gibt, von dieser Strecke in den unterirdischen Tiefbahnhof einzufahren. Der dafür nötige Bilger- oder Pfaffensteig-Tunnel ist zwar geplant, aber es fehlt noch an der Planfeststellung und an der Baugenehmigung, zumal der Bund nicht bereit ist in Zeiten knapper Kassen für die Abenteuer der DB weitere Milliarden locker zu machen. Bei einer Bauzeit von bis zu 15 Jahren, ist auch hier kein Land in Sicht.

Mittlerweile dämmerte es sogar Befürwortern des Tiefbahnhofes, dass dieser den Verkehr des Deutschlandtaktes nicht leisten kann und für die Passagiere eine Verschlechterung bringt, weil sie nicht mehr ebenerdig umsteigen können. Daher bröckelt die Front derer, die auf keinen Fall einen ergänzenden Bahnhof haben wollen, und sei es nur, um endlich Wohnungen bauen zu können. Aber bis der fertig gestellt wäre, dauert es ebenfalls noch mal 10 – 15 Jahre.

2035 wird das zweihundert jährige Bestehen von Eisenbahnen in Deutschland gefeiert, aber dank der wachsenden Schulden und der Unpünktlichkeit der Bahn ist die Laune getrübt.

2045, als der Bund als Eigentümer die gesamte Eisenbahn auf den Prüfstand stellt, weil diese, trotz Milliarden Investitionen, immer noch nicht pünktlich und zuverlässig fährt, dafür aber hochverschuldet ist, kommt ein Gutachten zu dem Schluss, dass die vielen modernen Tunnels, die etwa alle dreissig Jahre eine Sanierung erfordern, einer der Gründe sind, dass die Bahn auf keinen grünen Zweig kommt. Zudem fehlen Ausweichgleise und Anschlüsse für Firmen, so dass der Güterverkehr sogar unzuverlässiger ist, als der Personenverkehr, was dem Ziel widerspricht, „Güter auf die Bahn“ zu bringen. Da das wegen des Klimawandels immer dringender wird, zieht der Bund die Notbremse und stellt die Bahn unter eine Art „Notverwaltung“.

Schon sehr bald zeigt sich, dass S 21 weiterhin ein „Fass ohne Boden“ sein wird, weil die laufenden Kosten für den Unterhalt und die doppelten Strukturen wegen der regelmäßigen Tunnelsperrungen den Betrieb niemals wirtschaftlich werden lassen. Damit werden alle Bemühungen den Bahnhof zu vollenden und in Betrieb zu nehmen aufgegeben. Die Bahn und Stuttgart müssen sich den Spott der ganzen Republik anhören. Mittlerweile ist auch die S-Bahn-Stammstrecke in Stuttgart reif für eine grundlegende Sanierung. Da die Bahn die Gäubahn sanieren musste, steht diese als Ausweichstrecke zur Verfügung, wobei der ehemalige Westbahnhof als Haltestelle wieder aktiviert wird, um den Westen besser an die Bahn anzuschließen, weil die Stammstrecke mehrere Jahre gesperrt werden muss und die S-Bahn nicht in den Westen fahren kann. Die Gäubahnstrecke erweist sich jetzt als Rettung für das VVS-Netz, das ohne Stammstrecke und ohne Gäubahn in zwei Teile zerfiel. Die S-Bahn endet zum großen Teil im oberirdischen Kopfbahnhof, wie es schon vor 1922 Bonatz auf Grund von Fahrgast-Untersuchungen erkannt hatte ( 75 % Nahverkehr, 25 % Fernverkehr ).