

Erkenntnisse aus dem Schienen- Ersatz-Verkehr

Kürzlich fuhr ich mit dem Schienen-Ersatz-Verkehr vom Hauptbahnhof Stuttgart nach Waiblingen und später wieder auf einer anderen Strecke zurück, weil die Bahn die viergleisige Strecke zwischen Bad Cannstatt und Waiblingen gesperrt hat. Dabei fiel mir auf, was mir früher, als ich diese Strecke auch mit dem Auto fuhr, nicht bewusst wurde: Die Wege wurden immer länger. Es fing schon kurz nach dem Hauptbahnhof an, dass der Bus nicht links in die Neckarstraße abbog, sondern geradeaus durch den Wagenburg-Tunnel zur Talstraße fuhr und über die auf die B10, um von der über den Kappelberg-Tunnel nach Waiblingen zu fahren, wo er noch einmal halb um den Ort fuhr, um zum Bahnhof zu kommen. Dass mir das nicht auffiel, wenn ich die Strecke mit dem Fahrrad fuhr, was zumindest bergab schneller war, als heute mit dem Bus, der weite Umwege fuhr, das erstaunt mich im Nachhinein, aber es weist auch darauf hin, dass gewohnte Sichtweisen einen blind machen können.

Wenn man die Wege mit Hilfe von „Openstreetmap (OSM)“ vergleicht, findet man, dass man zu Fuss nur elf Kilometer gehen müsste, also gut zwei Stunden. Mit dem Fahrrad wären es zwölf Kilometer. Mit dem Auto sind es 15 Kilometer, wobei ich nicht sicher bin, ob der Bus nicht weitere Umwege fahren musste, um an den Bahnhöfen die entsprechenden Positionen zu erreichen, denn dieser direkte „Expressbus“ benötigt 25 Minuten! Das bedeutet im Vergleich zu früher ist die Strecke vier Kilometer länger geworden, wobei die Straße heute durch teure Tunnels und über Brücken führt, die es früher nicht gab. Der Verkehr hat also nicht nur zu zusätzlichen, sondern auch weiteren Straßen geführt, die teurer zu unterhalten sind. Das bedeutet auch, dass das Fläche, das unter dem Verkehr leidet (Lärm, Energieverbrauch, Abgase) größer geworden ist, obwohl man die Menschen eigentlich davor schützen wollte.

Wenn man zurück schaut, dann hielt man den Verkehr selbst dann noch für unbedingt nötig und ein Zeichen des Fortschrittes, als sich seine Schattenseiten zeigten. Er sollte unbedingt fließen, anstatt zu überlegen, wie man seine Menge verringern könnte. Ein paar Beispiele: Die Post gab den Transport mit der Bahn auf und seither jagen nachts Postlastwagen durch die Lande. Die Bahn kündigte vielen Kunden den Gleisanschluss und zwang sie so ihre Waren über die Straße zu transportieren. In Stuttgart dauerte es Jahre, bis die Motoren vom Werk Cannstatt nicht mehr auf Lkws durch die Stadt zum Werk Sindelfingen transportiert wurden. In einigen Stadtvierteln musste die Straßenbahn unter die Erde, um Platz für Autos zu schaffen. Wer sich kein Auto leisten konnte, musste unter die Erde, wofür es Fußgänger-Unterführungen gab. Dafür zerschnitten vierspürige Stadtautobahnen die Stadtviertel, für die manche alten Häuser weichen mussten.

In einer Straße mit 100 Hausnummern, bauten die Anwohner nach dem Krieg rund 100 Garagen, Stellplätze und Carports in ihre Gärten, was sie - vorsichtig gerechnet - etwa eine Million gekostet haben dürfte. Dafür fielen fast so viele Parkplätze am Straßenrand weg. Die Garagenbesitzer parken heute am liebsten vor ihrer Garage, weil sie dann kein Tor öffnen müssen und viele Garagen für alle möglichen Gegenstände als Lager nutzen können. Der Parkplatz am Straßenrand kostet die Allgemeinheit etwa 10 000 Euro im Jahr. Ist das schon Dienstleistungs-Erschleichung, wenn man selbst eine Garage hätte? Kein Wunder, wenn es an Parkplätzen mangelt, obwohl die Stadt bei Neu- und Umbauten Stellplätze vorschrieb. Niemand bedachte, das jedes Fahrzeug mindestens zwei Parkplätze braucht, einen, von dem es los fährt und einen am Ziel. Selbst in den Schrebergärten, oder landwirtschaftlichen „Stückle“ außerhalb der Orte, haben sich die meisten einen Stellplatz befestigt, damit sie ihr Auto abstellen können, wenn sie dort arbeiten, oder sich erholen.

Auch der Aufwand für Parkhäuser in den Städten, oder auf dem Firmengelände wurde hin genommen, als ob es keine andere Möglichkeit gegeben hätte. Nein, man glaubte, dass es eine „Freie Fahrt für freie Bürger“ geben müsse, ohne sich die Sache gründlich zu überlegen und zu prüfen, welcher Verkehr notwendig und welcher Luxus sei. Dass die Autolobby die Folgen für die Menschen und für die Umwelt nicht wahrhaben wollte, war verständlich, aber falsch.

Zurück zum Schienen-Ersatz-Verkehr:

Der nächste Weg wäre links in die Neckarstraße und dann durch den Schwanenplatz-Tunnel und über die König-Karls-Brücke nach Bad Cannstatt und dann die Waiblinger Straße nach Fellbach gewesen und von dort nach Waiblingen, so wie man früher fuhr, ehe es den Versuch gab den Durchgangsverkehr aus den Orten heraus zu halten, weil er überhand nahm. Schon damals hätte man erkennen können, dass die Orte durch Verkehr leiden und man deshalb den Verkehr verringern müsste, statt ihn umzuleiten.

Im Grunde fährt auch die Eisenbahn fast die kürzeste Strecke, wenn man von der S-Kurve zwischen Bad Cannstatt und Sommerrain absieht, die wegen der Steigung nötig ist. Es wäre ja auch verblüffend, wenn man früher nicht sehr genau überlegt hätte, welchen Weg man einschlägt, um von A nach B zu kommen. Wer zu Fuss ging, oder Fuhrwerke nutzte, die von Tieren gezogen wurden, bevorzugte häufig die Flusstäler, wenn man nicht auf die Höhenwege, wie Rennsteig, Kaiserstraße, oder alte Militärstraßen auswich, die schnelle gerade Verbindungen boten, wie sie für den Fernverkehr nützlich waren. Auch die Eisenbahn wurde meist in Flusstälern verlegt, weil sie so Steigungen vermeiden konnte, die vom Heizer besonders viel Kohle-Schuppen erforderten, was zugleich auch höhere Kosten bedeutete.

Nebenbei bemerkt: Dass man eine steilere Strecke baut, als Ersatz für eine weniger steile Geislinger Steige, wie bei der neuen Schnellfahrstrecke nach Ulm, das ist eine der Torheiten unserer Zeit in der man offenbar weder die Physik berücksichtigt, noch rechnen kann, obwohl die Strecke nur mit Hilfe erfundener „leichter Gütezüge“ überhaupt die Wirtschaftlichkeitsprüfung bestand. Da es diese Züge auf absehbare Zeit nicht geben wird, wird auf dieser Strecke lange Zeit unnötig Energie und damit Geld vergeudet werden, wobei die versprochene Steigerung der Geschwindigkeit sich eher an den hohen Geschwindigkeiten auf Teilen der Strecke festmachen lässt, als an wesentlich kürzeren Fahrzeiten.

Da große Teile der Strecke in Tunnels und auf Brücken verlaufen, sieht man auch weniger von der reizvollen Landschaft der Schwäbischen Alb. Dabei wird die Strecke in knapp 30 Jahren saniert werden müssen, wozu man dann wieder auf die alte Strecke ausweichen muss, da derartige Strecken zusätzlich zu bestehenden Strecken gebaut werden, so dass man beide Strecken unterhalten muss, was die Wirtschaftlichkeit weiter senkt.

Man konnte das sehr schön an der Schnellfahrstrecke zwischen Stuttgart und Mannheim sehen, die nach nicht einmal 30 Jahren saniert werden musste, wofür die Strecke über 200 Tage gesperrt wurde. Dasselbe droht Stuttgart in Zukunft mit seinen 60 Kilometern unterirdischen Strecken die ebenfalls nur eine beschränkte Nutzungsdauer haben, ehe man sie komplett sanieren muss, schon, weil Beton oft nach 30 Jahren bröckelt. Von den Gleisen und der Technik mal ganz abgesehen.

Mal sehen, was die Menschen dann aus dem Schienen-Ersatz-Verkehr für Schlüsse ziehen werden, wenn sie merken, dass Manches, was als modern galt, vielleicht doch keine so gute Idee war? Wer weiß, ob man dann den alten Kopfbahnhof mit seiner Nutzung von Tageslicht und den Bahnsteigen an frischer Luft nicht gerne zurück hätte, weil er billiger war und besser funktionierte...