

Ohne Moos nix los

Über Jahrzehnte wurde unbegrenzt Geld in das unsinnige Milliardenprojekt Stuttgart 21 gepumpt.

Politiker und Bahnchefs betonten zu jeder Zeit, dass der Kostendeckel gilt.



Kurz darauf aber erhöhten sich die Kosten aufs neue, was alle Projektpartner in Staunen versetzte, nur die Kritiker nicht.



VORSICHT IM GEFAHRENBEREICH!

Fast schon gewohnheitsmäßig erhöhte dann der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG den Kostenrahmen, ohne kritisch nachzufragen. Auch die Projektpartner nickten nur mehr oder weniger stumm.

Dieses Verfahren wiederholte sich seit Beginn der Planungen für Stuttgart 21 fast regelmäßig.

Nun aber macht plötzlich Bundesfinanzminister Christian Lindner der Bahn einen Strich durch die Rechnung und kürzt die Bundesmittel von rund 45 Mrd. € auf etwa 27 Mrd. €.



Als Reaktion darauf verfügte Bundesverkehrsminister Volker Wissing, dass alle Neubauprojekte der DB AG auf Eis gelegt werden sollen und die Bundesmittel in Instandhaltung und Reparatur des bestehenden Netzes fließen sollen. An einen weiteren Ausbau des Schienennetzes ist unter diesen Umständen in nächster Zeit nicht zu rechnen.

Damit verabschiedet sich die Ampel-Koalition auch von Ihren ehrgeizigen Klimazielen.

Was heißt das aber in der Praxis?

Nachdem die Bahn zum Beispiel im Jahr 2023 nur ganze 13 km ihres Streckennetzes elektrifiziert hat, dürfte diese Zahl nun auf Null sinken und klimaschädliche Dieselloks werden weiter die Luft verpesten.



Die Sparmaßnahmen der Bundesregierung könnten sich auch auf Stuttgart 21 auswirken, da die Bahn nun wohl bei der Digitalisierung des Schiennetzes spart und sich auf das Bestandsnetz konzentriert.

Im Klartext heißt das, dass auch der Digitale Knoten Stuttgart (DKS) betroffen ist. Dieser sollte mit 471,5 Millionen Euro aus dem Bundeshaushalt finanziert werden und zum Vorzeigeprojekt für die Digitalisierung der Schiene avancieren. Mit der Digitalisierung sollte eine Steigerung der Kapazität von bis zu 35 % erreicht werden.

Allerdings ist diese versprochene Kapazitätssteigerung ohnehin Utopie. Fachleute gehen von einer Steigerung um max. 20% auf der freien Strecke aus. Über den Einsatz des digitalen Signalsystems ETCS (European Train Control System) auf größeren Bahnhöfen gibt es bisher kaum Erfahrungen.

Digitalisierung muss ja auch nicht immer von Vorteil sein, wie zum Beispiel die digitalen Rezepte im Gesundheitswesen zeigen.



Seit Anfang des Jahres gibt es Rezepte für Medikamente nicht mehr auf Papier sondern elektronisch über die Versichertenkarte der jeweiligen Krankenkasse. Das klingt zunächst gut, hat aber einen klitzekleinen Nachteil.

Während die Patienten bisher direkt nach ihrem Arztbesuch in der nächsten Apotheke ihren Zettel mit dem Rezept vorlegen konnten und so meistens schon kurz nach dem Arztbesuch über die benötigten Medikamente verfügen konnten, ist die Einlösung des digitalen Rezeptes nun erst am Folgetag möglich. Aus der Digitalisierung ergeben sich also zusätzliche Wege, die besonders im ländlichen Raum, wo es oft keine Apotheken gibt, zu Problemen führen können.

Auch die Bahn kennt Probleme mit der digitalen Technik.

So kam es schon öfter vor, dass sich Lokführer auf Streckenabschnitten mit ETCS nicht einloggen konnten und der Zug einfach stehenblieb.

Auf der Neubaustrecke Erfurt – Nürnberg passierte das schon mit dem Eröffnungszug, in dem die damalige Bundeskanzlerin Angela Merkel saß.



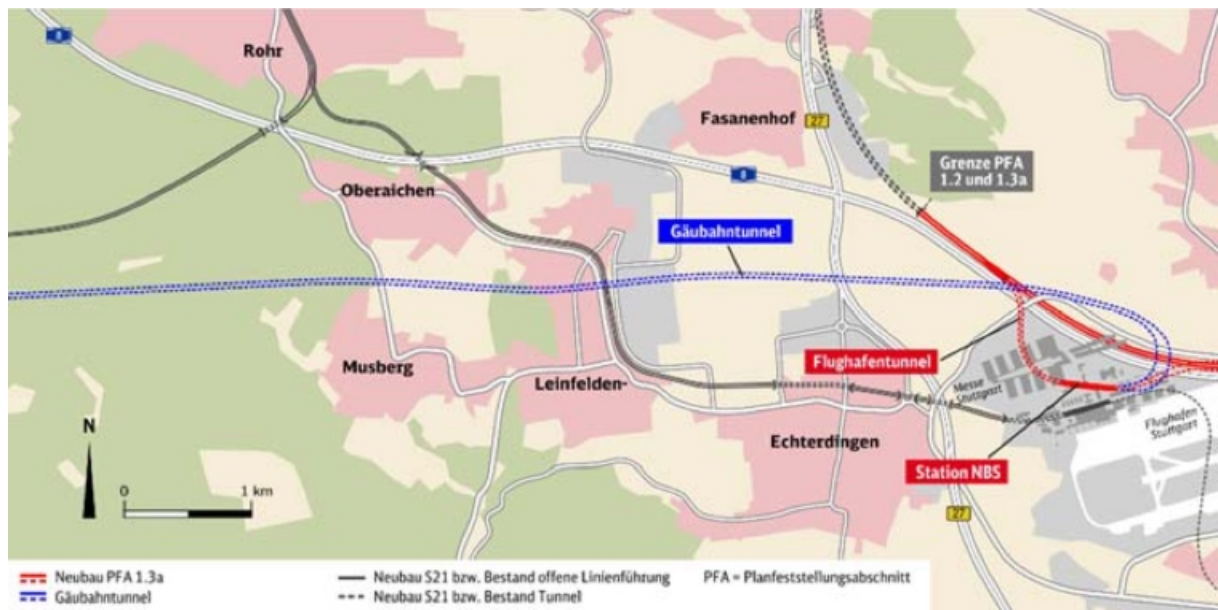
Was aber passiert, wenn der Digitale Knoten Stuttgart in den nächsten Jahren auf Eis gelegt wird?

Da die Pläne keine herkömmlichen Lichtsignale vorsehen, steht und fällt Stuttgart 21 mit ETCS. Da auch die Tunnelquerschnitte gegenüber der Norm deutlich verringert wurden, ist oftmals der Einbau von Lichtsignalen nicht möglich.

Bisher hüllt sich die Bahn in Schweigen darüber, wie sie ohne ETCS die achtgleisige Haltestelle betreiben will.

Zumindest dürfte mit diesen Aussichten der Zeitpunkt der Inbetriebnahme in weite Ferne rücken.

Laut Berichten des SWR-Fernsehens könnten auch die aus Stuttgart 21 resultierenden Zusatzbauwerke wie der Pfaffensteigtunnel von der Streichung betroffen sein und deren Bau zumindest deutlich verschoben werden.



Wenn aber der Pfaffensteigtunnel, auch Gäubahntunnel genannt, nicht zeitnah gebaut werden kann, verbietet sich erst recht eine Kappung der Panoramabahn im Gebiet des Nordbahnhofs.

Unverständnis für die Sparmaßnahmen kommt vom Land. „Sollte der DB-Vorstand beschließen, die Mittel für die Digitalisierung des Schienenknotens Stuttgart zu blockieren, wäre das ein Schildbürgerstreich“, sagte Verkehrsminister Hermann (Grüne). Der Knoten würde zwar modernisiert, wäre aber nicht digital nach außen verbunden. „Das Land investiert derzeit hunderte Millionen Euro für die Digitalisierung der landeseigenen Regionalzüge und am Ende hätte dies keinen Nutzen für die Verbesserung des Bahnverkehrs“, kritisierte Hermann.

Das Bundesverkehrsministerium beschwichtigte umgehend. Das Ministerium befinde sich im Austausch mit der DB, „wie wir den weiterhin notwendigen Ausbau unter den gegebenen haushalterischen Voraussetzungen vorantreiben können“, erklärte ein Sprecher.

Wie die Bahn angesichts leerer Kassen und mit mehr als 35 Mrd. € Schulden den Ausbau des Schienenetzes bewerkstelligen will, bleibt ein Rätsel.



Dass die Bahn jetzt auch noch hohe Millionenbeträge an die Stadt Stuttgart zahlen muss, verbessert die Lage auch nicht gerade.

Die Stadt hatte vor 21 Jahren die Gleisflächen des Stuttgarter Hauptbahnhofs gekauft, und war äußerst blauäugig davon ausgegangen, dass sie diese 2014 bebauen könne.

Da es ja bekanntermaßen die Bahn nicht schaffte, den Termin zu halten, muss nun die Bahn hohe Verzugszinsen an die Stadt zahlen. Die Rede ist von bis zu 30 Millionen Euro pro Jahr. Da sich die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 nach aktuellen Erkenntnissen weiter verzögern dürfte (intern spricht die Bahn schon von 2030), sind auch diese hohen Beträge ein ernsthaftes Problem für die Bahn.

Aber auch die Kommunalpolitiker der Stadt Stuttgart müssen endlich begreifen, dass sie von der Deutschen Bahn wissentlich belogen und hingehalten werden.

Besonders Baubürgermeister Peter Pätzold, der noch bis 2011 zu den erbittertsten Gegnern von Stuttgart 21 zählte, tut sich schwer damit zu akzeptieren, dass seine Träume von einer baldigen Bebauung des Rosensteinareals geplatzt sind.



Aber selbst wenn in vielen Jahren die halbunterirdische Haltestelle in Betrieb gehen sollte, muss erst gesichert werden, dass das Projekt die versprochene Leistung erbringt.

Stellt sich am Ende heraus, dass Stuttgart 21 die versprochenen Leistungskriterien nicht erfüllt, kann Pätzold seine Träume endgültig begraben.



Die schönen Modelle des Rosensteinquartiers haben dann auch ausgedient.

Die Bahn teilt zu dieser Thematik lediglich mit, dass man innerhalb des Lenkungsgebietes über eine mögliche Verschiebung der Komplettinbetriebnahme noch nicht gesprochen habe.

Man könne die Jahreszahlen nicht bewerten und gehe „auf Basis der aktuellen Erkenntnisse weiter von einer vollständigen Inbetriebnahme im Dezember 2025 aus“, ist vom Land zu erfahren.

Das ist mehr als Optimismus!

Zu Ostern 2024 bietet die Projektgesellschaft Stuttgart-Ulm wieder einmal die „Tage der offenen Baustelle“ an und verspricht Informationen über alle Bereiche des Projekts.



Bernhard Bauer und sein Team wollen dann alle Fragen zu Stuttgart 21 beantworten.



Was er allerdings in den letzten Jahren von sich gegeben hat, wurde von den Projektkritikern, aber meistens jedoch von der Bahn selbst bzw. der Realität widerlegt.

So behauptete Bauer noch im Herbst 2023, dass der Kostendeckel von 9,8 Mrd. € garantiert gehalten werde und auch die Fertigstellung 2025 nicht gefährdet sei.

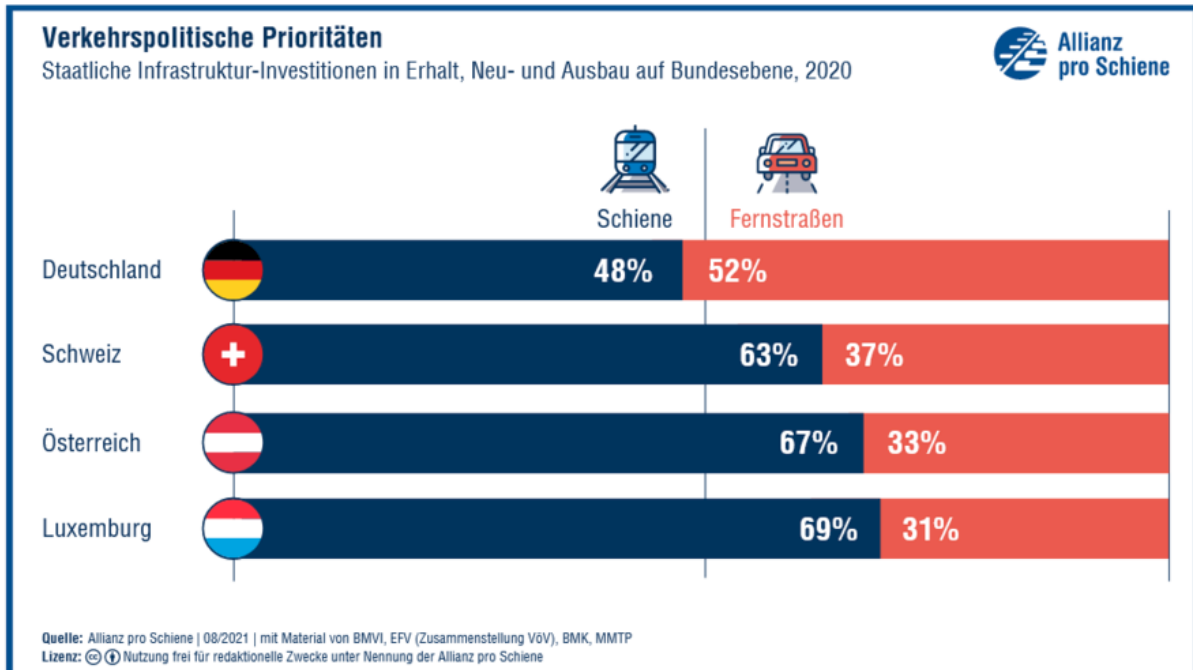
Es dürfte interessant werden, was er 2024 verspricht.

Schuld an der Misere der DB ist aber auch die Bundesregierung. Obwohl sich die DB AG zu 100 % im Besitz des Bundes befindet, haben die Bahnvorstände anscheinend Narrenfreiheit und sind keinerlei Rechenschaft schuldig.

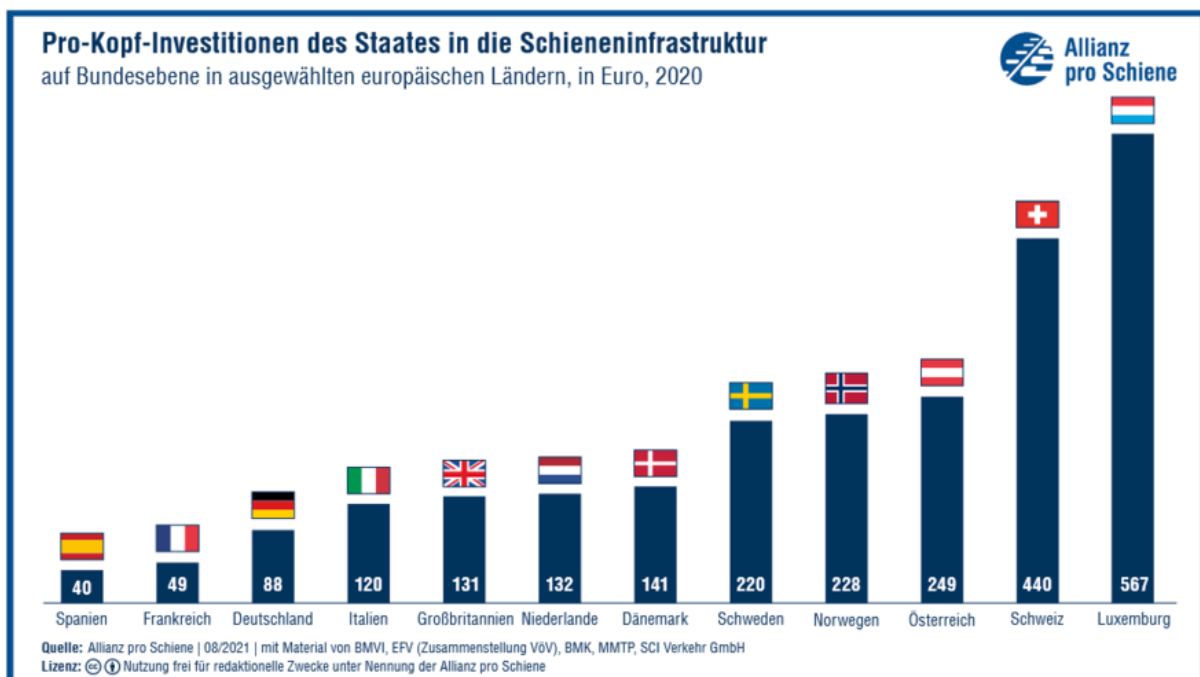
Nun will Verkehrsminister Wissing die Bahn auf Erfolgskurs bringen, während sein Parteifreund Lindner die ohnehin knappen Mittel für die Bahn weiter kürzt.



Dabei steht die Bundesrepublik Deutschland ohnehin schon weit hinten, wenn es um die Pro-Kopf-Ausgaben für die Schiene geht.



Im Gegensatz zu anderen Ländern wird nicht nur bedeutend mehr für die Straße ausgegeben sondern auch insgesamt weniger für die Schieneninfrastruktur.



Spitzenreiter ist dabei Luxemburg mit 587 € pro Einwohner.

Die Schweiz belegt mit 440 € Platz 2 und Österreich folgt mit 249 €.

Weit abgeschlagen findet sich die BRD mit nur 88,-€ pro Einwohner.

Noch schlechter zeigen sich nur Frankreich und Spanien.

Dabei gibt es einen deutlich sichtbaren Zusammenhang zwischen der Höhe der Investitionen und der Pünktlichkeit der Züge.



Zu beachten ist dabei, dass in Deutschland erst eine Verspätung von mehr als 6 Minuten gerechnet wird und ausgefallene Züge in der Statistik erst gar nicht erfasst werden. In der Schweiz gelten Züge bereits ab 2 Minuten als verspätet. In Deutschland müsste also sehr viel mehr investiert werden, um mit Ländern wie der Schweiz oder Österreich mithalten zu können.

Aber: Ohne Moos nix los!

03.03.2024

V.i.S.d.P.: P. Müller 18107 Rostock Rigaer Str. 13