

Wir können digital – aber nicht Toilette!

Während die Deutsche Bahn AG lauthals verkündete, dass sie den „digitalen Knoten Stuttgart“, kurz DKS bauen wollte, gab und gibt es an anderer Stelle Probleme.

Immer mehr Reisende beschwerten sich über defekte, verschmutzte oder geschlossene Toiletten in den Zügen.



Auf den Bahnhöfen ist die Lage auch nicht besser, wobei es auf vielen Bahnhöfen im Gegensatz zu früher überhaupt keine Toiletten gibt.

Wer lange Strecken reist, kann sicher ein Lied davon singen, wenn man viele Stunden ohne Toilette ertragen muss.



Aber nicht nur die Reisenden kommen dadurch in Bedrängnis. Defekte Toiletten können auch Verspätungen nach sich ziehen, zumal wenn der ganze Zug nur über eine Toilette verfügt, die dann auch noch unbenutzbar ist.

Freundliche Zugführer legen dann schon einmal eine längere Pause an Bahnhöfen ein, die noch über Toiletten verfügen, und ermöglichen den „unter Druck stehenden“ Reisenden einen Toilettengang.

Darüber, ob dann alle Toilettenbenutzer rechtzeitig wieder im Zug sind, gibt es keine Statistik.

Aber woran liegt es, dass dieses Problem so häufig auftritt?

Private Bahnanbieter versichern, dass die unbenutzbaren stillen Örtchen nicht an ihnen liegen. Vielmehr gelinge es oft nicht, die stinkenden Inhalte in den Tanks unter den Latrinen auf Schienen loszuwerden.

Damit sehen sie die Verantwortung bei der Deutschen Bahn. Auch das baden-württembergische Verkehrsministerium sieht den Bahn-Konzern in der Pflicht. Der Fehler liege in vielen Fällen nicht beim regionalen Betreiber: „Vielmehr ist die technische Verfügbarkeit der infrastrukturellen Ver- und Entsorgungseinrichtungen zur Entleerung der Toiletten und zur Versorgung mit Frischwasser stellenweise unbefriedigend, da überaltert und oftmals nicht funktionsfähig“, heißt es in einer Antwort des Ministeriums auf eine Anfrage des SPD-Landtagsabgeordneten Jan-Peter Röderer. Wesentlich verantwortlich für die Probleme seien die zu geringen Investitionen in Erhalt und Ausbau der Einrichtungen.



Die Bahn sieht die Schuld bei den Lokführern. Diese würden die Anlagen immer mal wieder falsch bedienen und dadurch fielen die Anlagen aus. Allerdings ist es kaum vorstellbar, dass zum Beispiel ein Lokführer die 12 Waggon eines ICE selbst entsorgen muss.



Jedoch räumt die Bahn auch andere Probleme ein: „Natürlich bedauern wir die Einschränkungen für die Kunden“, sagte ein Sprecher des Konzerns. „Wir haben das Problem verstanden und bemühen uns, defekte Stationen so schnell wie möglich wieder bereitstellen zu können.“

Grund für die Ausfälle sei unter anderem eine anhaltende Unterfinanzierung der Infrastruktur. Zudem seien die Anlagen störanfällig.



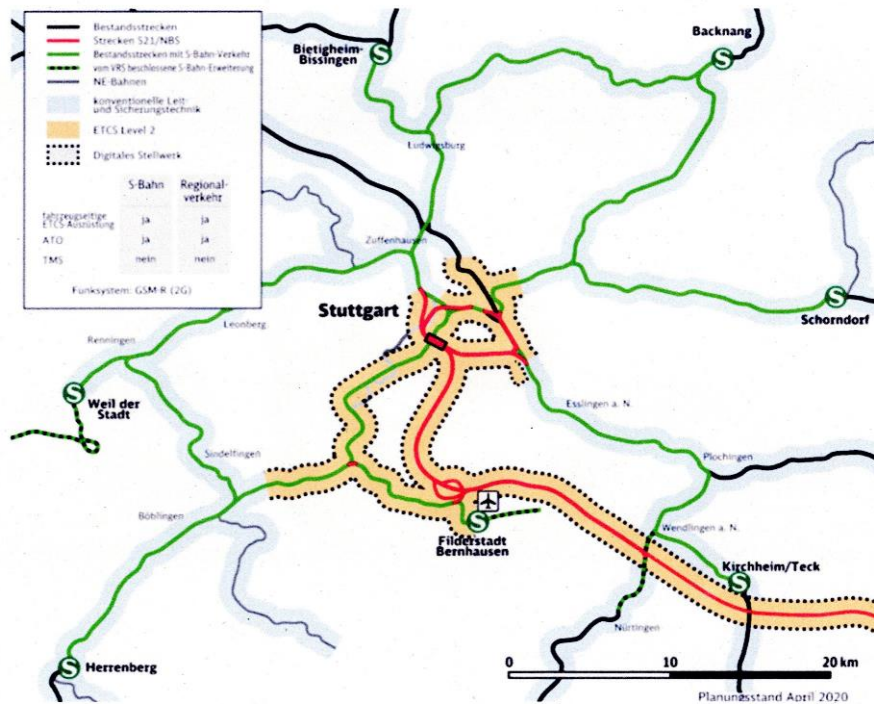
Wer nun Eins und Eins zusammenzählt, wird sich sicher fragen, wie es möglich ist, dass die Bahn einerseits einen einzigen Bahnhof, der nicht einmal die Bezeichnung *Bahnhof* verdient, für mehr als 11,5 Mrd. Euro zu bauen versucht und andererseits kein Geld für defekte Zugtoiletten bzw. deren Entsorgungseinrichtungen hat.

Und dann soll dieser „Möchtegernbahnhof“ auch noch vollständig digital funktionieren?

Wenn die DB schon an Fäkalien scheitert, ist kaum vorstellbar, dass sie die Digitalisierung beherrscht.

Das wird mittlerweile auch immer mehr Politikern in der Republik bewusst.

Immerhin blockiert jetzt der Bahnkonzern selbst die komplette Digitalisierung des Bahnknotens Stuttgart.



Während die gelb unterlegten Bereiche durch Stuttgart 21 bereits finanziell abgesichert sind, ist es bei den grün gekennzeichneten Strecken fraglich, wo das Geld herkommen soll.

Der Bund lehnt bis jetzt jegliche finanzielle Förderung ab. Die Bahn selbst muss nach dem Urteil des Verwaltungsgerichtes Stuttgart, das sie verpflichtet, die Mehrkosten des Projekts allein zu tragen, auch sparen. Sie war ja vorher schon mit etwa 35 Mrd. Euro verschuldet.

Ohne die Digitalisierung der grün gekennzeichneten Strecken ist es jedoch mehr als fraglich, ob Stuttgart 21 die hohen Erwartungen seiner Planer erfüllen kann.

Das hat auch Verkehrsminister Hermann erkannt und spricht vom „Risiko des vollständigen Scheiterns“.

Er wirft dem Bahnkonzern jetzt vor, die Finanzierung der Digitalisierung des neuen Bahnknotens zu behindern.

Allerdings gilt mittlerweile auch für die DB AG, dass man einem nackten Mann nicht in die Tasche greifen kann, ohne dass es weh tut.



Dabei ist die Digitalisierung nicht ganz billig. Immerhin sollen rund 500 km Netz digitalisiert werden, darunter das gesamte heutige S-Bahn-Netz sowie die neue Infrastruktur von S21 mit digitalen Stellwerken und vielem mehr.

Laut der Projektgesellschaft Stuttgart-Ulm (PSU) werden streckenseitig Investitionen in Höhe von 462,5 Mio. Euro getätigt. Für die Ausrüstung der Fahrzeuge stehen bis zu 200 Mio. Euro zusätzlich zur Verfügung. Für ATO (Automatic Train Operation) kommt zunächst öffentlicher Mobilfunk (4G/5G) zum Einsatz. Bis 2030 sollen dann sowohl ETCS (European Train Control System) als auch ATO über den neuen, auf 5G basierenden Bahnbetriebsfunk FRMCS (Future Railway Mobile Communication System) laufen.

Über Funklöcher, die jeder Handynutzer zur Genüge kennt, sagt die Bahn nichts.



Aber warum ist die Digitalisierung des Bahnknotens Stuttgart überhaupt so wichtig?

Bereits im frühesten Planungsstadium versprachen Bahn und Politik wahre Wunder, was die Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 betrifft. Von bis zu 100 Zügen pro Stunde war die Rede und manche Befürworter behaupten das heute noch.

Aber es gibt auch (späte) Einsichten.

Zum Beispiel fordert Verkehrsminister Winfried Hermann die Digitalisierung, um die Kapazität des **unterdimensionierten** Tunnelbahnhofs zu erhöhen und die S-Bahn im Raum Stuttgart pünktlicher und zuverlässiger zu machen.



Die Aussichten sind allerdings sehr trübe. Bereits im Februar hatte der SPIEGEL unter Berufung auf eine vertrauliche Liste des Konzerns über die mögliche Streichung des Projekts berichtet. Der Bahnvorstand hatte das Digitalprojekt per Gremienvorbehalt gestoppt, zumindest vorläufig.

In der Folge musste sich Bahn-Chef Lutz zusammen mit Infrastrukturvorstand Berthold Huber im Verkehrsausschuss des Bundestages erklären und bezeichnete die Berichterstattung als „absurd“. Dennoch haben es Aufsichtsrat und Konzern bisher unterlassen, den Stopp aufzuheben. Für das Projekt könnte das nach Darstellung von Minister Hermann gravierende Auswirkungen haben.

Für den Bahnverkehr in Baden-Württemberg zeichnen sich also bereits jetzt große Probleme ab.

Der alte Stuttgarter Kopfbahnhof, der inzwischen mehr einem Provisorium gleicht, soll jetzt offenbar bis Ende 2026 und eventuell noch weitere Jahre betrieben werden und die Reisenden dürfen dann auch weiterhin die Fernwanderwege zu den Gleisen genießen.



Neben der Finanzierung des nicht zuletzt durch zahlreiche Änderungen (Fehlplanungen) deutlich teurer gewordenen Projekts Stuttgart 21 gibt es auch massive Einwände gegen eine Inbetriebnahme des Neubaus, weil der Brandschutz in den unterirdischen Anlagen nicht gesichert ist.

Im Extremfall bleibt noch die Beibehaltung des Status quo und die Anmeldung der Insolvenz für die Projektgesellschaft, wenn Stuttgart 21 nicht in Betrieb gehen und somit keine Einnahmen erwirtschaften kann.

Aber auch die Wirtschaftlichkeit ist zu bezweifeln. So wiesen nicht nur die Projektkritiker bereits am Anfang der Planungen darauf hin, dass die halbunterirdische Haltestelle nie wirtschaftlich betrieben werden kann. Auch Ex-Bahnchef Grube sah die Sollbruchstelle bei Kosten von 4,5 Mrd. Euro.

Mittlerweile betragen allein die Baukosten mehr als 11,5 Mrd. Euro (Tendenz steigend) und über die laufenden Betriebskosten schweigt sich die Bahn aus.

Dabei dürften allein die Energiekosten schwindelnde Höhen erreichen. Im Gegensatz zum Kopfbahnhof, der nach einer gründlichen Sanierung auf dem Dach der Bahnhofshalle mittels Solartechnik selbst Strom produzieren könnte, braucht die tiefergelegte Haltestelle ganztägig Elektroenergie für Beleuchtung, Belüftung, Aufzüge, Rolltreppen und auch der Energieverbrauch der Triebfahrzeuge wird sich durch die steilen Anfahrten deutlich erhöhen.

Ein weiteres, wenn nicht sogar das wichtigste Problem ist der Brandschutz. Nachdem die Bahn bis Anfang 2024 immer wieder von Entfluchtungssimulationen sprach, die angeblich die Sicherheit in den Tunneln belegen sollten, gab sie im April dieses Jahres zu, dass man derlei Computersimulationen überhaupt nicht habe.



Falls es also im Tiefbahnhof oder in den Tunneln zu einem Brand kommt, hat die Bahn keinen Plan, die Reisenden zu retten.

Auch die Zeiten bis zur kompletten Verrauchung der Tunnel werfen Fragen auf. So gibt die Bahn selbst an, dass der neue Mainzer Tunnel nach spätestens 15 Minuten komplett verraucht sei. Dabei ist dieser Tunnel zweigleisig ausgeführt und hat daher etwa den dreifachen Querschnitt der Stuttgarter Tunnelröhren. Dadurch ergeben sich auch bedeutend breitere Fluchtwege.

Mit ihren Angaben zu den verschiedenen Tunneln widerspricht sich die Bahn also selbst und stellt Stuttgart 21 ein vernichtendes Urteil aus.



Bei einem Brand im Tunnel müssten die Insassen des Zuges zunächst eine Höhe von 90 cm überwinden. Für alte Menschen und solche mit Behinderung wäre das allein schon das Todesurteil und eine Evakuierungszeit von unter 15 Minuten, wie es die Bahn glaubhaft machen möchte, ist reine Utopie.

Dabei muss man nicht einmal am Computer rechnen, ob soundsoviele Menschen in einer bestimmten (kurzen) Zeit einen sicheren Ort erreichen können.

Man braucht sich nur die Zeiten anzuschauen, die in der Praxis für die Evakuierung eines Zuges gebraucht wurden.

Selbst auf Bahnhöfen dauerte es bisher meistens zwischen 2 und 5 Stunden, bis der Zug evakuiert war.

Warum also sollte es in unterdimensionierten Tunneln schneller gehen?

Weder auf diese noch auf andere brandschutztechnische Fragen antwortet die Bahn. Auch das dem Bund unterstellte Eisenbahnbundesamt drückt sich um klare Aussagen.

Bundesinnenministerin Nancy Faeser schreibt auf Anfrage, dass der Brandschutz bei S21 Ländersache sei, und der zuständige Innenminister des Landes, Herr Strobl, beantwortet keine diesbezüglichen Fragen.

Dabei ist es offensichtlich, dass das Verkehrsminister Wissing unterstellte Eisenbahnbundesamt mit der Genehmigung von Stuttgart 21 gegen seine eigenen Regeln („Tunnelrichtlinie“) verstößt. Laut dieser Regeln muss bei einer Feuerkatastrophe die „Selbstrettung“ der Zuginsassen und des Zugpersonals gewährleistet sein.



Diesen Nachweis konnten weder DB noch EBA bisher erbringen. Ohne diesen Nachweis kann und darf S21 nicht in Betrieb genommen werden.

Und was ist dann?