

Dicke Luft bei der Bahn und im Stuttgarter Rathaus

Es herrscht dicke Luft bei der Bahn: Zugausfälle, Verspätungen, marodes Schienennetz, Milliardenverluste und nicht zuletzt aus dem Ruder gelaufene Großprojekte wie Stuttgart 21 sorgen für Unmut.



Die Vorstände der DB AG jedoch beschönigen die Situation oder verschweigen bestimmte Probleme einfach. Die Verschuldung um weitere 5 Mrd. € wurde in der Jahresbilanz 2023 nur beiläufig erwähnt.

Auch dass viele deutsche ICE's wegen ihrer großen Unpünktlichkeit an der Schweizer Grenze scheitern, wird gern verschwiegen.

Dahinter steckt System: Allein in der Marketing- und PR-Abteilung des Staatskonzerns sind mehr als 200 Mitarbeiter damit beschäftigt, Geschäfte und Projekte in bestem Licht

darzustellen. Positives wird stark hervorgehoben und Negatives wird kleingeredet oder erst gar nicht erwähnt.

Diese Praxis ist nicht neu und wurde schon bei der Bahnreform 1994 angewandt.

Dazu Prof. Karl-Dieter Bodack: „Schon gleich nach der Bahnreform hat es *unglaubliche Erfolgsmeldungen* zur neu gestarteten Aktiengesellschaft gegeben. Dabei sind nur durch simple Bilanztricks Verluste in angebliche Gewinne verwandelt und so der Schein erweckt worden, die umstrittene Privatisierung sei erfolgreich.“



Bodack muss es wissen, der Professor und Diplomingenieur arbeitete selbst 27 Jahre in Führungspositionen der Deutschen Bundesbahn und späteren Deutschen Bahn AG. Er warnte schon früh in seinen Büchern vor einem drohenden wirtschaftlichen Desaster.

Aber warum duldet die Regierung solch eine Misswirtschaft? Die Regierung ist nicht nur Kontrolleur, sondern auch Eigentümer des Konzerns – und soll zudem den Wettbewerb

auf der Schiene regulieren. Diese Dreifachrolle führt zu vielen Interessenskonflikten. Im Zweifel werden Fehlentwicklungen auch von der Politik gern übersehen und schöngeredet. Das ist bequemer, als den Ursachen auf den Grund zu gehen und Reformen beim riesigen DB-Konzern durchzusetzen.

Die Bundesverkehrsminister der letzten Jahrzehnte zeigten ohnehin wenig Interesse an der Bahn sondern förderten lieber den Ausbau des Straßennetzes. Das trifft auch auf den derzeitigen Amtsinhaber Volker Wissing (FDP) zu.

Anders sieht es der Vorsitzende der Lokführergewerkschaft und Eisenbahnkenner Claus Weselsky.



Der Süddeutschen Zeitung sagte er: „Es braucht einen Vorstandswechsel. Die Leute, die den Karren in den Dreck gefahren haben, werden ihn doch nicht wieder rausziehen.“

Auch die Mitarbeiter, die Tag für Tag ihr Bestes geben, um den Laden einigermaßen am Laufen zu halten, sind frustriert.

„Was wir hier abliefern ist an Peinlichkeit nicht zu überbieten“ oder „Ich schäme mich mittlerweile jeden Tag für dieses Unternehmen“ ist die Meinung vieler Mitarbeiter.

Anbetracht der tiefroten Zahlen setzt die Bahn nun auf Einsparungen. So sollen in den kommenden 5 Jahren rund 30.000 Vollzeitstellen wegfallen. Gleichzeitig beklagt die DB aber ständig den Fachkräftemangel in Deutschland.

Bahnchef Richard Lutz, der noch im März eine „Zeitenwende“ versprach, versucht noch immer, große Sprünge mit leerem Beutel zu machen.

Große Sprünge
mit leerem
Beutel



Allerdings sieht es wohl so aus, dass die „Zeitenwende“ in die falsche Richtung geht. Lutz setzt zwar große Hoffnungen in die großangelegte Sanierung des Streckennetzes aber die bringt zunächst weitere Zugausfälle, Verspätungen und vor allem Kosten. Zwar hat die Bundesregierung bis 2027 Investitionen in Höhe von 40 bis 45 Mrd. € in Aussicht gestellt aber es ist erstens fraglich, ob nicht Finanzminister Lindner mit seinem Sparkurs dazwischenfunkt und selbst wenn das Geld in voller Höhe bei der Bahn ankommt, was die Bahn damit macht.

So fehlen allein bei Stuttgart 21 mindestens 7 Mrd. €. Auch andere Großprojekte (Zweite Stammstrecke München, Fehmarnbelttunnel, Hamburg Diebsteich, Rheintaltrasse, ...) laufen kostentechnisch aus dem Ruder.

Allein diese Projekte würden große Teile der vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel binden.

Aber die Bahn macht sich auch selbst das Leben schwer. So fuhr an einem Sonntag Ende Juli am späten Nachmittag ein Regionalexpress von Stralsund nach Berlin Hbf mit ganzen zwei Waggonen. Dank Deutschlandticket nutzen aber viele Berliner die Bahn für Tagesausflüge an die Ostsee.

Gleichzeitig stehen im Fährhafen Mukran auf der Insel Rügen Dutzende mehr oder weniger marode Doppelstockwagen im „DB-Stillstandsmanagement“, die angeblich derzeit nicht gebraucht werden.



Das ist absolut nicht zu verstehen und außerdem ist Mukran der denkbar schlechteste Ort, um Fahrzeuge längere Zeit abzustellen.

Die feuchte und salzhaltige Seeluft beschleunigt die Korrosion und sorgt somit dafür, dass die Waggonen entweder unbrauchbar werden oder nur unter hohem finanziellen Aufwand wieder in Betrieb genommen werden können.

Wer also die Entscheidung getroffen hat, Schienenfahrzeuge direkt an der Ostsee abzustellen, beweist damit wenig Sachverstand. Eisen und Seeluft verträgt sich nicht.

Deshalb wurde ja auch der „Trabant“ aus Zwickau in Skandinavien, Irland, Island und anderen nordischen Staaten gern gefahren, weil seine Karosserie aus Kunststoff und nicht aus Eisen war. Der Trabi war somit selbst „seewasserbeständig“.



Aber zurück zu den Problemen der Deutschen Bahn:

Stuttgart 21 war von Anfang an ein Problem für die Bahn, nur wollte das niemand zugeben, da das Projekt politisch gewollt war und von Bundeskanzlerin Angela Merkel mit Hilfe ihres Kanzleramtsministers Ronald Pofalla gegen jede Vernunft durchgeboxt wurde. Dabei hatten kritische Stimmen schon lange vor Baubeginn vor den Tücken des Projekts gewarnt.

Selbst der ehemalige Projektleiter von Stuttgart 21, der von Bahnchef Rüdiger Grube als „bester Mann der Deutschen Bahn“ gerühmte Hany Azer warnte 2011 vor großen Risiken.

Er bezog sich dabei vor allem auf Risiken technischer und finanzieller Art und befand sich damit auf einer Linie mit den Projektkritikern. Unter anderem warnte er vor Problemen mit Anhydrit, Entsorgung des Aushubs, Grundwasser und nicht zuletzt dem unzureichenden Brandschutz.

Ministerpräsident Kretschmann sagte dazu später: „Alle Befürchtungen der Gegner sind eingetroffen.“ Ergänzend hätte er sagen müssen, dass auch die Befürchtungen Azers zutreffend waren.

Nun also kämpft die Bahn mit all diesen Problemen und da die Bahnchefs Mehdorn und Grube immer behauptet hatten, Stuttgart 21 sei ein „eigenwirtschaftliches Projekt der DB AG“, berufen sich alle Projektpartner auf diese Aussage und fühlen sich für die Probleme und die damit verbundenen Kosten nicht zuständig.

Aber ganz so einfach ist es nicht:



Miniaturlwelten Stuttgart

Die Stadt Stuttgart hat jetzt das größte Problem.

Das Hauptargument Stuttgarts für den Bau von Stuttgart 21 waren die freiwerdenden Gleisflächen zwischen Bonatzbau und Abstellbahnhof Rosenstein. Es ging also nie um eine Verbesserung des Schienenverkehrs sondern immer nur um Immobilien. Deshalb wurde Stuttgart 21 auch 1994 auf der Immobilienmesse MIPIM in Cannes als Immobilienprojekt und nicht als Verkehrsprojekt vorgestellt.

Das wiederum könnte sowohl der Stadt Stuttgart als auch der DB auf die Füße fallen.

Der Bundestag änderte Ende letzten Jahres das Eisenbahngesetz, das es erschweren soll, Gleisanlagen zu entwidmen und zu bebauen.



Anbetracht der Tatsache, dass sich Bahn und Politik dazu verpflichtet haben, deutlich mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, ist das durchaus vernünftig.

In den letzten Jahrzehnten wurden bereits zuviele Bahnanlagen mit allen möglichen Projekten vom Radweg über Wohnungen bis hin zu Industrieanlagen überbaut, die jetzt unwiederbringlich verloren sind. Diesen Fehler will die Bundesregierung anscheinend in Zukunft verhindern.

Allerdings hat man bei der Gesetzesänderung wohl nicht an Stuttgart 21 gedacht – oder vielleicht doch?

Entsprechend dieses Gesetzes dürften die heißbegehrten Gleisflächen, die die Stadt für eine knappe halbe Milliarde von der Bahn gekauft hat, nicht bebaut werden.

Das verursacht beim OB Nopper im Stuttgarter Rathaus natürlich große Sorgen.



Sollte das alles umsonst gewesen sein?

Nicht zu leugnen ist, dass Stuttgart 21 mit nur noch 8 Gleisen viel zu klein geplant und gebaut wurde.

Man sucht also nach Lösungen, wie man den Bahnverkehr der Zukunft doch irgendwie recht und schlecht bewältigen könne.

Hinzu kommt, dass die Panoramabahn nach Zürich wohl nicht so einfach für viele Jahre in Stuttgart-Vaihingen enden soll, was letztendlich die Gerichte entscheiden werden.

Sollten diese für den (vielleicht zeitlich begrenzten) Fortbestand der Panoramabahn entscheiden, müssten mindestens einige Gleise des Kopfbahnhofs erhalten bleiben.

Winfried Hermann hatte ja schon vor seiner Zeit als Verkehrsminister erkannt, dass der Tiefbahnhof, der nach dem Regelwerk der DB AG nur eine Haltestelle ist, nicht die versprochene Leistung erbringen kann und brachte deshalb das sogenannte „Nahverkehrs-dreieck“ ins Spiel. Das jedoch kann auch keine Lösung sein und somit ist davon auszugehen, dass auch in Zukunft zumindest ein Teil der Kopfbahnhofgleise für den Regionalverkehr zur Verfügung bleiben muss. Darauf hat sich anscheinend auch die DB bereits eingestellt und die Bahnsteige neu gekennzeichnet.



Sie unterscheidet also schon seit dem Frühjahr 2024 nach *oben* und *unten*.

Somit ist also längst nicht sicher, ob die Gleisflächen jemals bebaut werden können.

Und damit schließt sich der Kreis:

Die Stuttgarter Oberbürgermeister Manfred Rommel und Wolfgang Schuster (beide CDU) haben dieses Projekt angestoßen und Frank Nopper (ebenfalls CDU) steht nun vor dem Scherbenhaufen und merkt es anscheinend nicht einmal.

Das allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) besagt in § 23, dass eine Freistellung des Bahngeländes nur erfolgen kann, wenn „kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist“.

Damit könnte die alte Weisheit „Außer Spesen nichts gewesen“ zum Tragen kommen – nur dass es ganz schön hohe Spesen waren.

OB Nopper gibt sich natürlich nicht geschlagen und fordert eine Gesetzesänderung vom Bund. Ob er aber dafür wichtig genug ist, darf bezweifelt werden.

Aber auch die Grünen, allen voran Matthias Gastel, sind zu einer Gesetzesänderung bereit und verraten damit wieder einmal die Ziele, für die sie ursprünglich in den 70er und 80er Jahren angetreten sind.

Dabei wäre die Neufassung des AEG doch für alle Beteiligten eine Chance, sich ohne Gesichtsverlust aus der Sackgasse Stuttgart 21 zurückzuziehen und auf milliardenteure, klimabelastende Ergänzungsprojekte zu verzichten.

Auch blieben den Beteiligten weitere Blamagen wie das „Loch“ im Bonatzbau erspart.



Das Problem für die Bahn ist dabei, dass sie den Kaufpreis für die Grundstücke an die Stadt Stuttgart zurückzahlen müsste. Aber bei mehr als 35 Mrd. € Schulden dürfte eine halbe Milliarde auch nicht mehr sehr wehtun.

Dafür bliebe ihr jedenfalls die Blamage erspart, dass alle Welt am Ende sehen kann, dass der Tiefbahnhof nicht funktioniert und Stuttgart 21 eine absolute Fehlplanung und damit auch Fehlinvestition war.

Der Stadt Stuttgart blieben zusätzliche Hitzerekorde erspart, wenn die Frischluftschneise Gleisvorfeld nicht zugebaut wird.

Das Wohnungsproblem könnte angesichts von massenweisen Leerständen und Brachen innerhalb der Stadt auch anders gelöst werden. Auch die Umnutzung von leerstehenden Büro- und Industriegebäuden könnte das Problem lösen.

Die Bahn plagen derweil allerdings andere Sorgen, denn sie will bei der Kölner S-Bahn „Komfort-Stehplätze“ einführen.



Ja, man muss halt Prioritäten setzen!

01.09.2024

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