

Bisschen denken beim Schenken

Ex-Bahnchef Rüdiger Grube sagte einmal, Stuttgart 21 sei ein Geschenk an die Stuttgarter Bürger. Da kommt einem doch unwillkürlich ein Schlager von Gus Backus aus dem Jahr 1962 in den Sinn.

Dessen Refrain lautete:

*„Bisschen denken beim Schenken,
weil nicht alles uns gefällt.
Bisschen denken beim Schenken,
sonst ist's schade um das viele schöne Geld.“*



Dazu ist zunächst zu sagen, dass Stuttgart 21 mit Sicherheit kein Geschenk ist. 11,5 Mrd. Euro (bisher) sind ja tatsächlich viel Geld. Aber ist es wirklich schade um das viele schöne Geld?

Diese Frage beantworten die Projektgesellschaft Stuttgart-Ulm (PSU) und die Deutsche Bahn in ihrem „Standardwerk“, das im Infoturm Stuttgart an Gleis 16 kostenlos erhältlich ist.



Was also wird in dieser Broschüre aus dem Jahr 2023 über das „Geschenk“ geschrieben und entspricht das auch der Wahrheit?

Auf den folgenden Seiten können Sie in blauer Schrift Originaltexte aus dieser Broschüre lesen und darunter jeweils die teilweise auch mit Fotos belegten Tatsachen.

Beginnen wir auf Seite 6 des Heftchens:

„Der neue Bahnhof ist so leistungsfähig, dass er die politisch vorgegebene Verdoppelung der Fahrgastzahlen im Vergleich zu 2010 schafft.“

Die Wahrheit ist, dass selbst die Bahn inzwischen zugibt, dass dies nur mit dem Signalsystem ETCS (European Train Control System) zu schaffen wäre, wenn es denn funktioniert.



Dabei äußerte jedoch sogar Projektleiter Olaf Drescher während einer Gemeinderatssitzung im Oktober 2024 Bedenken und sagte sinngemäß: „Der digitale Knoten Stuttgart ist ein Pilotprojekt und was genau dabei herauskommt, wissen wir heute selbst noch nicht.“

Verkehrsminister Winfried Hermann ging sogar noch einen Schritt weiter und forderte einen unterirdischen Ergänzungsbahnhof und als dieser von der Bahn abgelehnt wurde, brachte er das „Nahverkehrsdreieck“ ins Spiel. Demnach sollen nur Fernzüge in den Tiefbahnhof einfahren und die Nahverkehrszüge in Feuerbach, Vaihingen und Bad Cannstatt enden. Von dort aus sollen Reisende mit S- oder Stadtbahn zum Hauptbahnhof fahren, um ihre Anschlüsse zu erreichen.

Bei der PSU heißt es weiterhin: „**Ein- und ausfahrende Züge behindern sich in Zukunft nicht mehr.**“

Das allerdings ist auch heute kaum der Fall, denn durch das dreigeschossige Tunnelgebirge können die meisten Züge kreuzungsfrei ein- und ausfahren.

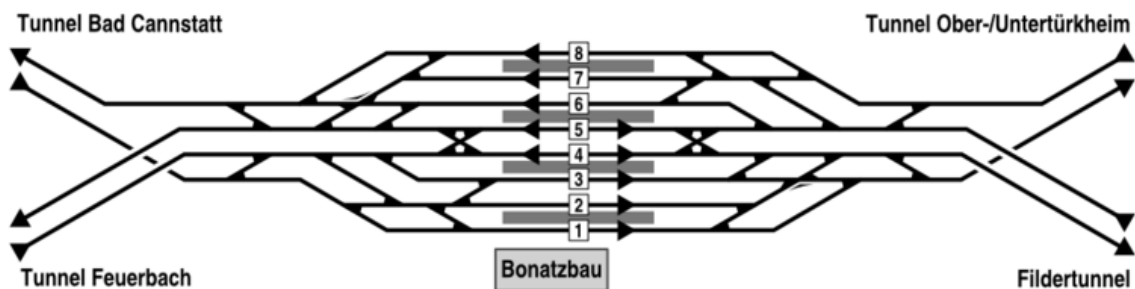


Im Tiefbahnhof jedoch werden laut Bahn etwa 50 Weichen und Kreuzungen verbaut, die zum größten Teil auf einer Ebene liegen. Das ist bereits heute im sogenannten Nordkopf deutlich zu erkennen.



„Statt fünf gibt es künftig acht Zu- und Ablaufgleise für den Fern- und Regionalverkehr.“

Richtig ist, dass es im Tiefbahnhof jeweils 4 Zu- und 4 Ablaufgleise gibt. Da der Tiefbahnhof eine unzulässige Gleisneigung von mehr als 15 Promille aufweist, ist ein Fahrtrichtungswechsel der Züge nicht möglich.



Stuttgart 21 – schematischer Gleisplan des Tiefbahnhofs

Die Bahn selbst zeigt in ihrem Gleisplan die möglichen Fahrrichtungen mit Pfeilen an. Demnach bleibt es bei je 4 Zufahrts- und 4 Ausfahrtsgleisen.

„Züge fahren künftig mit 60 bis 100 km/h ein und aus.“

Auch das ist maßlos übertrieben.

Bei Tempo 100 km/h hat ein ICE einen Bremsweg von etwa 600 m und braucht 40 Sekunden bis zum Stillstand. Der Tiefbahnhof hat jedoch nur eine Bahnsteiglänge von 420 m. Außerdem befinden sich schon weit vor den Bahnsteigen Weichen, Kreuzungen und enge Gleisbögen, die ein früheres Abbremsen erfordern.

Zur S-Bahn kann man in dem Heft Folgendes lesen: „[Heute muss sie sich die Gleise noch mit der Regionalbahn teilen.](#)“

Auch das stimmt so nicht. Zumindest im Stadtgebiet von Stuttgart bis nach Ludwigsburg, Waiblingen und Vaihingen fährt die S-Bahn auf einer eigenen Trasse, die jedoch im Fall von Havarien auch von Regional- und Fernbahnen genutzt werden kann.



Auch umgekehrt ist das möglich, wie zum Beispiel die von der Stilllegung bedrohte Panoramabahn zeigt.

Kommen wir nun zum Flughafen, der durch Stuttgart 21 besser an die Landeshauptstadt angebunden werden soll.

„Von dort (Flughafen) verkürzt sich der Weg zum Hauptbahnhof in der Innenstadt von 27 auf 6 Minuten.“



Hier werden schlicht und einfach Äpfel mit Birnen verglichen, denn die Bahn vergleicht die Reisezeit eines ICE ohne Zwischenhalt mit der Reisezeit einer S-Bahn, die unterwegs 10 Haltestellen zu bedienen hat. Die längere Fahrtzeit resultiert also aus den Zwischenhalten der S-Bahn.

„Mit der Station für Fernbusse und einer Stadtbahnanbindung entsteht eine Verkehrsdrehscheibe zwischen Schiene, Straße und Luftraum.“

Mit der Stadtbahnlinie U6 hat Stuttgart 21 wenig zu tun. Diese wurde von der Stuttgarter Straßenbahn AG in Eigenregie gebaut, diente aber schon oft als Notlösung, wenn die S-Bahn aus diversen Gründen nicht fuhr.



Die Station für Fernbusse hat den Nachteil, dass die Reisenden nicht auf direktem Weg in die Innenstadt kommen und auch zum Umsteigen in die Bahn erheblich länger unterwegs sind. Zur Erinnerung: Bis 2010 befand sich der zentrale Omnibusbahnhof direkt neben dem Hauptbahnhof.



Miniaturwelten Stuttgart (ZOB mit dem abgerissenen Südflügel des Hauptbahnhofs)

In fast allen Großstädten Deutschlands (Hamburg, Leipzig, Dresden und selbst Rostock) ist es heute noch so und ein Umstieg von Bus auf Bahn problemlos möglich. Kommen wir nun zu dem Teil des Projekts, der bereits heute in Betrieb ist, zur Neubaustrecke Wendlingen-Ulm.

„Auf der alten Strecke über die Schwäbische Alb müssen die Züge teilweise auf Tempo 70 abbremsen.“ Das könnte aber durchaus auch am schlechten Zustand der Strecke liegen, für den wiederum die Deutsche Bahn verantwortlich ist. Nachweislich waren die Züge in den 90er Jahren zwischen Stuttgart und München deutlich schneller unterwegs. So betrug die Fahrzeit im Winter 1996/97 genau 2 Stunden und 5 Minuten. Heute beträgt sie (auch über die Geislinger Steige) 2 Stunden und 21 Minuten.

Über die Sicherheit der Neubaustrecke ist in der Broschüre nichts zu lesen. Das wird wohl seinen Grund haben.

So versprach die Bahn vor der Eröffnung zum Beispiel durchgehend beleuchtete Handläufe in allen Tunneln, damit sich Reisende bei Havarien besser orientieren können.

Im Steinbühl tunnel funktionierten diese Handläufe auch – vor der Inbetriebnahme.



Wer allerdings heute durch die Tunnel fährt, sieht nichts! Außer in dem kurzen Tunnel nach dem Wendlinger Bahnhof sind kaum leuchtende LEDs zu sehen.

Ob die anderen brandschutztechnischen Anlagen besser funktionieren, ist nicht nachprüfbar.

Aber wenden wir uns nun wieder der Broschüre zu. Diese verspricht bei Stuttgart 21 kurze und barrierefreie Wege.



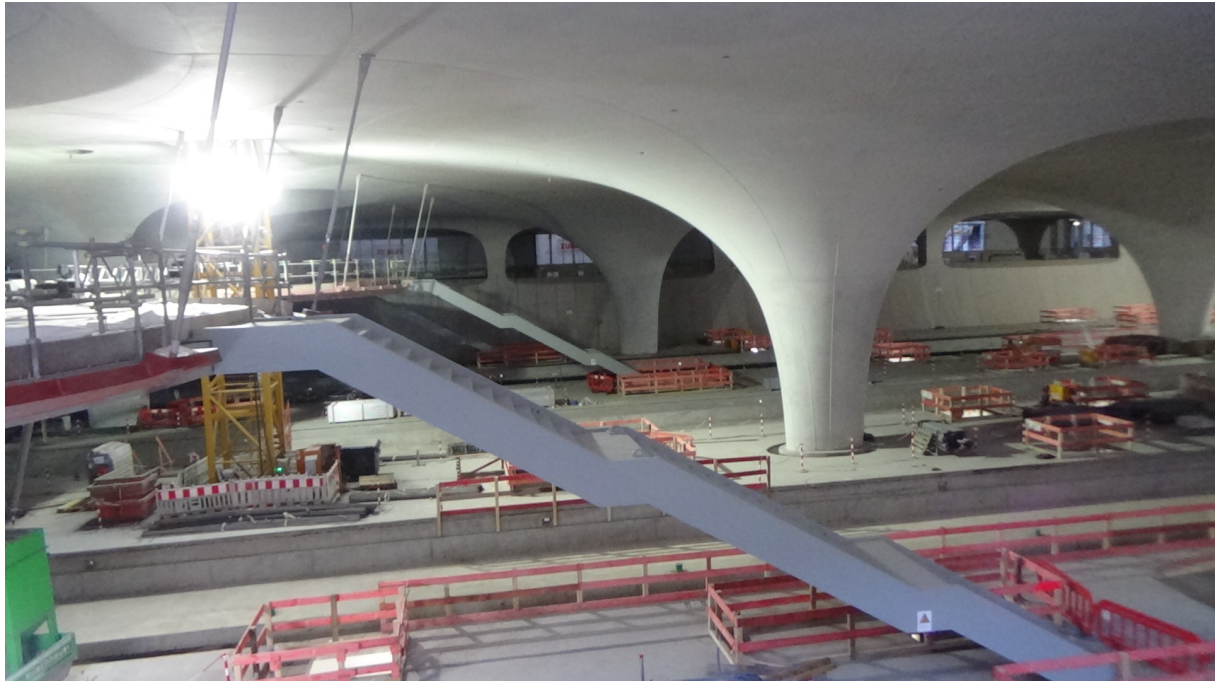
Zunächst allerdings verlängerten sich die Wege deutlich – bis zu 800 m – und ein Ende ist noch nicht in Sicht.

Und barrierefrei ist auch heute noch der Kopfbahnhof, während Reisende im Tiefbahnhof auf Aufzüge angewiesen sind, die ja bei der DB öfter mal nicht funktionieren.

„Der Wechsel von Bahnsteig 1 zu Bahnsteig 8 beträgt maximal 200 Meter.“ Beim Kopfbahnhof wäre es natürlich deutlich länger von Gleis 1 zu Gleis 16, was allerdings an der Zahl der Gleise liegt. Die Älteren unter uns wissen allerdings auch noch, dass es zwischen den Bahnsteigen als Verbindung nicht nur den Querbahnsteig, sondern auch eine Unterführung gab, die jedoch im Zuge der Bauarbeiten für S21 abgerissen wurde. Das verschweigt man bei der PSU wohlweislich.

Dafür widmet man sich ausführlich den Kelchstützen.

„In einem Kelch befinden sich 350 Tonnen Bewehrungsstahl.“
Klingt toll, wirft aber auch die Frage auf, wieviel CO2 allein durch die Stahl- und Betonherstellung in die Luft geblasen wurde.



Aber warum braucht Stuttgart überhaupt einen solch teuren Durchgangsbahnhof? Dazu heißt es: „Die Züge müssen beim Ausfahren nicht mehr die Fahrtrichtung ändern, sondern fahren einfach weiter. So können Verkehrslinien miteinander verknüpft werden. Wo Fahrgäste heute noch umsteigen müssen, können sie künftig einfach sitzen bleiben.“ Welch ein Erfolg! Dabei gibt es heute bereits durchgehende Fernverbindungen von Paris, Hamburg und Berlin über Stuttgart nach München und auch Regionalzüge enden nicht unbedingt in Stuttgart. So existieren Direktverbindungen von Tübingen nach Heilbronn und Osterburken, von Ulm nach Mosbach-Neckarelz und von Karlsruhe nach Nürnberg. Dass nicht mehr Linien durchgebunden werden, liegt nicht am Kopfbahnhof, sondern an der Deutschen Bahn!

Aber es soll ja noch besser werden. „Ab 2025 ergänzen nochmal 130 moderne Doppelstockzüge das Angebot in Baden-Württemberg.“ Mittlerweile pfeifen es aber bereits die Spatzen von den Dächern, dass der Hersteller die Züge nicht rechtzeitig liefern kann.

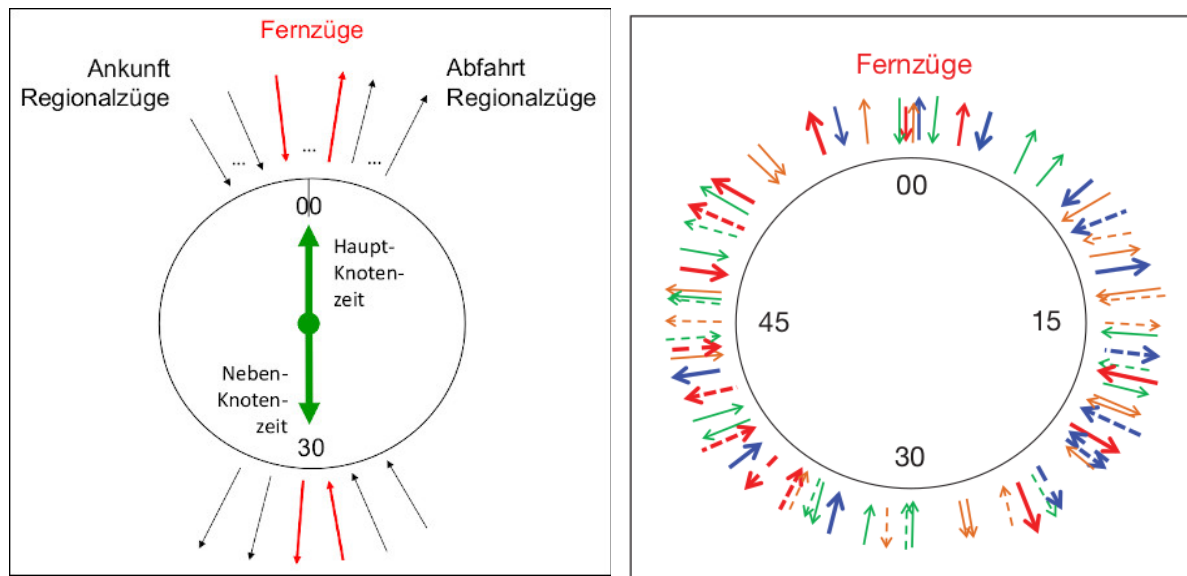


Nun noch etwas zur S-Bahn: „Der Verband baut das S-Bahn-Netz aus und verdichtet den Fahrplan.“ Zurzeit jedoch ist eher das Gegenteil der Fall. Auch wegen der Bauarbeiten für Stuttgart 21 gibt es auf vielen Strecken über längere Zeiträume nur einen Halbstundentakt, was zu volleren Zügen und auch Verspätungen führt. Die Stammstrecke wird jedes Jahr über Monate komplett gesperrt.

Auch zum Deutschlandtakt kann man einiges lesen: „Ziel des Deutschlandtakts ist es, den Fern- und Regionalverkehr gut aufeinander abzustimmen. Der geplante Deutschlandtakt setzt Stuttgart 21 voraus.“

Da wird es richtig kompliziert. Von Stuttgart aus sind 14 Destinationen zu bedienen. Wie das mit nur 8 Gleisen funktionieren soll, bleibt wohl ein Geheimnis der Bahn. In der Schweiz zum Beispiel ist es so, dass zu jeder vollen oder halben Stunde zunächst Regionalbahnen aus allen Richtungen in die Bahnhöfe einfahren. Dann folgen die Fernzüge.

Nach kurzem Halt, der zum Umsteigen völlig ausreicht, starten zunächst die Fernzüge, danach die Regionalbahnen.



In der linken Grafik ist das System schematisch dargestellt. Bei Stuttgart 21 (rechte Grafik) fahren die Züge jedoch bunt durcheinander über die ganze Stunde verteilt und es kann passieren, dass ich mit der Regionalbahn erst kurz nach der Abfahrt meines ICE ankomme und dann fast eine Stunde warten muss. Schuld daran ist der mit nur 8 Gleisen deutlich unterdimensioniert geplante Tiefbahnhof.

Während andere Bahnhöfe (Mannheim, Frankfurt-Süd, ...) zusätzliche Gleise erhalten, hat man in Stuttgart die Zahl der Gleise mehr als halbiert. Ein integraler Taktfahrplan nach Schweizer Vorbild ist damit für immer ausgeschlossen.

Wohl auch deshalb hat die Deutsche Bahn die Einführung des Deutschlandtakts auf 2070 verschoben. Bis dahin können die Bahnvorstände weiter hohe Bonuszahlungen einstreichen und müssen sich nicht mit derartigen Problemen befassen.

Fortsetzung folgt