

Stuttgart 21:

Faustpfand der DB gegen Wettbewerb?

Von Rainer Engel

> Die Deutsche Bahn AG will den Stuttgarter Hauptbahnhof auf acht Gleise reduzieren. Verkehrspolitisch bedeutet das eine gravierende Reduzierung der Kapazität und eine akute Gefährdung des Wettbewerbs auf der Schiene.

Die Idee des achtgleisigen Durchgangsbahnhofs stammt noch aus der Zeit, als es nur eine Bahn gab – die Bundesbahn. Eine einzige Bahn als Monopol kann ihren Betrieb nach ihren Bedingungen optimieren. Wettbewerb braucht einen gewissen Überschuss der Ressourcen.

Die Zeit des Monopols ist vorbei. Die Europäische Union verlangt den Wettbewerb, den freien Zugang zum Netz, die Ausschreibung des bezuschussten Regionalverkehrs.

Das beste Beispiel, wie Engpässe den Wettbewerb behindern, ist die überlastete Berliner Stadtbahn. Da ist kein Platz für einen Interconnex oder den Nachtzug aus Malmö – die müssen draußen bleiben. Die Äste der Regionalexpress-Linien müssen dauernd getauscht werden, weil die Züge nirgends Aufenthalt haben können und dorthin fahren müssen, wo gerade die Strecke frei ist. Damit rechtfertigte das

Land Brandenburg die Vergabe aller Regionalexpress-Linien im Paket – ohne Wettbewerb. Die EU-Kommission wird die Bundesregierung deswegen vor den Europäischen Gerichtshof zitieren, mit guten Erfolgsaussichten.

Ähnlich hart wird in Hamburg um die knappen Ressourcen auf der Verbindungsbahn vom Hauptbahnhof nach Altona gekämpft. Darf der Berliner ICE nach Altona fahren oder die Nord-Ostsee-Bahn von Westerland zum Hauptbahnhof? Der Kampf tobt bereits. Die neu geschaffene Trassenagentur wird Arbeit bekommen.

Wird in Stuttgart der ICE der DB überhaupt halten dürfen? Man darf sich ernsthaft vorstellen, dass Fernzüge demnächst in Kornwestheim halten und über die Güterbahn an der Stadt vorbeifahren oder in Bad Cannstatt enden, weil im Stuttgarter Tiefbahnhof kein Platz dafür ist.

In Köln sind schon alle Notventile geöffnet. Zum Glück gibt es dort 500 Meter lange Bahnsteige, an denen zwei bis drei Regionalzüge hintereinander bereitgestellt werden können, und zusätzlich aus alter Zeit zwei Bahnsteige im Untergeschoss des Bahnhofs Deutz. Gäbe es den nicht, so wäre so manche ICE-Fahrt unmöglich. In Frankfurt gibt es den Flughafenbahnhof und den Südbahnhof, ohne die so manches nicht ginge. Nicht ohne Grund will die DB einen Bypass an Mannheim vorbei, weil sie weiß, dass der Bahnhof eine Engstelle ist.

Der ICE-Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe mit seinen acht Bahnsteigkanten ist kein Gegenbeispiel. Dort gibt es – im Gegensatz zu Stuttgart – keine Fernzüge, die wenden, enden oder beginnen. Für die Regionalzüge steht der Kasseler Hauptbahnhof mit

großer Gleiskapazität in nur vier Minuten Entfernung zur Verfügung. Mancher Regionalzug von Norden endet dort. Ganz nebenbei: Auch für Kassel gab es die Idee eines Tiefbahnhofs, allerdings nur für die Fernzüge. Aus Kostengründen hat man den Plan aufgegeben.

Wird also in Stuttgart der ICE der DB überhaupt halten dürfen oder bekommen der TGV aus Paris, der Express aus Wien, der Nachtzug nach Mailand oder der Regionalexpress aus Würzburg den Vorzug? Man darf sich ernsthaft vorstellen, dass Fernzüge demnächst in Kornwestheim halten und über die Güterbahn an der Stadt vorbeifahren oder in Bad Cannstatt enden, weil im Stuttgarter Tiefbahnhof kein Platz dafür ist. Sonderzüge zu Großereignissen werden unmöglich.

Obendrein gefährdet der Tiefbahnhof die Wirtschaftlichkeit des Fern- und Nahverkehrs. Zahlreiche Züge wenden heute am Bahnsteig: der ICE aus Zürich, der Express aus Tübingen, Würzburg, Singen und Karlsruhe. Die Züge müssen in den Abstellbahnhof, weil der Tiefbahnhof sofort – sofort! – wieder geräumt werden muss. Das kostet Millionen, die der Steuerzahler zu begleichen hat.

Das Verbot von Dieselnügen im Tunnelbahnhof grenzt zusätzlich Züge aus der Region aus – der Express von Stuttgart nach Sigmaringen ist dann Vergangenheit. Direkte Züge nach Friedrichshafen und Oberstdorf müssen weiterhin in Ulm umgespannt werden – das sichert der DB Wettbewerbsvorteile. Wenn es in München ein Dieserverbot gäbe, gäbe es keinen „Alex“ nach Oberstdorf.

Obendrein gefährdet der Tiefbahnhof die Wirtschaftlichkeit des Fern- und Nahverkehrs.

Warum also lässt die DB „Stuttgart 21“ nicht sterben? Weil damit die Aufträge für die eigenen Verkehrsunternehmen gesichert werden, genauso wie auf der Berliner Stadtbahn. Solange „Stuttgart 21“ lebt, kann die DB ihre Macht in jeder Hinsicht ausspielen.

PRO BAHN in Ihrer Nähe

PRO BAHN hat über 100 regionale und lokale Organisationen. Die aktuelle Liste finden Sie im Internet:



www.pro-bahn.de

