

## Eindrücke von einer Führung durch das Infozentrum zur 2. Stammstrecke im Juni 2018

- Zur Einführung wurde die Größe des Projekts beschrieben, dabei wurde hervorgehoben: Die Kosten sollen definitiv nur 3,8 Mrd. betragen und keinen Cent mehr. Verschmitzt wurde angefügt: Das gilt natürlich nur bis zur Landtagswahl. Und die Eröffnung würde 2026 sein und keinen Tag später, zumindest würde man diese Behauptung aufrechterhalten bis zur Landtagswahl, hieß es.
- Man habe noch kein definitives Betriebskonzept, wolle aber vor allem schon mal bauen.
- Von Besucherseite wurde eine Rechnung zur Leistungsfähigkeit vorgestellt: Zukünftig sollen in der Spitzenstunde 21 Züge auf der 1. Stammstrecke fahren und 15 Züge auf der 2. Stammstrecke. Von den Letzteren ersetzen aber 3 heutige Regionalzüge, die verbleibenden 12, die heutige S-Bahnen ersetzen, halten im Zentrum aber nur an jeder 3. Haltestelle, das gibt an Bedienungen (Halten) ggü. heute ein Äquivalent von nur 4 Zügen. Plus die 21 Züge auf der 1. Stammstrecke erhält man einen Gegenwert von nur 25 Zügen/h ggü. heute 30 Zügen (gemessen an den Bedienungen). Auf die Frage, wo dabei das Leistungsplus ist, mit dem vordringlich geworben wird, war das Erstaunen groß. Etwas hilflos hieß es, man könne ja später noch mehr Züge fahren lassen. Dazu ist aber zu sagen, dass das schwierig werden wird, wegen der begrenzten Kapazität der Anschlussstrecken zu den beiden Stammstrecken.
- Es hieß, ganz toll wären ja die Express-S-Bahnen, mit denen die Außenbezirke schneller ins Zentrum kommen. Aber auch hier ist einzuwenden, dass diese Züge durch den Mischverkehr, den sie erzeugen (Züge unterschiedlicher Geschwindigkeit auf gleicher Strecke) ja die Kapazität in den Außenästen kaputt machen, wodurch erst recht eine Leistungssteigerung, die dort am dringendsten benötigt wird, schwierig wird.
- Ehrlicherweise wurde eingeräumt, dass mit dem (auch wegen der Express-S-Bahnen) kommenden 15 Min.-Takt ein paar S-Bahn-Nutzer ihren 10-Min.-Takt verlieren. Was aber nicht gesagt wurde, war, dass nun auch alle anderen nie mehr in den Genuss dieses größten Kundennutzens eines 10 Min.-Taktes kommen können. Der dort viel gelobte 10 Min. Takt ist beispielsweise Standard in Hamburg und Berlin und soll zukünftig auch in Stuttgart erreicht werden.
- Nicht bekannt war, dass der um 80 Meter verschobene Nukleus am Hauptbahnhof nun in die Steigung der Zufahrtsrampe geraten wird, so dass die Bahnsteige ein Gefälle haben werden, was ja nicht ganz unproblematisch ist.
- Auf die Frage, dass es ja verdächtig ist, dass der Nutzen immer so viel stieg wie die Kosten, so dass der Nutzen-Kosten-Faktor immer gerade über 1 lag, hieß es: Ja, klar, das wäre doch immer so. Da würden halt sicher die Experten sitzen, die wüssten, an welchen Stellschrauben man drehen muss ...
- Auf die Frage, ob denn von den Besuchern öfter mal nach dem Süd- oder Nordring gefragt würde, hieß es, das würde weniger werden. Aber sie seien auch angewiesen, über solche Alternativen nicht zu reden. Klar sei der Südring ganz prima, aber man habe sich jetzt halt nunmal anders entschieden.
- Auch die üblichen Kritikpunkte (Brandschutz, Frauenkirche) sollen nicht thematisiert werden, da habe man außerdem alles im Griff, es sei ja auch alles genehmigt, man habe überall Baurecht. Hierzu ist anzumerken, dass das ja seit der nötigen Umplanung am Hauptbahnhof nicht mehr gilt. Außerdem hat der Gutachter Viereggs in seinem neuesten Gutachten belegt, dass der Brandschutz nicht funktionieren kann. Und zur Frauenkirche "beruhigen" die Experten, es sei ja bisher (vor Beginn der Tunnelbauarbeiten) nichts passiert!?

- Auf die Frage, wie sich denn zukünftig bspw. ein Besucher aus London zurechtfinden soll, hieß es: Gute Frage, die habe man sich noch gar nicht gestellt.
- Die bergwerkstiefen Rolltreppenschächte würden von den Besuchern nicht kritisch gesehen, vielmehr seien diese beeindruckt von der Optik der Treppenhäuser. Dazu ist anzumerken, dass man die Beschwerlichkeit und den Zeitverlust natürlich so richtig erst später bei der täglichen Benutzung spürt.

**Es wird also als selbstverständlich angenommen, dass die Politik die Bürger über den wahren Nutzen und die wahren Kosten täuscht. Es wird gebaut, ohne dass man einen echten Plan hat. Über die Risiken wird besser nicht gesprochen. Bemerkenswert.**

Hier ein Blick auf die Baustelle:

