

Rundschlag

VON PETER SCHWARZ

Und sie bewegt sich doch

Und da sage noch einer, die Katholische Kirche sei unreformierbar – der römische Apparat ist viel moderner, als religionsfeindliche Schandmäuler wahrhaben wollen: Wie jetzt bekannt geworden ist, soll es im Vatikan sogar eine Schwulen-Lobby geben! Ganz oben auf ihrer Agenda: das Ehegattensplitting für miteinander verheiratete Kurienkardinäle.

In einem nächsten Schritt wird dann die Rolle der Frau aufgewertet: Eine Gleichstellungsbeauftragte kümmert sich ums Gender Mainstreaming und schafft, dem Vorbild der Uni Leipzig folgend, rein männliche Funktionsbezeichnungen ab, weil die diskriminierend sind. Das Vorhaben hat bereits den Segen von Papstin Franziskus.

Er/sie will auch eine neue Übersetzung der Schrift in Auftrag geben. In der „Bibel in gerechter Sprache“ soll, als Petrus den Herrn verrät, dreimal die Henne gackern.

Weil die Katholische Kirche sich zur Welt hin öffnen will, dürfen an der Neufassung des Textes neben Theologen auch Menschen- und Tierrechtsorganisationen mitwirken. Auf Wunsch des „Komitees zur Abwehr undemokratischer Tendenzen und zur Überwindung feudalherrschaftlicher Traditionen“ werden die heiligen drei Könige zu Verwaltungsdezenten herabgestuft. Auch den Forderungen der Aktivisten von „Animal Equality“ (bei uns bekannt als Kämpfer gegen die Affenshow im Schwabenpark) trägt der Vatikan Rechnung: Da es keine artgerechte Haltung ist, Großtiere in einen total engen Stall zu pferchen, werden Ochs und Esel ersetzt durch Hamster und Wellensittich.

Bei der Gelegenheit ist auch die Einführung eines fünften Evangeliums geplant: Ein Tübinger Weltethiker soll die „Frohe Botschaft nach Hans“ verfassen. Küng – nicht dafür bekannt, von Selbstzweifeln angekränkt zu sein – hat in mehreren Interviews versprochen: Seine Version wird die beste.

Die radikalste Neuerung aber plant die Kongregation für die Glaubenslehre: Sie will den Status einer gewissen Ketzergroupierung neu definieren, die bisher nicht als „Kirche“, sondern nur als „kirchliche Gemeinschaft“ gilt. Modernisierte Sprachregelung: Die Evangelischen sind die „Kirche der Wüstgläubigen“.

Dazu kann ein guter Katholik nur sagen: Gott bewahre, das geht zu weit!

Raub am Bahnhof: Täter geschnappt

Öffentlichkeitsfahndung brachte den Erfolg

Waiblingen.

Nach Veröffentlichung von zwei Lichtbildern aus einer Überwachungskamera konnte die Kriminalpolizei Waiblingen nun zwei junge Männer ermitteln, die unter dringendem Tatverdacht stehen, einen Raub am Waiblinger Bahnhof begangen zu haben (*wir berichteten*). Es handelt sich hierbei um einen 18-Jährigen aus Schorndorf und einen 17-Jährigen aus Waiblingen. Nach Veröffentlichung der Bilder waren bei der Waiblinger Kripo mehrere Hinweise eingegangen, von denen sich einige konkret auf die beiden Tatverdächtigen bezogen. Noch bevor die Ermittler auf die beiden zugehen konnten, hatten sie sich bei der Polizei gemeldet. Nach anfänglichem Leugnen räumten sie die Tat ein. Nach ihren Vernehmungen und den erkenntnisdienlichen Maßnahmen wurden die beiden Tatverdächtigen wieder auf freien Fuß gesetzt. Auf sie kommt nun ein Strafverfahren wegen räuberischer Erpressung zu. Es handelt sich um zwei Deutsche, einer von ihnen ist kasachischer Herkunft.

Kompakt

Ehrlicher Finder sammelt Geldscheine ein

Kernen.

Einen echten Geldregen erlebte ein 51-Jähriger am Mittwochnachmittag in Rommelshausen: Zahlreiche Scheine wirbelten durch die Luft. Der Geldbeutel dazu lag daneben auf der Hauptstraße. Der 51-Jährige sammelte alles ein – und brachte es auf sage und schreibe 1700 Euro! Das gesamte Geld und auch den Geldbeutel gab er danach beim Fundamt ab. Darüber freute sich der 31-jährige Besitzer, der seine Geldbörse kurz zuvor verloren hatte. Ein Lob an den ehrlichen Finder!

EXTRA: Serie „Unsere S-Bahn“ – Teil 12 und Schluss

Man wird ja wohl mal träumen dürfen

Dichter Takt, neue Linien, saubere und belebte Bahnhöfe: Gedankenspiele zur Zukunft unserer S-Bahn

VON UNSEREM REDAKTIONSMITGLIED PETER SCHWARZ

Waiblingen.

Wie sieht unser S-Bahn-Verkehr in zehn, in zwanzig Jahren aus? Ein gedankenspielerisches Gespräch mit sechs Schienen-Enthusiasten: Träumen wir doch einfach mal – von Bahnen, die in dichtem Takt fahren; neuen Linien; und sauberen, belebten Bahnhöfen.

Wenn die sechs um den Tisch versammelten ins Erzählen kommen, spannen sie immer wieder den ganz großen Panorama-Horizont auf. Über die S-Bahn reden? Gerne. Aber dann bitte auch gleich über Mobilitätskonzepte und gesellschaftliche Prioritäten, bitte ganz grundsätzlich: Was wollen wir? Großkotzige Hochgeschwindigkeitsstrecken zwischen den Metropolen? Oder ein Gleisnetz, das auch die Fläche zwischen den großen Städten gut erschließt?

Ob Hans Peter Ruff, Jürgen Horan und Eberhard Kögel aus Stetten, Tadeusz Rzedkowski aus Fellbach, Manfred Strecker aus Schorndorf oder Klaus Riedel aus Waiblingen – die sechs kämpferischen Schienenfreunde haben ein gemeinsames Vorbild: die Schweiz. Das Land betreibt seit Ende der 80er Jahre unter dem Motto „Bahn 2000“ ein groß angelegtes Projekt. Klare Leitlinie: möglichst viel Verkehr runter von der Straße, rauf auf die Schiene. Systematisch werden Anschlüsse aufeinander abgestimmt, gezielt gute Verbindungen auch zwischen kleineren Bahnhöfen geschaffen, konsequent Zugkomfort und Taktstärke erhöht. Das ist das krasse Gegenteil von deutschen Entwicklungen: Hierzulande geht es meist um den Bau von Prestige-Trassen, dank derer man in Rekordzeit von einer Großstadt in eine andere kommt.

So viel vorweg, nun aber zur S-Bahn. Da hat es in jüngster Vergangenheit ja durchaus Verbesserungen gegeben: Ringschluss von Backnang nach Marbach; Nachfahrten am Wochenende. Aber da muss doch noch mehr gehen, oder? Visionen ...

Vision 1: Taktverdichtung

Würde die S-Bahn durchgehend im Viertelstunden- oder zu Stoßzeiten gar im Zehn-Minuten-Takt fahren, würde dazu die Remsbahn einen Halbstundentakt durchhalten, hätte obendrein jeder Zug ausrei-



Man kann ja nicht sagen, dass sich nichts tut: Eröffnung der S-Bahn Backnang-Marbach im Dezember 2012.

Archivbild: Habermann

chend Waggons, damit man sich nicht vor- kommt wie ein Dosenfisch – das würde die Bahn gegenüber dem Auto aufwerten.

Problem: Die S-Bahn-Stammstrecke in der Stuttgarter Innenstadt ist längst an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt. Alle Züge werden durch das Nadelöhr, die Tunnelstrecke Stuttgarter Hauptbahnhof tief bis Schwabstraße, gefädelt – hier schafft der VVS nur 24 pro Stunde. Mag sein, dass etwas mehr ginge, wenn ein moderneres Zugsicherungssystem eingeführt würde. Trotzdem die Prognose: Mit einer Taktverdichtung ist vorerst nicht zu rechnen.

Vision 2: Eine Ringbahn

Nicht alle S-Bahnen durch den Flaschenhals Hauptbahnhof pressen, sondern Ringlinien um das Zentrum herum legen – viele Metropolen machen das. Und so kann sich Eberhard Kögel zum Beispiel eine Strecke vorstellen, die von Ludwigsburg im Norden zum Flughafen im Süden nicht durch den Hauptbahnhof führt, sondern daran vorbei, über Waiblingen und Esslingen. Seit vielen

Jahren kursieren immer wieder mal Varianten solcher „Tangenten“, also Bahnlinien, die verschiedene Punkte im VVS-Netz verbinden, ohne das Zentrum anzufahren.

Noch eine Kögel-Idee: Die U1 hat derzeit Endstation in Fellbach – führte man sie weiter über Rommelshausen und Stetten in den Süden nach Strümpfelbach und von dort nordwärts über Großheppach und Korb nach Waiblingen, wären damit mehrere Orte ans S-Bahn-Netz angeschlossen. Dem Einfallsvolumen sind kaum Grenzen gesetzt. Über kein Modell aber ist bislang eine ernsthafte Machbarkeitsdebatte entbrannt. Die Politik streitet lieber um neue Straßen.

Vision 3: Das Bestehende verbessern

Stell dir vor, die S-Bahn kommt an, du steigst aus – und vor dem Bahnhof wartet abfahrbereit der Bus, der dich vollends nach Hause bringt in dein Dorf. Wenn aber die S-Bahn sich verspätet, wartet der Bus halt noch länger – der Fahrer ist ja informiert ... Ach, wenn's doch nur so wäre! In

Schorndorf „fährt einfach der Bus weg, eine Katastrophe“, klagt Manfred Strecker.

Für das „Grünprojekt Remstal“ im Jahr 2019 verspricht die Bahn den Kommunen „Wohlfühlbahnhöfe“. In Wahrheit sind die meisten zu verlotterten Haltepunkten gekommen. Es gibt ehrenamtliche Bahnhofspaten, die sind natürlich zu loben – aber schleicht sich die Bahn auf die Art nicht elegant vor ihren Aufgaben davon? Ein Bahnhof der Zukunft, findet Klaus Riedel, müsste ein „Mobilitäts-Zentrum“ sein mit „Fahrrad-Garagen“ und „E-Cars to go“ – im Hier und Jetzt verkürzt die Bahn selbst am Waiblinger Bahnhof die Schalterzeiten. Zu schweigen von den Schwierigkeiten, die der Behinderte im Rollstuhl, die Frau mit Kinderwagen oder der Radler hat, weil Bahnhöfe und Züge oft alles andere als „barrierefrei“ sind.

Womit wir wieder beim großen Horizont vom Anfang sind: „Die Bahn hoffiert Kunden, die erster Klasse via ICE nach Frankfurt wollen“, sagt Kögel. „Die breite Masse wird vernachlässigt.“

@ Die ganze Serie unter www.zvw.de/s-bahn

Nur Regional-Express kann noch wachsen

Matthias Lieb, Landesvorsitzender des „Verkehrsclubs Deutschland“, sieht die S-Bahn an der Kapazitätsgrenze

VON UNSEREM REDAKTIONSMITGLIED JÖRG NOLLE

Waiblingen.

Die Zukunft der S-Bahn könnte bedeuten, dass sie abgeben muss – Fahrgäste im Verhältnis zum Konkurrenz-Auto. Die Kapazitätsgrenze ist erreicht. Also sollen die Regio-Züge aufgewertet werden. So sieht es der VCD-Landesvorsitzende Matthias Lieb, bekannt geworden bei der Schlichtung als einer der Hauptgegner des tiefgelegten Hauptbahnhofs.

Dem Mann ist schlecht was vorzuwerfen – schon gar nicht Voreingenommenheit oder Unkenntnis. Von der Sache her, wenn es um Gleisbelegungen und Kapazitätsgrenzen geht, hat er eine Ahnung. Dazu braucht es analytischen Geist. Lieb ist Mathematiker. Er saß auch schon für die CDU in einem Stuttgarter Vorort-Gemeinderat, ohne der Partei anzugehören. Berät aber auch SPD-Räte. Lieb schaut sich Zahlen an und urteilt dann. Freilich, ein bisschen Utopie-Überschuss muss schon sein in seinem Ehrenamtsgeschäft. Vorsitzender des VCD, des alternativen deutschen Verkehrsclubs, heißt, so wenig Autoverkehr wie möglich anzustreben und Vorrang für alles, was nicht individualmotorisiert daher kommt.

Aber er ist ja Realist. Deswegen bekommt man nicht sofort das von ihm zu hören, was man unter einer VCD-Position vermuten würde.

Spielen wir das Thema, das unter dem Deckel gehaltenen. Wenn der öffentliche Personennahverkehr, die S-Bahn, aber auch die Schiene insgesamt, hier im Raum wirklich nicht weiter gegen das Auto verlieren soll, und das tut sie derzeit, dann hilft nur eine City-Maut für Stuttgart. Begründet erstens damit, dass dies Instrument in anderen Metropolen der Welt prächtig funktioniert. Und, zweitens, bei der Stuttgarter Kessellage doppelt entspannend wirken würde. Wer bitte kann denn die benötigten Tangentialstrecken bezahlen, etwa

einen S-Bahn-Ausbau von Waiblingen nach Ludwigsburg oder nach Esslingen? Wie wichtig eine Bepreisung des Straßenraums ist, zeigte sich Mitte der 90er Jahre. Da wurde der Kappelbergtunnel fertig. Und auf einmal rasten die mit einem Menschen besetzten, steuerlich geförderten Firmenautos gegen Stuttgart. So kräftig, dass es sich längst auch wieder staut vor der Röhre. Die Rems- und Murr-S-Bahn musste in dieser Zeit bis zu 15 Prozent Fahrgäste abgeben.

Lieb zögert. Er kann sich einfach nicht vorstellen, dass im Autobauerland für eine City-Maut je eine Mehrheit zu organisieren ist. Die Wahlkampfkonkurrenten des neuen Stuttgarter OB Fritz Kuhn wollten diesen ja schon stellen, indem sie ihm (vielleicht nicht ganz zu Unrecht) unterstellten, dass er die Bepreisung des viel zu knappen Stuttgarter Straßenraums in Angriff nimmt. Lieb ist in dieser Frage auf offizieller Kuhn-Linie: Der Parkraum in Stuttgart soll weiter verknappt und verteuert werden. Das soll Lenkungs-funktion haben.

Lieb ist ein erklärter Tiefbahnhof-Gegner. Und vor allem einer, der von den Betreibern des Projekts wahrgenommen wer-

den muss ob seines eben nicht konjunkturbedingten sondern kontinuierlichen Widerstands. Schon haben die Remstal-K-21-Rebellen begriffen, dass sie sich langfristig als VCD-Ortsgruppe (in Schorndorf etwa) organisieren sollten, weil in diesem Verein auch wirklich mit Verstand gekämpft wird.

Lieb ist sogar so gemäßig, dass er be-grenzende Gegebenheiten als solche hin-nimmt. Zunächst. Dazu gehört ganz wesentlich, dass die S-Bahn, gerade aus Rems- und Murr-Sicht, brutalst kontingentierte ist. Die Röhre im Hauptbahnhof, die Station Stadtmitte, mehr als jetzt passt da eben nicht durch. Ein Zweieinhalb-Minuten-Takt ist das Äußerste, jedenfalls bei vor-handener, alter Signaltechnik. Wollte man die S-Bahn als Personenschau-fellader deutlich aufrüsten, müsste diese Röhre ausgebaut werden, neue Gleise her. Oder mindes-tens, so wie in München, noch Bahnsteige zugebaut zu den beiden Trassen links und rechts, damit sich die Wagen schneller ent-laden. Mindestens brauche es eine neue, zeitgemäße Signaltechnik, um den Takt zu verkürzen. Aber auch das bringt nicht viel, schränkt er ein, weil die neuen Triebwagen keineswegs in der Lage seien, Verspätungen aufzuholen. Und zu denen kommt es be-kanntermaßen immer öfter. Wohl beschleunigt die neue Generation besser. Aber allein die Türoptik und Mechanik, die Tatsache, dass der Zug erst anfährt, wenn wirklich der letzte Rollkoffer aus der Lichtschranke gefahren ist, schafft neue Verspätungen. Oft braucht es ja einen zweiten oder dritten Aufruf über die Lautsprecher, den Türbe-reich frei zu machen. So werden sich Verzö-gerungen addieren statt reduzieren. Und natürlich, die Störungen werden erst rich-tig manifest, wenn die große Röhre denn einst gebaut sein sollte. Denn dann kann eine aus dem Takt geratene S-Bahn nicht einfach mehr oben einfahren, so wie es heu-te immer mehr geschieht. Weil jetzt schon das System an der Kante gefahren wird.

Also, folgert der Pragmatiker Lieb, muss der Regionalverkehr ran. Er verspricht sich durch die endlich erfolgte Ausschreibung der Verkehre für 2016 und 2017 mehr Wett-bewerb, Flexibilität, mehr Kundenfreund-lichkeit. Längere Züge, mehr Fahrten, bes-sere Vertaktung: Der im Wesentlichen vom Bund via Regionalisierungsmittel bezahlte

Nahverkehrsdienst der Eisenbahn soll mehr Leute auf die Schiene bringen. Weg von der Straße. So denkt er sich das.

Da beißt sich die Katze freilich wieder in den S-21-Schwanz. Die Kritiker des Kellerbahnhofs sagen ja, die neue Station nehme weniger Verkehr auf als die alte. Es gibt da Berechnungen des Physikers Christoph Engelhardt, der partout nicht auf mehr als 33 Züge in der Hauptverkehrszeit kommt. Der Mathematiker und ausgewiesene Bahnex-perte Lieb übernimmt nicht einfach diese Negativ-Sicht. Es reicht ihm schon zu wis-sen, dass der Tiefbahnhof einen dermaßen krassen Schiefbahnhof darstellt, dass es zu neuen Störungen kommen muss. Es brau-che nur einen Lok-Lenker, der sein Gefährt nicht richtig abbremst, und es geht bei der geplanten Doppelbelegung in der Röhre für lange Zeit gar nichts mehr.

Liebscher Klartext

■ Über S-21-Versprechungen: Es wird immer geworben für Stuttgart 21, dass man mit dem Regionalexpress in acht Minuten vom Flughafen am Hauptbahnhof ist. Das gilt dann aber nur für Flughafen- und Messe-Gäste. Für alle umliegenden Gemeinden gilt, dass es schneller direkt mit der S-Bahn nach Stuttgart geht als mit einem Umstieg beim Flughafen.

■ Über seine Zukunftsvorstellungen: Wenn das S-Bahn-Netz nur mal stabiler wäre, böte es schon mehr Qualität. Alle zwei-einhalb Minuten ist schon eng. Ein 90-Sekun-den-Takt geht zwar, aber nicht im Stuttgarter Netz, weil es keine unabhängigen S-Bahn-Trassen kennt. Man sollte Geld in die Hand nehmen und das, was man hat, optimieren.

■ Über Tarife: Wenn man Gelegenheits-fahrer mehr locken will, braucht es günstigere Tarife. Es gibt auch kein günstiges Angebot für Teilzeitkräfte. Der Einzelfahrschein ist im Ver-gleich zum Auto zu teuer.

■ Über Kappelbergtunnel und City-Maut: Man muss sich schon fragen, ob denn das sinnvoll ist: Den Nahverkehr bezuschussen, und gleichzeitig Straßen ausbauen.



Matthias Lieb.

Bild: Schneider