

Stau 21 in Aalen, oder der disintegrierte Fahrplan

Stuttgart will mit S 21 angeblich das Herz Europas werden. Das Bahn-Herz Ostwürttembergs ist Aalen schon seit 150 Jahren und das mit nur fünf Gleisen und keinem Tunnel. Seit der Einführung des integralen Taktfahrplans pumpt dieses Herz jede Stunde dreizehn Minuten lang mit Ruhe und Gemütlichkeit. Hören wir ihm zu:

In der 22. Minute jeder Stunde kommt der Regionalzug aus Ulm an, hält 6 Minuten und fährt weiter nach Crailsheim bzw. Ellwangen. In der 25. Minuten kommen Regionalzüge aus Stuttgart und Donauwörth an. In der 31. kommt der Regionalzug aus Crailsheim bzw. Ellwangen an, hält 2 Minuten und fährt weiter nach Ulm. In der 35. fahren die Regionalzüge nach Stuttgart und Donauwörth wieder zurück. Die Umsteigezeiten aus allen 4 Himmelrichtungen betragen, mit wenigen Ausnahmen, 4 bis 13 Minuten. Viele Menschen kennen von Aalen nur den Bahnhof.

Nicht genug der Gemütlichkeit, denn alle 2 Stunden und um die halbe Stunde von den Regionalzügen versetzt, pumpt das Herz extra schnell. Da trifft sich der schnelle IRE-Zug aus Ulm mit den Intercities, die zwischen Nürnberg und Stuttgart pendeln, und fährt nach sechzehn Minuten zurück nach Ulm. Da bleiben die Personenzüge in Bewegung, und der Aalener Bahnhof ist häufiger leer als besetzt – außer wenn ein Rangierzug die Industrie bedient oder ein Güterzug durchrauscht.

Doch mit S 21 ist's mit der Ruhe vorbei. Wer das Stresstest-Audit lesen kann, weiß: Ostwürttemberg droht Infarkt 21! Dauernd stehen Zugsätze im Bahnhof rum, zwei eine Viertel-, drei eine halbe Stunde, einer sogar 64 Minuten. Nicht bloß deswegen, weil es den ganztägigen 30Minuten-Takt nach Stuttgart gibt, anstatt nur zu Stoßzeiten. Die Züge zwischen Ulm und Ellwangen geben sich dann Gleis 3 nicht mehr in die Hand, sondern besetzen jeweils Gleis 3 und 4 gleichzeitig. Der RE aus Donauwörth besetzt immer Gleis 5 für eine halbe Stunde, denn Gleis 1 muss frei bleiben – nicht nur für den ICE (wenn er tatsächlich kommt), sondern wegen der RE-Züge, die auf Gleis 2 einfahren. Abwechselnd kommen sie über Stuttgart aus Tübingen und Ulm. Auf Gleis 2 können sie aber nicht mehr stehen, bis sie zurückfahren, denn vorher kommt entweder der ICE oder der nächste RE aus Stuttgart an. Also muss der erste RE auf Gleis 2 herausgefahren werden. Erst wenn der ICE nach Stuttgart weg ist (hoffentlich pünktlich), kann der RE auf Gleis 1 einfahren, kurz anhalten und hinterher fahren. Güterzüge werden seltener leise durchrauschen, sondern häufig die Gleise vor dem Bahnhof besetzen bzw. krachend durch mehrere Weichen hindurchschlängeln.

Mit S 21 ist es mit der Gemütlichkeit beim Umsteigen vorbei. Aus Stuttgart nach Ellwangen steigt man nicht mehr stündlich in 3 Minuten um, sondern abwechselnd in 2 (unmöglich) oder 6 Minuten; nach Heidenheim in nicht mehr 8, sondern in abwechselnd 1 (!) oder 5 Minuten. Wie soll man in 2 Minuten mit schweren Koffern und Kindern umsteigen? In Richtung Stuttgart: aus Ellwangen hat man abwechselnd 8 oder 11 Minuten Umsteigezeit, und aus Heidenheim sind es 6 oder 15 Minuten.

Die heute beliebte Kombination IRE aus/nach Ulm und IC nach/aus Stuttgart ist nicht mehr vorgesehen. Mit S 21 beträgt die Umsteigezeit zum ICE in Aalen 57 bzw. 55 Minuten, zum nächsten RE unmögliche 2 bzw. 1 Minute. Dagegen sind die 11 bzw. 9 Minuten Umsteigezeit zum ICE nach/aus Nürnberg wenig länger als heute. Außerdem liegt der IRE auf der Brenzbahn ungünstig, denn er fährt nur wenige Minuten, statt einer halben Stunde versetzt zum RE.

Wenigstens kann er die 64 Minuten bis zur Rückfahrt auf dem stumpfen Gleis am Bahnsteig 2 stehen, so dass er keinen Durchfahrgleis blockiert.

Lachende, oder wenigstens lächelnde Dritte sind die Umsteiger aus Westhausen bis Donauwörth. All die Jahre haben sie keinen Anschluss an den Intercity gehabt, aber für den ICE soll die Umsteigezeit nur 9 Minuten betragen. Die Riesbahn fährt immer noch im Schneckenempo. Trotzdem kommt Stuttgart den Bopfingern eine Viertelstunde näher. Außer wenn man lieber mit dem Regionalzug fährt; dann erhöht sich die Umsteigezeit nach Stuttgart von 10 auf 14 Minuten, nach Heidenheim von 6 auf 16 (IRE) bzw. 20 (RE). Aus Stuttgart wartet man auch nicht mehr 10, sondern 15 Minuten, und aus Heidenheim nicht mehr 13, sondern 18 (IRE) oder mit RE abwechselnd 22 oder 31 Minuten.

Soll S 21 nach dem Stresstestentwurf realisiert werden, wird zu bestimmten Zeiten der Bahnhof Aalen von ratlosen Umsteigern überrannt sein.

Die Firma sma, die die Simulationen für den Stresstest im Juli herausgegeben hat, hat die Verschlechterungen in Aalen erkannt. Sogar nach der September-Korrektur gibt die sma zu bedenken, die Gleisbelegung in Aalen konnte immer noch nicht angepasst werden, und bestätigt die Notwendigkeit für Rangierfahrten.

Die Bahn scheint bereit zu sein, den integralen Fahrplan in Aalen aufzugeben. Ihr ist die Stadt nicht das Herz Ostwürttembergs, sondern nur ihr eigener Knoten.

Dr. Paul Anderson, Aalen