

Stuttgart 21 – wie es dazu kam

Sven Andersen, Dipl.-Ing.

Grossprojekte werden normalerweise von allen daran Beteiligten im Ganzen konzipiert, geplant, geprüft und dann realisiert. Für Stuttgart 21 traf dieses Vorgehen aber nicht zu. Dieser Aufsatz will in Kürze aufzeigen, wie es überhaupt zu Stuttgart 21 gekommen ist. Da die Anfänge hierzu schon weit zurückliegen und das Wissen über abgelaufene Zusammenhänge verloren zu gehen droht, soll dieser Bericht dazu dienen, diese Abläufe wachzuhalten. Sie sind wesentlich, um die Auseinandersetzungen im gegenwärtigen Konflikt richtig einschätzen zu können.

Im Bundesverkehrswegeplan 1985 war unter den Massnahmen für die damalige Deutsche Bundesbahn auch eine ABS/NBS Plochingen – Günzburg vorgesehen [1]. Diese Planungen griff der damalige Ordinarius der Technischen Universität Stuttgart, Prof. Gerhard Heimerl, auf und empfahl, sie mit einer zukunftsorientierten Schienenverkehrsplanung zu ergänzen.

Heimerl entwickelte zur ABS/NBS-Planung eine Alternative. Sie sah vor, die NBS Mannheim – Stuttgart ab Stuttgart-Zuffenhausen kontinuierlich Richtung Ulm fortzuführen. Dazu sollte die neue Strecke den bestehenden Bahnhof in einem Winkel von 90° in Tieflage kreuzen und anschliessend im wesentlichen parallel zur Autobahn nach Ulm geführt werden [2]. Sein Vorschlag galt nur für den Fernverkehr in der Relation Mannheim – Stuttgart – Ulm – München. Der Kopfbahnhof sollte für alle übrigen Verkehre erhalten bleiben. Von 1985 bis 1988 führten Heimerl und die damaligen massgeblichen Vertreter der Deutschen Bundesbahn hierzu zahlreiche Gespräche, wie erst kürzlich von einem dieser Gesprächspartner zu erfahren war. Was in diesen Gesprächen behandelt wurde, bleibt der interessierten Fachwelt verborgen. Dieser Vorgang charakterisiert einen wesentlichen Punkt der Entstehung von Stuttgart 21: Die wesentlichen Schritte und Entscheidungsgänge sind und bleiben verborgen. Sie sind einer wissenschaftlichen Aufarbeitung nicht zugänglich.

Im Jahr 1988 verfasste Heimerl eine Denkschrift zu seinem Vorschlag und ging damit in die politische Öffentlichkeit [3]. Eine bahnerne Prüfung dieser Trasse ist bis heute nicht bekannt. Der Vorschlag zeigt aus Sicht des Verfassers erhebliche betriebliche Probleme auf: erstens Bahnhof in der Talsenke, zweitens Neigung im Bahnsteiggleisbereich von 15 ‰, das heisst Bremsprobe im Bahnsteiggleis nicht möglich; drittens Anfahren zu den Fildernhöhen gegen eine mehr als 4 km lange Steigung mit 25 ‰ [4] und viertens die gravierenden Probleme im Albanstieg [5]. Eine fachliche Aufarbeitung dieser Probleme steht noch immer aus. Sie wäre aber dringend notwendig gewesen, bevor man mit dieser Trasse, sofern sie sich denn überhaupt unter Abwägung aller bahnfachlichen Punkte als sinnvoll erweisen würde, in die politische Öffentlichkeit ging. Nur eine einzige Führungskraft der früheren Deutschen Bundesbahn hatte es aus eigenem Antrieb gewagt, die von Heimerl propagierte autobahnnahe Trasse aus fahrdynamischen

Gründen kritisch zu hinterfragen [6]. Welcher Reaktion diese Führungsperson sich von dem damaligen Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bundesbahn ausgesetzt sah, darüber hat das Nachrichtenmagazin „Der Spiegel“ kürzlich berichtet [7].

Keine Darstellung von Stuttgart 21 in der Fachliteratur

Als der Verfasser 2005 seinen Bericht zu [5] schrieb, zeigte sich, dass es zu Stuttgart 21 so gut wie keine Fachliteratur gibt. Er hatte sich damals an Prof. Heimerl gewandt und um Aufklärung gebeten. Neben einigen allgemein gehaltenen Aufsätzen hatte er die Beiträge [8] und [9] von Prof. Heimerl erhalten. Man muss wohl den Beitrag zu [9] von 1996 als älteste Fachliteratur zu Stuttgart 21 ansehen. Ein weiterer Beitrag zu Stuttgart 21 erschien 1999 [10]. Die Beiträge zu [9] und [10] enthalten jedoch keinerlei Literaturhinweise; man kann sie deshalb nicht als wissenschaftliche Beiträge ansehen. Es verbleibt als einziger wissenschaftlicher Beitrag zu Stuttgart 21 derjenige zu [2]. In diesem Beitrag sind aber von den 14 angegebenen Literaturquellen acht öffentlich nicht zugänglich, weshalb auch dieser Aufsatz nur eingeschränkt für die Aufarbeitung des Themas Stuttgart 21 behilflich ist.

Die Abläufe zu „Stuttgart 21“ von Ende 1992 bis Mitte 1994

Im Nachhinein kann man wohl diesen Zeitabschnitt als den entscheidenden Zeitraum eingrenzen, in dem es zur Entscheidung für Stuttgart 21 gekommen ist. Obwohl diese Vorgänge jetzt schon mehr als 16 Jahre zurückliegen, müssen sie zwingend aufgearbeitet werden, um den derzeit entstandenen Konflikt zum Projekt zu verstehen.

Am 15. September 1992 entschied sich die Landesregierung Baden-Württemberg nach dem zu dieser Zeit vorliegenden Planungsstand für die Trassenvariante „Heimerl“ (H). Das ist die autobahnnahe Trasse einer NBS Stuttgart – Ulm mit voller Einbindung des Stuttgarter Hauptbahnhofs in das Hochgeschwindigkeitsnetz. Ferner wünschte die Landesregierung eine flughafennahe Trassierung, damit der Flughafen Stuttgart im Nebenschluss an die Schnellfahrstrecke angeschlossen und die Gäubahn von Zürich her – über die S-Bahn – angebunden werden kann. Der Vorstand der DB entschied sich am 8. Dezember 1992 zwar für die autobahnnahe Trassenführung, jedoch mit Beibehaltung des Stuttgarter Kopfbahnhofs, dafür aber mit Abzweigung der Neubaustrecke von der vorhandenen Strecke nach Ulm zwischen Obertürkheim und Esslingen.

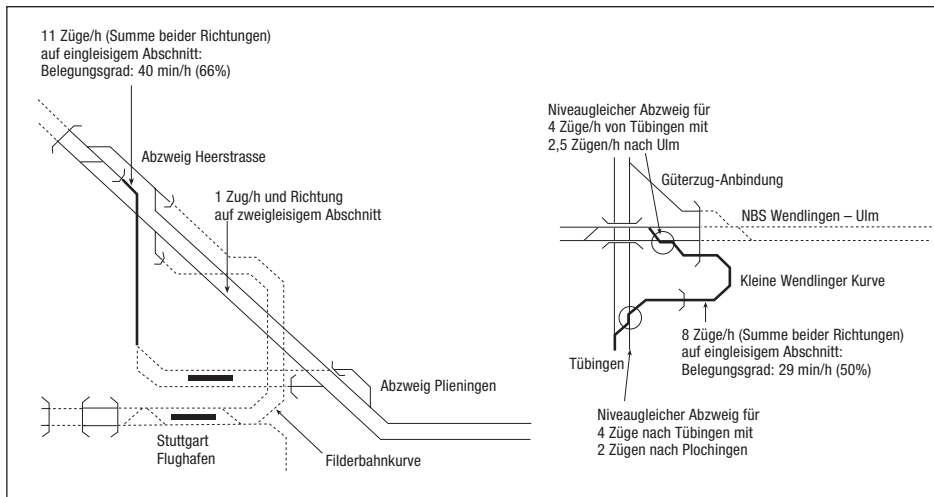
Diese Spärlösung, genannt „H minus“, liess den Anschluss des Flughafens und der Gäubahn von Zürich an die neue Strecke in sinnvoller Weise nicht mehr zu. Diese Ziele konnten nur mit einer Tieferlegung des Kopfbahnhofs und Umwandlung in einen Durchgangsbahnhof erreicht werden. Die Bahn wollte sich dem Gedanken eines Durchgangsbahnhofs nicht verschliessen

und schlug nun dazu vor, eine oberirdische Durchgangsbahnhofsvariante am Rande des Rosensteinparks zu prüfen. Dieser Durchgangsbahnhof war primär für den Fernverkehr gedacht; der Kopfbahnhof sollte in reduzierter Form für den Regionalverkehr erhalten bleiben.

Jürgen Wedler, damals Vizepräsident sowie Bauabteilungsleiter der früheren Bundesbahndirektion Stuttgart, und Heimerl, die gemeinsam konsequent für die Tieferlegung des Stuttgarter Hauptbahnhofs in Form eines um 90° gedrehten Durchgangsbahnhofs an der vorhandenen Stelle des Kopfbahnhofs kämpften, sahen nun eine Möglichkeit darin, mit städtebaulichen Aspekten durch die freiwerdenden Bahnflächen die Politik in Baden-Württemberg ganz auf ihre Seite zu bringen. Wedler, der mit Ablauf des Jahres 1993 altersbedingt in den Ruhestand trat und mittlerweile schon verstorben ist, schrieb dazu am 15. Dezember 1993 einen Brief an den damaligen Vorstandsvorsitzenden der DB AG, Heinz Dürr. Er verweist hierauf als Literaturquelle Nr. 3 in seinem Beitrag zu [2].

Heimerl stellt diese Abläufe in [8] wie folgt dar: *„Aus den Planungen zum Fernbahnhof Rosenstein blieb jedoch die wichtige Erkenntnis, dass mit dem Freimachen der derzeit von umfangreichen Gleisanlagen beanspruchten Flächen gleichzeitig eine grosse Chance für die städtebauliche Entwicklung der topographisch beengten Kernstadt geboten werden kann. Hieraus entstand schliesslich unter Federführung von Vizepräsident Wedler das umfassende Projekt Stuttgart 21 als Synergiekonzept von Verkehr und Stadtentwicklung. Es wurde erstmals im April 1994 der Öffentlichkeit vorgestellt.“*

Im letzten Teil seiner Aussage gibt Heimerl aber eine verkürzte Darstellung der tatsächlichen Abläufe wieder. In einem bahnerne Informationsvermerk vom 24. Februar 1994 an die Vorstände hat das Vorstandsmitglied Ulf Häusler zur Beantragung des Raumordnungsverfahrens für die ABS/NBS Stuttgart – Ulm – Augsburg für den Streckenabschnitt Stuttgart – Ulm einen Sachverhalt dargelegt, der im Punkt Stuttgart Hbf nicht den Vorstellungen von Heimerl und Wedler entsprach. Mit ihrem Antrag spricht sich die DB AG darin zwar für die autobahnparallele Trasse aus, aber unter Beibehaltung des Stuttgarter Kopfbahnhofs. Zu den Vorstellungen des Landes Baden-Württemberg wird ausgeführt: *„Die Kernforderungen des Landes (Fernbahntunnel Stuttgart mit Anbindungen des Hauptbahnhofs, Flughafens, künftigen Messestandorts sowie der Gäubahn), die mindestens 1 Milliarde DM höhere Investitionen auslösen würden, sind generell für die Zukunft offen zu halten. [...] Diese Forderungen konnten nicht Eingang finden, weil selbst bei der Addition günstigster Annahmen bezüglich Erlöserwartungen und Bauzeitverkürzung (Gutachten Prof. Rothengatter im Auftrag des Landes) hierfür die interne betriebswirtschaftliche Verzinsung um einen Prozentpunkt gegenüber der von der Bahn beschlossenen Lösung zurückbleibt (6,56 % zu 7,5 %, Rech-*



nung NGN 4). 1 Milliarde DM zusätzlich wird aus BVWP-Mitteln nicht finanziert, Finanzierungsbereitschaft des Landes ist nicht gegeben.“ Diese Beurteilung stützte sich auf die damals vorgesehenen Kosten, nicht auf die heutigen.

Trotzdem wurde nur sechs Wochen später am 18. April 1994 das Projekt mit der Tieferlegung des Hauptbahnhofs (hier zum erstenmal „Stuttgart 21“ genannt) von Bahn-Chef Dürr und damals führenden Persönlichkeiten aus Baden-Württemberg der Öffentlichkeit vorgestellt (auf Seite 10 in [9]). Das gleiche Vorstandsmitglied, das noch am 24. Februar 1994 den Informationsvermerk gegen die Tieferlegung des Stuttgarter Hauptbahnhofs unterschrieben hatte, schreibt nun aktuell in einem Leserbrief an das Magazin „Der Spiegel“ als Antwort zu [7]: „In meiner Zeit als Vorstand habe ich das Projekt in jeder Beziehung gefördert, und das aus voller Überzeugung: Ich hatte die erste Wirtschaftlichkeitsberechnung erstellt und war zu einem positiven Ergebnis gekommen. Von Fachleuten mehrfach überprüft – die Berechnungen blieben positiv. Sie waren erst die Basis für Herrn Dürr, auf die politischen Entscheidungsträger zuzugehen. In vielen öffentlich geführten Diskussionen habe ich das Projekt vertreten und fand eine breite Zustimmung.“ [11]

Wem nützt Stuttgart 21?

Mit der Entscheidung zu Stuttgart 21 mussten sich die Bahn und der Bund diese Frage stellen. Für die Bahn darf aber nur die Frage entscheidend sein: Inwieweit nützt Stuttgart 21 dem Fernverkehr? Bahnchef Rüdiger Grube führt in dem Interview zu [12] aus: „Ein Kopfbahnhof bleibt immer ein enger Flaschenhals, und der ist auf einer Magistrale wie Paris – Stuttgart – Wien – Bratislava nicht zukunftstauglich.“

Wenn es ihm wirklich um die Verkürzung der Reisezeit zwischen Paris und Bratislava ginge, dann gibt es westlich von Stuttgart eine erheblich preiswertere Lösung für die Beschleunigung der Reisezeit Paris – Stuttgart, so wie es die Vereinbarung von La Rochelle in Artikel 5 Absatz 4 ermöglicht. Der Verfasser hat in [13] konkret aufgezeigt, wie eine mögliche Reisezeit Paris – Stuttgart von 2 h 29 min erreicht werden kann.

Die Frage eines Nutzens von Stuttgart 21 für den Fernverkehr darf sich aber nicht auf die Auflassung des Kopfbahnhofs beschränken. Diese Frage muss ganz entscheidend

die Zulaufstrecken auf den Verkehrshalt in Stuttgart Hbf betrachten. Aus Richtung Stuttgart-Zuffenhausen nach Stuttgart Hbf tief ist zwar planerisch der Status quo gegenüber heute gegeben. Für die Betriebsführung wird sich aber eine Verschlechterung ergeben, da im Verspätungsfall die Regionalzüge in diesem Abschnitt nicht mehr wie heute gegeben die S-Bahn-Gleise ad hoc mitbenutzen können.

Im Bereich des Flughafenbahnhofs auf den Fildern wurden zwischen 1994 und 1997 noch wesentliche Änderungen vorgenommen. Der Flughafenhalt sollte anfangs nur als Kopfbahnhof (!) für Züge der Relation von Stuttgart nach Ulm und Tübingen genutzt werden. So plante es Heimerl noch 1997 [14]. Auch sollte nach dieser Untersuchung ein Hochgeschwindigkeitszug Paris – München nach dem Halt in Stuttgart Hbf tief kurz danach zusätzlich im Kopfbahnhof (!) am Flughafen halten. Ein Fernverkehrshalt am Flughafen kostet aber zusätzliche fünf Minuten Reisezeit [15]. Diese Reisezeit ist nachteilig für die Mehrheit der hier in den ICE-Zügen durchfahrenden Reisenden. In einem ähnlichen Fall hat die Intraplan Consult GmbH begutachtet, dass im viel bedeutsameren Flughafenbahnhof Düsseldorf-Flughafen Regionalzüge halten sollen, aber keine Fernzüge.

Ganz entscheidend war die Prüfung der Frage: Wie viele SPFV-Fahrplantrassen sind denn überhaupt von Stuttgart Hbf tief in Richtung Ulm möglich? Denn deren Zahl wird durch die Mitbenutzung der Ostausfahrt durch die Regionalzüge und die Fernzüge Richtung Zürich im Abschnitt Stuttgart Hbf tief bis zum Abzweig Kleine Wendlinger Kurve entscheidend eingeeignet. Diese Problematik ist zum ersten Mal durch das Ende Juli 2010 im Internet vom Stern-Reporter Arno Luik veröffentlichte SMA-Gutachten aufgezeigt worden. Die mögliche Anzahl der durchführbaren SPFV-Fahrplantrassen Stuttgart – Ulm wird nun entscheidend durch die betriebliche Problematik in der höhengleichen und eingleisigen Wendlinger Kurve hervorgerufen (siehe hierzu das Bild oben). Ohne Änderung der aufgezeigten Betriebsbelastung in dieser Kurve hatte SMA nur die Durchführung von zwei ICE-Linien pro Stunde und Richtung und einer zweistündigen RE-Linie nach Ulm ermitteln können. Dies sind in Summe 80 Züge. Da man aber 103 Zugbewegungen tagsüber in [16] ausgewiesen hat, musste ein gleich grosses Gesamtzugangebot für die Neu-

Bereich Flughafen und Abzweig Neckartal. Nachzeichnung der Folie Nr. 16 aus der Präsentation von SMA am 4. Juni 2008 bei der NVBW Baden-Württemberg in Stuttgart.

baustrecke tagsüber möglich gemacht werden. Das ist in der Zwischenzeit ab Juni 2008 geschehen. Die durchgeführten Änderungen kann man indirekt der Stellungnahme SMA vom 28. Juli 2010 entnehmen, die auf der Homepage des baden-württembergischen Landesverkehrsministeriums einzusehen ist. Nun wurden planerisch drei ICE-Linien (96 Züge) und einige Verstärkerzüge eingeplant. Diese Massnahme hat aber zur Konsequenz, dass die zwei geplanten RE-Linien von Nürtingen über Stuttgart-Flughafen und weiter nach Waiblingen beziehungsweise Bietigheim von diesem Laufweg herunterzunehmen und auf den Laufweg über Plochingen umzulegen sind. Über die kleine Wendlinger Kurve sind nun vier Züge pro Stunde (Summe beider Richtungen) auf eingleisigem Abschnitt vorgesehen. Auf der ICE-Strecke ist planerisch nun die Kreuzung von zwei Zügen pro Stunde von Tübingen mit drei Zügen nach Ulm geplant. Nur so konnte die dringend angezeigte Verminderung der Betriebsschwierigkeiten in der eingleisigen und höhengleichen Wendlinger Kurve erreicht werden.

Die westliche Zufahrt zum Flughafenbahnhof wurde eingleisig geplant (siehe Bild). DB Netz hat hier auf Basis der von SMA geforderten Betriebssimulation eine zweigleisige Ausführung gefordert. Die wiederholt von der Landesverkehrsministerin Tanja Gönner bei öffentlichen Auftritten dazu gewählte Formulierung, „man sei der Empfehlung von DB Netz gefolgt, die westliche Zufahrt zum Flughafenbahnhof von Anfang an zweigleisig auszubauen“, ist eine beschönigende Darstellung hierzu.

Es muss aber in diesem Zusammenhang der Frage nachgegangen werden, aus welcher Überlegung heraus es überhaupt erst zur Planung einer eingleisigen westlichen Zufahrt kommen konnte?

Von einer von Anfang an durchdachten und offen dargelegten Planung zu Stuttgart 21 kann nicht die Rede sein.

Literatur

- [1] Grübmeier, J.; Heinisch, R.: Massnahmen der Deutschen Bundesbahn im Bundesverkehrswegeplan '85. Die Bundesbahn 10/1985, Seiten 827 – 832.
- [2] Wedler, Jürgen: Entwicklung und Effekte des Projekts Stuttgart 21. Eisenbahntechnische Rundschau 6/2001, Seiten 345 – 354; hier insbesondere Bild 4 auf Seite 348.
- [3] Heimerl, Gerhard: Trassenführung der DB-Schnellfahrstrecke Stuttgart – Augsburg (– München). Anmerkungen und Überlegungen zur Dokumentation der Voruntersuchungen der ABS/NBS Plochingen – Günzburg, August 1988.
- [4] Le projet Stuttgart 21. Le Rail, September 2010, Nr. 169, Seiten 18 – 25.
- [5] Andersen, Sven: Neubaustrecke Stuttgart – Ulm realisierbar? Eisenbahn-Revue International 8-9/2005, Seiten 368 – 369.
- [6] Happe, E.: Kritisches zur Neubaustrecke Stuttgart – Ulm. Eisenbahn-Kurier 2/1992, Seiten 28 – 31.
- [7] Rennbahn in der Randlage. Der Spiegel 37/2010, Seiten 140 – 142.
- [8] Heimerl, Gerhard: Verschlungene Wege zum Ziel. Umwege und Hürden auf dem Weg zu

Stuttgart 21. Quelle und Jahr unbekannt. Nach dem Inhalt frühestens Mitte 1994 erschienen.

- [9] Heimerl, Gerhard: Leistungsfähiges Verkehrswesen als Standortfaktor. Eisenbahningenieur, 47. Jahrgang, Heft 5/1996, Seiten 8 – 12.
- [10] Sommer, Hans: Stuttgart 21 – Chancen für Stadt und Bahn. Eisenbahntechnische Rundschau 7-8/1999, Seiten 459 – 462.
- [11] Häusler, Ulf: Leserzuschrift in Der Spiegel 39/2010, Seite 11.
- [12] Die Wahrheit muss auf den Tisch. Streitgespräch zwischen Grube und Hermann. Der Spiegel 38/2010, Seiten 112 – 114.
- [13] Andersen, Sven: Frankfurt (Main) – Paris unter 3 Stunden! Eisenbahntechnische Rundschau 3/2008, Seiten 92 – 98.
- [14] Heimerl, G.; Dobeschinsky, H.; Reul, S.: Stuttgart 21 – Ergänzende betriebliche Untersuchungen. Verkehrswissenschaftliches Institut an der Universität Stuttgart 1997, insbesondere Seiten 95 und 105.
- [15] Antwort Prof. Dr.-Ing. Hans Sommer, Vorsitzender der Geschäftsleitung der DB Projekt GmbH Stuttgart 21, auf eine Zuschrift des Verfassers in ETR 12/1999, Seite 862.
- [16] Regierungspräsidium Tübingen: Planfeststellungsbeschluss für die ICE-Neubaustrecke Wendlingen – Ulm PFA 2.3 (Albhochfläche) vom 12. November 2008, Seite 121.