Stuttgart 21 und Baden-Württemberg: Mit Hochgeschwindigkeit an die Wand?
Teil 3: Das neue Herz Europas – oder im Südwesten fast nichts Neues?
Von Florian J. Anders, Gerhard Ahrens und Roland Holderer

Der Schreck muss gewaltig gewesen sein: SBB-Chef Andreas Meyer wurde kurzzeitig als neuer Bahnchef gehandelt und die EU will insbesondere die „Megaprojekte" bei den TEN-V-Vorhaben auf den Prüfstand stellen. Anders lässt sich nicht erklären, dass ausgerechnet am 1. April die Unterzeichnung des noch ausstehenden Vertrages zu Stuttgart 21 für den nächsten Tag angekündigt wurde. Selbst Stuttgarts OB Schuster, eifrigster Verfechter des Projekts wusste noch nicht einmal auf Nachfrage der Presse, dass Verkehrsminister Tiefensee persönlich am nächsten Tag hierfür anreisen würde. Wenige Monate zuvor plante man noch Termine mit einer 21 im Datum und der Bundeskanzlerin als Patin. Nun geschah alles ganz schnell und unspektakulär: Der Bundesverkehrsminister unterschrieb für den Bund, Ministerpräsident Oettinger unterschrieb für das Land und gar in Vollmacht für die Stadt und die Region. Für die DB AG unterschrieb der öffentlich nahezu unbekannte Vorstand Stefan Garber. Durch den von Gegnern bezeichneten „verspäteten Aprilscherz", scheint der Weg endlich frei für beide Projekte. Was veranlasste die Politik hierzu, zumal nach wie vor die technischen und betrieblichen Mängel des Prestigeprojekts nicht entkräftet wurden? Die Autoren versuchen ein wenig Licht ins Dunkle des Tunnelbahnhofs zu bringen.

„Uns brennt der Kittel", so wird im Oktober 2008 die CDU-Fraktionschefin Iris Ripsam aus dem Stuttgarter Gemeinderat zitiert – kein Wunder. Als die Projektgegner erhebliche Kostenrisiken aufdeckten (siehe hierzu ***BAHN-REPORT*** 5/08, S.74), reagierte das Land mit einem Teileingeständnis und glänzte mit Zahlenakrobatik, um das Projekt schön zu rechnen. Der Bundesrechnungshof prophezeite kurze Zeit später eine Kostenüberschreitung für beide Vorhaben auf 8,5 Mrd. EUR, als der Haushaltsausschusses des Bundestages sich mit S 21 erstmals beschäftigte (siehe ***BAHN-REPORT*** 1/09, S. 75). An seiner Kritik hält er bis heute fest und forderte umfangreiche Prüfbefugnisse für beide Projekte ein. Zu den im Oktober 2008 von Brandschutz-Experten vorgestellten Sicherheitsrisiken bei Stuttgart 21 (S 21) schwieg die DB AG. Nach dem Gebäudeeinsturz in Köln begegnete sie den erneut artikulierten Risiken beim Tunnelbau nur wieder mit Beschwichtigungen. Die blind vertrauende Politik bekam so ein erhebliches Glaubwürdigkeitsproblem in der Öffentlichkeit. Da die Vertragsunterzeichnung mehrmals verschoben werden musste, bedurfte es endlich einer Siegesbotschaft:

Als der Haushaltsausschuss des Bundestages sich wieder mit dem Projekt beschäftigte, nahmen die diesbezüglich zunehmend genervten Mitglieder eine außerplanmäßige Verpflichtungsermächtigung des Bundesfinanzministeriums auf Antrag des Bundesverkehrsministeriums über 280,2 Mio. EUR zur Kenntnis, um die Sache nicht noch einmal auf den Tisch zu bekommen.

So hieß es dann in der Pressemitteilung des Bundestages vom 18.03.09: Das Vorhaben „Stuttgart 21" ist von „hoher *politischer* Bedeutung" (Hervorhebung d. d. V.) für die Bundesregierung. Diese Formulierung lässt erahnen, wie man den *verkehrlichen* Nutzen des Projekts auf Bundesebene sieht. Intern priorisieren sowohl Bund als auch DB AG klar das Rheintal. Zugunsten der 950 Mio. EUR Mitfinanzierung des Landes für die fehlgeplante NBS Wendlingen – Ulm, akzeptiert man offensichtlich die Zementierung der bestehenden Probleme des Korridors Stuttgart – Ulm für den Güterverkehr (siehe ***BAHN-REPORT*** 6/07, S. 100). Aus verkehrlicher Sicht ein fragwürdiger Pyrrhussieg zugunsten lokalpolitischer Rechthaberei.

Politik nach wie vor in der selbst gestellten Falle

Der Wille vieler Politiker (insbesondere bei der SPD) ist groß, einen Umbau des Knotens Stuttgart auf den Weg zu bringen, wobei sie das Projekt als einzige Lösung akzeptieren. Das Gebaren der DB AG weist aber darauf hin, dass hier mehr Fallstricke und Risiken versteckt sind, als bisher bekannt wurde. Jüngst wurde gar von einer internen Nachrichtensperre bei der DB AG bezüglich S 21 gesprochen.

Anstatt das Projekt aber skeptischer zu betrachten, bleiben die befürwortenden Parteien betriebsblind und eliminieren weiterhin lediglich fraktionsintern kritische Fragen. Auch auf kommunaler Ebene setzt sich dies fort. Vor dem Hintergrund der Gemeinderatswahlen im Juni 2009 in Stuttgart befürchten wohl insbesondere die vehementen Befürworter des Projekts, CDU und SPD herbe Stimmenverluste, wenn es den Gegnern gelingen sollte, das Projekt zum Wahlkampfthema zu machen. Dafür sprechen deren in den letzten Jahren initiierte öffentliche Veranstaltungen, wo regelmäßig tausende Bürger sich offen gegen das Projekt bekannten. Man erinnere sich auch an die 61.000 gültigen Unterschriften für ein Bürgerbegehren bzgl. Stuttgart 21. Auch die von Denkmalschützern initiierte Bundestags-Petition zum Erhalt des in großen Teilen vom Abriss bedrohten Hauptbahnhofs (z. B. Seitenflügel) verpasste um nur fünf Stimmen die 5.000er-Marke und stellte damit die erfolgreichste Petition im Jahr 2008 dar. Bereits im Herbst bekannten sich hunderte namhafte Architekten weltweit gegen den unsanften Teilabriss des Bahnhofs. Als Ende Februar im Stuttgarter Rathaus Professor Heiner Monheim (Universität Trier) und Dr. Martin Vieregg (Vieregg-Rössler) über Mängel des Projekts referierten, reichten selbst drei Sitzungssäle nicht aus, um alle interessierten Bürger unterzubringen.

Dem Ganzen begegnete man seitens der Stadt mit immer verzweifelteren Propagandamaßnahmen, welche die Öffentlichkeit eher negativ goutierte. Denn anstatt sich dem tiefgreifenden Misstrauen endlich mit klaren Aussagen zu stellen, begegnet man ihm nur mit verklausulierten, überholten Floskeln an der Grenze der fachlichen Wahrheit.

Stuttgarts OB Schuster erlebte erst kürzlich eine Schlappe, als die Idee eines mit ca. einer Million Euro veranschlagten neuen Infopavillons auf dem Schlossplatz in einer hitzigen öffentlichen Debatte medienwirksam regelrecht implodierte. Selbst die FAZ amüsierte sich über das daraufhin von Schuster veranstaltete Kultursymposium mit dem Namen: „Ein Bild der Stadt von morgen". Ganz im rückwärtsgewandten Sinne der Debatte von vor 15 Jahren versucht man wieder einmal durch einen kulturellen Überbau das Projekt zu rechtfertigen. Schusters neueste Idee: eine Schlossgarten-Philharmonie, nachdem private Investoren nach wie vor sich rar machen. Ähnlichkeiten mit der Hamburger „Elbphilharmonie" sind sicher rein zufällig. Aufgrund der bisherigen Salamitaktik und der Beschwichtigungen durch die DB AG, die befürwortenden Experten und durch die Politik bezüglich der immer neuen aufgedeckten technischen und finanziellen Risiken des Projekts, gelingt es den Gegnern so spielend sogar Bürger für sich zu mobilisieren, die dem Vorhaben prinzipiell zugeneigt sind. Die Bevölkerung scheint zwar zunehmend projektmüde, wie jüngst die Süddeutsche Zeitung attestierte, will aber sehr wohl endlich belastbare Fakten sehen und mit entscheiden.

Selbst die lokale Presse berichtete angesichts der zahlreichen verpatzten „Durchbrüche" und aufgedeckten Mängel nur noch verhalten. Die Gefahr bestand, dass die Stimmung endgültig kippen könnte. So versuchte man nun durch die Hau-Ruck-Aktion Kritikern (nicht nur bei den Bürgern, sondern auch bei Bund und Bahn) die Grundlage zu entziehen. Ein gefährliches Spiel, denn Stuttgart 21 beginnt erst einmal mit der Modernisierung des Kopfbahnhofs, was die Gegner argumentativ für sich nutzen könnten:

Modernisierung des Kopfbahnhofs als Provisorium

Mit der Ausschreibung des Umbaus des Gleisvorfeldes im EU-Amtsblatt (2008/S 248-331107) legte nämlich die DB AG erstmals konkrete Daten offen. Der Umbau ist nötig, da alle Prellböcke 100 m von der Querbahnsteighalle wegverlegt werden müssen, um überhaupt das Baufeld für den neuen Durchgangsbahnhof frei zu bekommen. Da somit die Bahnsteige mit den Gleisen verlegt werden müssen, kommen 6.000 m² neu zu errichtende Bahnsteigfläche nebst Überdachungen noch hinzu. Dieses Provisorium soll mindestens ein Jahrzehnt bestehen bleiben. Dies wirkt bereits in

großen Teilen wie eine bauliche Ertüchtigung des Kopfbahnhofs. Zwischen den Zeilen wird aber deutlich, dass auch der komplette Spurplan erneuert und modernisiert wird – um dann durch den Tunnelbahnhof entbehrlich gemacht zu werden.

Ein neues Stellwerk nur für die Bauphase?

Für den Laien sieht diese Ausschreibung in Verbindung mit den Erläuterungen des Planfeststellungsverfahrens sehr harmlos aus. Bei näherer Betrachtung wird die Verschleierungstaktik für Experten aber schnell deutlich: Es werden nicht nur einfach Weichen ausgebaut, sondern auch in ihrer Reihenfolge versetzt, also eine Spurplanveränderung durchgeführt. In der jetzt vorhandenen Relais-Stellwerkstechnik des Hauptbahnhofes müsste dies entsprechend abgebildet werden. Die neuen Fahrwege müssten durch neue Verbindungskabel und durch Umstecken der Kabelbrücken in das Stellwerk neu„einprogrammiert" werden. Bei einem solch aufwändigen Umbau können an den anderen Kabelverbindungen versteckte und schwer auffindbare Kabelbrüche entstehen. Sie können u. U. die Sicherheit des Stellwerks beeinträchtigen, mindestens aber eine Störung verursachen. Aufgrund des Alters der Kupferkabel wäre dies in aller Regel durch das EBA also kaum genehmigungsfähig.
Das Resultat ist, dass für den Gleisfeldumbau erst das alte Stellwerk durch ein neues Elektronisches Stellwerk (ESTW) ersetzt werden muss, damit überhaupt erst die Spurplananpassung für die Baufeldfreimachung durchgeführt werden kann. Man verwirklicht damit also einen wichtigen Baustein einer Ertüchtigung des Kopfbahnhofs, um S 21 überhaupt bauen zu können. Die Indizien hierfür ergeben sich z. B. aus den Planfeststellungsunterlagen, wo beiläufig von einer Modernisierung der Stellwerksbedienplätze die Rede ist. Auch die Baukosten sind verdächtig.
Bei einem Anhörungstermin am 07.04.03 zur Schnellbahnstrecke, wurden für 40 umzubauende Weichen 35 Mio. EUR angegeben. Heute, wie bei allen Zahlen des Projektes, dürften diese deutlich höher liegen. Alleine schon die Anzahl der umzubauenden bzw. neuen Weichen hat sich laut der Ausschreibung auf 50 erhöht. Auch die Anzahl der 199 neu zu bauenden Signalfundamente (heute sind es 245) spricht für eine Generalmodernisierung anstatt des gerne suggerierten begrenzten Rückbaus zur Baufeldfreimachung. Denn wenn nicht wieder einmal das EBA zu einer Ausnahmegenehmigung für das Projekt genötigt wird, müssen mit einem neuen ESTW auch alle alten Signale (Hp/Vr-Signalbilder) ausgetauscht werden. Der Wegfall von 46 Signalen ergibt sich weitgehend aus dem Rückbau der Richtungs- und Kurswagengleise, die heute schon nicht mehr genutzt werden. Da das „provisorische" ESTW bis zum Wechsel auf den neuen Durchgangsbahnhof in Betrieb bleiben muss, wird man dessen Bauteile nicht in den noch zu errichtenden Stellwerken für S 21 verwenden können. Die Bauteile des Interims-ESTW werden dann bestenfalls in den Ersatzteilbeständen der DB Netz AG landen oder sonst schlicht verschrottet werden.

Eine halbe Ertüchtigung des Kopfbahnhofs für einen späteren Abriss

Diesen Weichenvorfeldumbau würde man bei einer Ertüchtigung des Kopfbahnhofs übrigens auch nutzen, aber nicht um die Bahnsteiggleise vorzuziehen, sondern um Weichen mit größeren Radien für eine höhere Ein- und Ausfahrgeschwindigkeit (60-80 km/h) einzubauen. Zusammengefasst bedeutet dies, dass die Kernkomponenten einer Beibehaltungsvariante für den Kopfbahnhof, nämlich Errichtung eines ESTW, Neuordnung des Gleisvorfeldes, sowie Renovierung der Bahnsteige und des Daches entweder vollständig oder bereits partiell für S 21 umgesetzt werden. Nur mit dem Unterschied, dass diese Maßnahmen nach Fertigstellung sofort einen Mehrnutzen für die Kunden in der Region hätten, bei S 21 dies aber gerade einmal das Provisorium darstellt, welches dann später abgerissen werden soll.

Auslegungssache

Warum erscheint einerseits der Umbau des Gleisvorfeldes bei S 21 so günstig, während bei „Kopfbahnhof" 21 (K 21), dem Gegenkonzept der Gegner, dieser Wert mit über einer Milliarde Euro durch DB Projektbau beziffert wird? Zwei Beispiele illustrieren, wie man durch geschickte Auslegung eines Begriffs die öffentliche Meinung manipulieren kann:

- Die neuen Weichen werden z. B. laut Ausschreibung von der DB AG beigestellt, was angesichts direkter Lieferverträge nicht ungewöhnlich ist. Ungelogen sorgt dies für geringere Baukosten. Diesen Vorteil müsste man aber auch einer Beibehaltungsvariante zugestehen.
- Mit dem „Umbau unter rollendem Rad" rechnete DB Projektbau 2005 vor dem Verwaltungsgerichtshof Mannheim (Klage zu S 21) K 21 durch zahlreiche Zuschläge künstlich schlecht. Die Politik wiederholt diese Zahl bis heute ungeprüft. Das Provisorium für S 21 beziffert man bei DB Projektbau dagegen mit wenigen Millionen Euro. Entweder hat man diese Zuschläge hier klein gerechnet oder der Gleisvorfeldumbau ist weitaus kostengünstiger machbar, als vor Gericht suggeriert wurde.

Rasche Verbesserungen für den Nahverkehr blockiert

Ein besonderes Beispiel für die Dreistigkeit der Planer und der Machtlosigkeit der Verwaltung bezüglich S 21 ist das Beispiel eines Bahnsteigs für RE-Züge im Stuttgarter Vorort Vaihingen. Seit Jahren fordern zahlreiche Verkehrsplaner, sowie Verbände wie PRO BAHN oder VCD einen solchen Bahnsteig, an dem RE-Züge von der Gäubahn halten können, damit Fahrgäste in Richtung Flughafen und Messe in die S-Bahn umsteigen können. Der Fahrzeitgewinn ist enorm. So muss man nämlich nicht erst 10 Minuten mit dem RE bis zum Hauptbahnhof fahren, um dort in die S-Bahn einzusteigen, die nach 26 Minuten den Flughafen erreicht und dabei abermals durch Vaihingen fährt. Der Bahnsteig für einen Über-Eck-Umstieg wird mit dem Verweis auf S 21 regelmäßig abgelehnt. Offiziell sehen die Verwaltung der Region und des Landes dafür keinen Bedarf, da ja die Züge der Gäubahn zukünftig alle über den Flughafen fahren sollen, obwohl man sich hinter vorgehaltener Hand des Bedarfs bewusst ist. In einer Präsentation der DB Projektbau aus dem Sommer 2007 zeigte sich nun, dass während der ca. einjährigen Inbetriebnahmephase von S 21 die Regionalzüge in Stuttgart-Vaihingen enden sollen. Die Kunden sind dann gezwungen mit der S-Bahn zum Hauptbahnhof zu fahren. Entsprechend ist exakt ein solcher provisorischer Bahnsteig für Regionalzüge geplant, dessen Bau man GERADE wegen S 21 in der Öffentlichkeit immer wieder abgelehnt hat.
Dieser Bahnsteig hätte schon längst eine verkehrliche Wirkung entfalten können und manche der Fahrzeitverkürzungen bei S 21 aus Richtung Süden stark relativiert.

Ernüchternde Bilanz

Alle Beispiele illustrieren, dass mittlerweile immer mehr Bürger und zunehmend auch die Presse den Verfechtern des Projekts misstrauen. Anstatt eine Versachlichung der Diskussion herbeizuführen, in dem man endlich alle Fallstricke offenlegt, zwingt die Politik die Presseabteilungen, nur noch mehr Werbepropaganda zu produzieren, was das Misstrauen der Bürger weiter schürt. Das Beispiel Stuttgart-Vaihingen zeigt, dass selbst die vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Verwaltung und Verkehrsverbänden stark belastet ist. Um Stuttgart 21 nicht zu gefährden, muss diese immer öfter sinnvolle verkehrliche Vorschläge im Keim ersticken, bzw. mithelfen, bestehende Mängel vor der Öffentlichkeit zu verschleiern.
Die Verwaltung ist sich also durchaus bewusst, dass die Kritik berechtigt ist. Nicht umsonst ist sie genötigt, jedes erdenkliche juristische Mittel zu nutzen, um einen Bürgerentscheid in Stuttgart um jeden Preis zu verhindern, denn der politische Wille steht nach wie vor fest.
Egal wie es weitergeht, es bleibt ein Fakt, dass auch mit einer Unterschrift unter den Verträgen die Mängel weiterhin bestehen und beide Vorhaben erst einmal umgesetzt sein wollen. Mehrere Planfeststellungsverfahren sind noch immer nicht eröffnet worden – wohl nicht ohne Grund.

Kommen, sehen, lesen.

Der ***BAHN-REPORT*** informiert aktuell und umfassend über das Geschehen entlang der Schiene. Lesen Sie selbst. Am besten im Abo.

www.bahn-report.de
BAHN-REPORT
Die guten Seiten der Bahn.