

## Stuttgart 21 und Baden-Württemberg: Mit Hochgeschwindigkeit an die Wand?

Von Florian J. Anders und Gerhard Ahrens

Nach etlichen Durchbrüchen scheint Stuttgart 21, welches den Umbau des heutigen Kopfbahnhofs in einen Durchgangsbahnhof sowie ca. 60 km Tunnelbauwerke vorsieht, zumindest politisch in trockenen Tüchern zu sein (vgl. **BAHN-REPORT 5/07**, S. 20). Der Bund forderte erstmals die volle Abdeckung der Baukostenrisiken, weshalb Baden-Württemberg nur mit einem spektakulären Milliardenbetrag das Projekt wieder vor dem sicheren Scheitern bewahren konnte. Landes-Finanzminister Stratthaus' Aussage, dass ein Groß-

teil der Regionalisierungsmittel in dieses Projekt flösse, wurde umgehend demontiert. Man werde keinen Gang im Nahverkehr zurückschalten, so Innenminister Rech, obwohl man nur wenige Wochen zuvor die bundesweit größten Kürzungen im SPNV umsetzte, welche mit nur 14 Mio. EUR vermeidbar gewesen wären. Die Autoren zeigen auf, dass man seit 2001 für das Projekt eine ganze Reihe von Zugeständnissen machte, die zunehmend der Schiene in diesem Bundesland schaden.

Glänzte Baden-Württemberg früher noch mit intelligenten, lokal initiierten Konzepten im Nahverkehr, so sind seit 2001 mit der ersten teuer erkaufte Rettung von Stuttgart 21 viele Unsitten eingerissen, die diese positiven Effekte der Regionalisierung hemmten oder gar verhinderten: 1999 hatte der damalige DB-Vorstandsvorsitzende Ludewig das vom (schwäbischen) Amtsvorgänger Dürr initiierte Projekt aus Kostengründen auf Eis gelegt und auch der Bund äußerte Bedenken, die wohl bis heute bestehen. Doch anstatt einen Neuanfang wie in Frankfurt oder München zu wagen, versuchte man eine Reanimation und schlug bereits 2000 der DB vor, bei Stuttgart 21 freiwerdende Grundstücke durch die Stadt aufzukaufen sowie zusätzlichen SPNV bei DB Regio zu bestellen. So sollen der DB das Vermarktungsrisiko (geplant waren eigentlich 1 Mrd. EUR Erlöse, die DB bekam die Flächen aber nicht los) abgenommen sowie weitere Kostenrisiken abgedeckt werden. Am 16.02.01 konnte dann endlich ein Durchbruch für Stuttgart 21 gefeiert werden. Möglich wurde dies durch noch umfangreichere Grundstückskäufe (darunter die Gäubahn Nordbahnhof – Stuttgart-Vaihingen) durch die Stadt Stuttgart für 460 Mio. EUR aus EnBW-Anteilverkäufen sowie durch weitere Zuschüsse von Region und Land. Da die DB zeitweise sogar die NBS Wendlingen – Ulm aufgeben wollte, Stuttgart 21 aber ohne sie wirkungslos ist, sagte das Land dafür eine Vorfinanzierung mit 1 Mrd. DM zu.

Es war ein einmaliger Vorgang in Deutschland, dass ein Land mit einem solchen Beitrag zum BVWP-Projekt Neubaustrecke die Realisierung des Nicht-BVWP-Projekts Stuttgart 21 erkaufte. Die „Badische Zeitung“ schrieb dazu, dass das Land mit der Vorfinanzierung „nicht nur bis an die Grenze seiner Möglichkeiten, sondern ein Stückchen darüber hinausgegangen“ sei. Und der „Mannheimer Morgen“ prognostizierte: „Nach dem jetzt gefeierten Durchbruch könnte es für Erwin Teufels Nachfolger noch ein böses Erwachen geben.“

Für Empörung sorgten die Vertragsentwürfe für die Ergänzungsvereinbarung zu Stuttgart 21 von 2000, die just im Sommer 2001 an die Öffentlichkeit kamen, als auch noch die Abschaffung des InterRegio vor der Tür stand. Schlagartig wurde klar, dass weitreichende Zusagen an DB Regio gemacht wurden und man sich offensichtlich so die Gunst der DB für Stuttgart 21 erkaufte. Gleichzeitig verschwand der Fernverkehr aus der Fläche, dessen Ersatz das Land auch noch aus eigener Tasche zahlen musste. Ein doppelt schlechtes Geschäft.

Ein Zusammenhang mit der 2002 anberaumten Direktvergabe von weiten Teilen des Nahverkehrs an DB Regio, die 2003 im Großen Verkehrsvertrag mündete, wird bis heute demontiert. Im

September 2007 durch das ZDF-Magazin „Frontal21“ vorgelegte Dokumente des Bundesrechnungshofs (BRH) von 2002 belegen, dass die Dementis mehr als zweifelhaft sind. In dem Papier moniert der BRH, dass offensichtlich die Länder mit Hilfe der großzügigen Regionalisierungsmittel große Verträge mit DB Regio im Gegenzug für Projekte wie z. B. Stuttgart 21 abschlossen, anstatt den Wettbewerb im Nahverkehr weiter zu fördern. Der genannte Vertrag für Baden-Württemberg läuft bis Ende 2016 und garantiert dynamisierte, über dem Marktpreis liegende Bestellertgelte (gegenwärtig 8,50 EUR pro Zugkm). Bei lediglich 0,75 EUR/Zugkm Zuschuss auf der Strecke München – Passau, die DB Regio dort reichen, lässt sich erahnen, wie man mit ähnlichen Rosinen-Strecken wie Karlsruhe – Stuttgart Überschüsse generieren kann.

Eine Folge der ständigen Forcierung von Stuttgart 21 war die Vernachlässigung anderer Projekte im Land. Die NBS Mannheim – Frankfurt versank im bis heute ungelösten Disput um einen Bypass an Mannheim vorbei. Der seit Mitte der 1980er laufende Ausbau der Rheintalbahn Karlsruhe – Basel stockte ebenfalls, trotz internationaler Verträge. Die Anwohner fordern zu Recht eine lärmschutzoptimierte Trasse, dessen Mehrkosten die DB nicht übernehmen möchte. Anders als bei Stuttgart 21 mischt sich aber die Landespolitik hier nicht ein und verweist die lokalen Akteure bis heute an den Bund. Auch die Schaffung eines durchgängigen zweiten Gleises auf der Gäubahn, die ebenfalls im Rahmen eines internationalen Vertrags mit der Schweiz auszubauen wäre, kommt wegen Geldmangels nicht voran.

Bei kleinen Vorhaben führten die für Stuttgart 21 gemachten Zusagen offensichtlich zu Machtspielen zwischen DB und Land. Als exemplarisch gilt hierfür neben der geplanten Ausweichestelle Fornsbach (Murrbahn) die Beseitigung des eingleisigen Abschnitts Züttlingen – Möckmühl auf der Frankenbahn (Stuttgart – Heilbronn – Würzburg). In beiden Fällen forderte DB Netz nicht nur eine 20-jährige Bestellgarantie des Bedienungsprogramms, welches den Ausbauplanungen zugrunde gelegt wurde, sondern sogar die volle Risikoübernahme durch das Land – im Grunde genommen ähnliche Forderungen, wie 2007 bei Stuttgart 21, nur dass man bei diesen wenigen Millionen Euro teuren Vorhaben sich (zu Recht) nicht erpressen lassen wollte. Die fehlenden Bestellgarantien legen nahe, dass die versprochenen 30-Minuten-Takte auf allen RE-Linien bei Stuttgart 21 wohl auch nur zur Propaganda taugen.

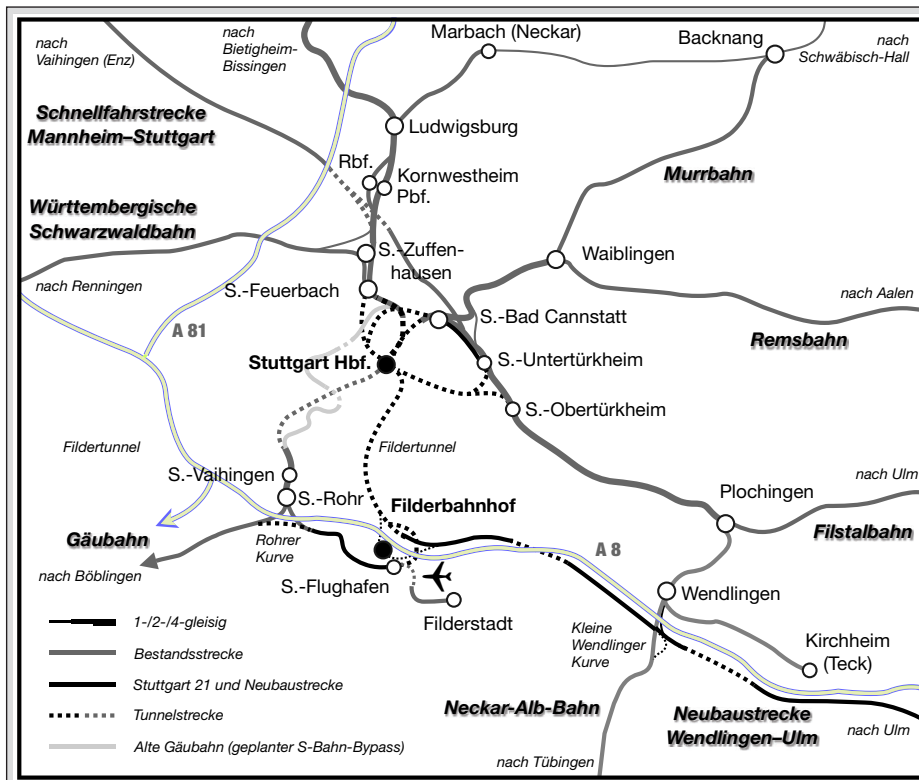
Lehrreich ist auch ein Blick auf das Karlsruher Modell. Während die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) alleine das Netz zügig aus-

baute, stockte das Stadtbahnprojekt von Heilbronn nach Öhringen gewaltig. Die Kosten stiegen stetig und führten vor, was passiert, wenn die DB mit im Boot sitzt. Diese hatte angesichts des Erfolges des Karlsruher Modells Blut geleckt und wollte diesmal nicht die Strecke verpachten wie sonst, sondern selber am Erfolg teilhaben. Die Folge: Die Sanierung des Weinsberger Tunnels durch die DB wurde teurer als die aller sieben Tunnels auf der Murgtalbahn zusammen durch die AVG, da die DB strengere Richtlinien durch das EBA zu erfüllen hatte. Auch die Strecke selbst war sanierungsbedürftig. Nach dem ausgehandelten Schlüssel standen überwiegend die Kommunen in der Pflicht, die Mehrkosten abzufangen – zuletzt kostete alles mindestens 107 Mio. EUR und dauerte länger. Anstatt aber finanziell zu helfen oder die Kommunen vor Vertragsabschluss zu beraten, hielt sich das Land strikt an die Gesetzeslage und betrachtete sich hier als nicht zuständig. Und weiter: DB Station & Service erhöhte die Stationspreise für die betroffenen Bahnhöfe an der Strecke in Anpassung an das bundesweite Niveau von vormals 100.000 auf 1 Mio. EUR/Jahr, obwohl die Kommunen faktisch die Sanierung der Bahnhöfe selber finanzierten. Das Land übernahm zwar 70 % der Summe, den Rest müssen aber die Kommunen tragen. Vorwürfe wurden laut, das Land verhalte sich deshalb so still, um Stuttgart 21 nicht zu gefährden, in dem man es sich mit der DB verscherzt.

Doch auch in der Region Stuttgart selbst kommen selbst kleine Projekte nur schwer voran. Der 40 Mio. EUR teure zweigleisige Ausbau der S 4 nach Marbach im Abschnitt Freiberg – Benningen konnte nur knapp vor Ablauf des Planfeststellungsbeschlusses begonnen werden, nachdem das Land endlich seinen Anteil zusagte. Laut Staatssekretär Köberle müsse zudem klar sein, dass „aufgrund der schlechten finanziellen Rahmenbedingungen“ ein Förderbeginn des Lückenschlusses S 40 nach Backnang frühestens 2010 in Frage kommen könne.

Geradezu grotesk sind nun die Kürzungen im Nahverkehr seit Juni. Wieder einmal zeigte sich, wie sehr der Große Verkehrsvertrag mit der Erlaubnis, bei Mittelkürzungen die Angebotsreduktion nach eigenem Gusto wesentlich mitzubestimmen, zu Gunsten der DB Regio gestrickt ist. Nur heftige Proteste verhinderten „Verbrannte Erde“ in Form von vollständigen Abbestellungen ganzer Strecken, doch sind im Gegenzug auch viele gut ausgelastete Züge dem Rotstift zum Opfer gefallen. Das Land wird zwar nicht müde, den Bund dafür verantwortlich zu machen, aber dies bleibt eine Ausrede, denn die 14 Mio. EUR hätte man mit für 2007 bereitstehenden Baukostenzuschüssen für Stuttgart 21 mühelos ausgleichen können.

Fortsetzung Seite 100...



...Fortsetzung von Seite 99

Besorgniserregend ist seit 2001 auch, dass eine Weiterentwicklung des an sich erfolgreichen 3-Löwen-Takts sowohl angebotsseitig wie auch infrastrukturell bisher kaum stattfand. Stattdessen wendet der Schwanz mit dem Hund – anstatt dass ein landesweiter Zielfahrplan die Vorgaben zum Ausbau der Infrastruktur definiert, wird das Prinzip der angebotsorientierten Planung sogar ausgehöhlt, indem die Infrastruktur in Form von Stuttgart 21 dem restlichen Land aufzwingt, wie der Fahrplan auszusehen hat. Den wichtigsten Erfolgsfaktor des 3-Löwen-Taktes, die Anschlussgarantie, gefährdet man systematisch durch dessen Teilumsetzung bei Stuttgart 21. Nur durch doppelt so viele geplante RE, die durchgebunden werden, können zu Hauptverkehrszeiten verloren gegangene Anschlüsse kompensiert werden. So verwundert es nicht, dass schon jetzt der ITF zunehmend aufgeweicht wird.

Beim im Juli verkündeten Durchbruch für Stuttgart 21 erinnert man sich zwangsläufig an 2001, nur mit dem „kleinen“ Unterschied, dass diesmal für die NBS nicht mehr von einer Milliarde **DM Vorfinanzierung**, sondern fast einer Milliarde **Euro Mitfinanzierung** durch das Land die Rede ist. Eine weitere Milliarde steckt in den von Land, Stadt und Region abgefangenen Kostenrisiken und Baukostenbeteiligungen (ohne Grundstückserlöse!); Stuttgart 21 kostet nun 2,8 Mrd. und die NBS 2 Mrd. EUR. Ministerpräsident Oettinger riss damit die Latte von Vorgänger Erwin Teufel in drastischer Weise, was die Verärgerung weiter Teile der Bevölkerung erklärt. Aufgrund der politischen Mehrheit für das Projekt könnte den Verantwortlichen die Bürgermeinung zwar egal sein, dennoch wollen sowohl Land als auch Stadt weitere Steuermillionen für Werbekampagnen und Personal ausgeben, um die Bevölkerung zu überzeugen – man will ja wiedergewählt werden. Selbst 13 Jahre kostspieliges Marketing (z. B. die von Stadt und DB finanzierte Dauerausstellung im Bahnhofsturm)

haben nicht verhindern können, dass in bisherigen Umfragen weder in Stuttgart noch im Land eine eindeutige Mehrheit für Stuttgart 21 erkennbar war. Die Umbenennung in „Baden-Württemberg 21“ wirkt da schon fast hilflos.

Die Staatssekretäre reisen nun durchs Land, um Bürger und Politiker vor Ort zu beschwichtigen, denn jeder Landesteil versucht jetzt, mit dem „Stuttgart 21 wirkt nur richtig, wenn....“-Verweis sein eigenes Schäffchen ins Trockene zu bringen. Vom Land werden die Wünsche natürlich „wohlwollend“ geprüft, um keine Angriffsfläche zu bieten. Man beschränkt sich auf Aktionismus, Versprechen und kleine Bonbons wie den Stadtbahntunnel in Karlsruhe oder Planungsgelder für die Elektrifizierung der Südbahn.

Hinter vorgehaltener Hand ist allen klar, dass Stuttgart 21 nicht folgenlos bleiben wird – Kürzungen bei der Polizei, im Sozialbereich und bei der Bildung (in Stuttgart sei nicht einmal mehr Geld für Klopapier an Schulen da) werfen ihre Schatten sichtbar voraus.

Faktisch kann ein Bürgerentscheid in Stuttgart zwar nur die Beteiligung der Stadt am Projekt verhindern, sollten aber wirklich die 100.000 nötigen Stimmen zusammen kommen, wäre dies ein gleichwohl unmissverständliches Zeichen. Deshalb soll der für 2008 (Baubeginn Stuttgart 21 frühestens 2010) angekündigte Teilabriss des denkmalgeschützten Hauptbahnhofs Fakten schaffen, auch wenn für das eigentliche Projekt erst einmal die Verträge mit dem Bund fertig sein müssen und noch drei Planfeststellungsbeschlüsse ausstehen, von denen zwei noch nicht einmal ausgelegt worden sind. Der Planfeststellungsabschnitt 1.3 mit Filderbahnhof und neuer Gäubahn über die S-Bahnstrecke Rohr – Flughafen ist besonders konfliktrichtig. Für den Mischbetrieb mit dem Fernverkehr müssten die 96 cm hohen Bahnsteige der barrierefreien S-Bahnstation Flughafen abgesenkt werden, doch eine Ausnahmegenehmigung lehnten jüngst Bund

und EBA ab, weshalb ein neuer Tunnel zum Filderbahnhof für ca. 100 Mio. EUR gebaut werden muss.

Dass die Achse Stuttgart – Ulm am Markt nicht mehr die Bedeutung hat, die man ihr politisch als Teil der Magistrale Paris – Budapest beimisst, wurde bezüglich des Güterverkehrs vom Netzwerk Privatbahnen schon im Juli aufgezeigt (siehe auch Artikel auf S. 46/47 in diesem Heft) und indirekt durch das DB-Programm ProNetz bekräftigt, wo die Projekte an 7. Stelle nach der NBS Nürnberg – Erfurt stehen und die ersten Plätze Vorhaben im Rheintal belegen. Auch der vom Bund vorgesehene Finanzierungsbeginn der NBS Wendlingen – Ulm ab 2016 macht deutlich, dass es Wichtigeres gibt. Der nun abgelehnte kurzfristige Ausbau von Ulm nach Augsburg bestätigt dies ebenfalls.

Damit ist auch der Bundesverkehrswegeplan in seiner Legitimation angegriffen. Erweckte er bisher wenigstens noch den Anschein von wirtschaftlicher Priorisierung, so zeigt sich, dass diese keine Rolle mehr spielt, wenn ein Bundesland mit hohen Eigenanteilen nicht nur ein weniger wichtiges Projekt vorziehen (NBS), sondern auch ein Vorhaben retten kann, welches nie Teil des BVWP (Stuttgart 21) war.

Trotzdem ist das Ergebnis eine anerkanntswerte Meisterleistung, mit welcher der Bund den eigenen Schaden minimierte. Gerade Baden-Württemberg, das mit einer unsäglichen Neiddebatte monierte, dass nicht nur der Osten alles Geld bekommen dürfe, zahlt nun selber gehörig drauf. Der Bund zahlt weiterhin frühestens ab 2016 und mögliche EU-Fördermittel nutzt er, um den eigenen Anteil an beiden Projekten weiter zu senken – ein ultimatives Zeichen dafür, was man in Berlin von Stuttgart 21 hält.

Stuttgart 21 ist die inkarnierte Angst vor der Provinzialität. Die Projekte waren deshalb bereits 2001 und jetzt erst recht nur noch politischer Spielball. Nicht Wirtschaftlichkeit, sondern nur Steuergelder haben sie gerettet, denn für den Traum, im Mittelpunkt Europas stehen zu wollen, schien jeder Preis gerechtfertigt. So hält man auch tapfer an Argumenten fest, die noch vor der Bahnreform entstanden und heute nicht mehr der Marktlage entsprechen – die Bedeutung von Fernbahnhöfen an Flughäfen ist z. B. seit Köln-Bonn mehr als fragwürdig und die Tatsache, dass Nahverkehr nicht vom Himmel fällt, sondern vom Land bestellt und bezahlt werden muss, wird gänzlich ignoriert. Ebenso das für den Güterverkehr ungelöst bleibende Problem des teuren Schiebetriebs an der Geislinger Steige. Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm sind Kind einer vergangenen Zeit, in der man große Hoffnungen in teure, schlanke Infrastruktur und in den Hochgeschwindigkeits-Fernverkehr setzte. Mehreinnahmen der DB verstand man als Ticketerlöse, Güterverkehr stagnierte und Nahverkehr war ein defizitäres Anhängsel. Gerade letztere sind heute aber die Wachstumsmärkte. Das bisher erreichte fährt man leichtfertig an die Wand. Der Slogan eines der über 4.000 Demonstranten, die im September 2007 auf Stuttgarts Marktplatz gegen Oettingers Prestigeprojekt protestierten, könnte so bald bitterer Ernst werden: „Ich will pünktlich nach Plochingen und Bietigheim und nicht nach Paris und Budapest.“