

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

- Teil 2 des Fortsetzungsromans -

Eine aktuelle Standortbestimmung von Florian J. Anders und Gerhard Ahrens

Eine Meldung der „Stuttgarter Nachrichten“ vom 10.10.08 bringt wieder eine neue Facette in das Ratespiel „Kommt es – kommt es nicht?“ „Es“ ist das „Kellerbahnhöfle“, wie die Schwaben den von ex-Bahnchef Dürr, ex-OB Rommel und ex-Ministerpräsident Teufel geplanten Tiefbahnhof nennen. Laut der Zeitung hätte die DB in einer internen Runde gegenüber dem Bund erklärt, dass sie ihren sowieso bereits bescheidenen Eigenanteil von 300 Mio. von den gesamten 4,8 Mrd. EUR nicht mehr leisten möchte. Die DB AG würde vom Bund zu einer „Vielzahl aus Sicht der DB AG sachfremden Investitionen im Rahmen des Bestandsnetzes angehalten“, heißt es in einem Vermerk des BMVBS. Hierin steht: „Zu den nicht zum Bestandsnetz gehörenden Investitionsmaßnahmen gehören aus Sicht der DB AG insbesondere die (...) Mittel für Stuttgart 21“. Zwar kam von der DB AG umgehend ein Dementi, jedoch

fiel dieses äußerst schwammig aus: „Der Vermerk wäre ihr nicht bekannt“. Damit liegen handfeste Indizien vor, warum die Finanzierungsvereinbarung immer noch nicht unterschrieben ist. Offensichtlich liegt es nicht an technischen Schwierigkeiten bei der Aufstellung des Bundesetats 2009, wie Verkehrsminister Tiefensee erklärt. Vielmehr versucht die DB AG, sich aus früheren Zusagen zu lösen. Der Bund ist über die DB AG massiv verärgert, heißt es doch in dem Protokoll weiter: „Im Rahmen der Diskussion wurde von Seiten des Bundes erhebliches Unverständnis für die Haltung der DB AG geäußert“, während er noch kurz zuvor in einer Antwort auf die Anfrage des Grünen-Abgeordneten Winfried Hermann am 16.09.08 tapfer bekräftigt hatte, dass die DB AG bei Stuttgart 21 „300 Mio. Euro für vermiedene Ersatzinvestitionen“ einsetzen werde.

Im **BAHN-REPORT** 6/07, S. 99f. berichteten die Autoren über die Verstrickungen und Verwerfungen im Ländle, die sich im Laufe der Jahre um Stuttgart 21 oder im Werbedeutsch nun „das neue Herz Europas“ gebildet haben. Zwar schien das Projekt 2007 endgültig in trockenen Tüchern, doch seither hat sich viel getan, wobei das Vorhaben selber nach wie vor seiner Realisierung harret. Die Bilder der Unterzeichnung des Memorandum of Understanding im Juli 2007 sind verblasst. Zwar versuchten seit damals die S 21-Befürworter, Aufbruchsstimmung zu vermitteln, doch verdunkelten sich deren Mienen in dem Augenblick, wo die Projektgegner 67.000 Unterschriften statt der geforderten 25.000 zur Erwirkung eines Bürgerbegehrens „Kopfbahnhof 21“ vorlegten (vgl. Ausgabe 1/08, S.74). Selbst Oberbürgermeister Schuster wollte nicht die Aktenordner mit den Listen entgegen nehmen. Zuletzt zählte man „nur“ 61.000 gültige Stimmen, doch war auch diese Zahl so erdrückend, dass Handlungsbedarf geboten war. Seitdem versuchten Stadt, Land und DB AG, mit einer neuen Werbekampagne die Bürger für sich zu gewinnen. Geboren wurde so der von Kabarettisten bereits dankbar aufgenommene Slogan vom „neuen Herz Europas“, während es um das wohl auch so provinziell anmutende „Baden-Württemberg 21“ recht still wurde. Der Stuttgarter Gemeinderat gewährte eine Million Euro an Steuergeldern für neue Werbemaßnahmen und die Region legte noch einmal 250.000 Euro drauf, was die Zustimmung der Bevölkerung allerdings nicht gerade förderte. Der Technische Direktor der städtischen Stuttgarter Straßenbahnen AG wurde flugs dafür eingespannt, den Gegenvorschlag „Kopfbahnhof 21“ in öffentlichen Vorträgen zu diskreditieren. Parallel verstrickte sich die Stadt mit den S 21-Gegnern in spitzfindigen juristischen Scharmützeln um die Zulässigkeit des Bürgerbegehrens, welche mit dessen Ablehnung endeten.

Güterzug-feindlich

Die bereits in **BAHN-REPORT** 6/07, S. 46f. kritisierte mangelnde Güterzugtauglichkeit der NBS Wendlingen – Ulm wurde nunmehr mit Dr. Hans Hermann aus Biberach von einem weiteren Experten bestätigt. Nochmals bekräftigt wurde dieser Standpunkt durch ein Gutachten von Gottfried Ilgmann zu Netz 21 für das Netzwerk Privatbahnen (NP) im September (siehe S. 10). NP selbst hatte bereits im Juli 2007 anhand eines Positionspapiers auf der Basis eines Vortrags von Behnsen und Kleemann den Sachverhalt illustriert.

Deutliche Dementis oder gar Kritik an den Autoren blieben bisher aus, ist doch allen Beteiligten aufgrund der Zunahme des Schienengüterverkehrs klar geworden, dass es sich um ein reales Problem handelt. Doch ein Verwerfen der Neubaustrecke bedeutet auch das Aus für den von dieser faktisch abhängigen Tiefbahnhof. Um also Stuttgart 21 nicht zu gefährden, versuchen die Befürworter, dem Problem des Güterverkehrs durch Totschweigen und Aussitzen zu begegnen. Sie werden jedoch schneller als erwartet von der Realität eingeholt, da nun tatsächlich der Ausweichkorridor für Güterzüge via Würzburg – Gemünden seit Frühjahr 2008 als überlastet eingestuft worden ist (siehe S. 10).

Nahverkehr als Verlierer?

Aber auch im Nahverkehr sieht es nicht besser aus. Die anhaltende Kritik sorgte zwar dafür, dass das Land einen Teil der 2007 vorgenommenen Kürzungen im SPNV zurücknahm, das ursprüngliche Niveau ist aber landesweit nicht mehr erreicht. Seitdem wird primär der Mangel verwaltet. Pro Bahn nennt eine Summe von 5 bis 10 Mio. EUR jährlich, die erforderlich wären, um das bis-

herige Niveau in Baden-Württemberg zu halten, doch weigert sich das Land weiterhin, die bisherige Kürzung der Regionalisierungsmittel auszugleichen.

In diesem Zusammenhang besonders bedenklich ist, dass Stuttgart 21 durch seine betrieblichen Gegebenheiten ein weiterer Kostentreiber für den Nahverkehr wird. Die zukünftig im Hbf endenden Züge können nicht mehr dort wenden, sondern müssen dafür erst in den Abstellbahnhof Untertürkheim fahren, denn der Tunnelbahnhof erlaubt mit seiner Gleisneigung von 15 ‰ Bremsproben nur unter Restriktionen. Zudem würden sich Zugwenden bei nur noch acht Gleisen sofort auf die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs auswirken. Nicht umsonst sollen die RE-Linien durchgebunden und der Rest in Untertürkheim „erledigt“ werden, doch ist es einleuchtend, dass eine Zwangsfahrt zum ca. 6,5 km weit entfernten Abstellbahnhof für jeden endenden Zug weitere Kosten verursacht. Dies sind die zusätzlichen Trassenpreise und die Stationsgebühr, die mindestens für den Hauptbahnhof noch ein weiteres Mal bei der Einfahrt zu entrichten ist. Bei den heutigen Kurzwenden unter 30 min wird diese nur einmal



Befürworter von S21 preisen gerne die wegfallenden Wendezeiten für den durchgehenden Fernverkehr an, der im heutigen Hbf Kopf machen muss. Für den hier beginnenden und endenden SPNV bietet der geplante Durchgangsbahnhof hingegen kaum Vorteile, vielmehr müssen die Zugwenden wegen technischer Restriktionen vom Bahnsteig in den neuen Abstellbahnhof verlegt werden. Vor zwölf Jahren fanden Zugwenden häufig noch mit gleichzeitigem Loktausch statt: Die ozeanblau-beige 110 im Hintergrund war am 26.08.96 in Stuttgart Hbf eingelaufen und musste auf der Prellbockseite die Abfahrt des RE nach Rottweil abwarten. N.Kampmann machte Bilder der designierten Museumslok 110 235, die diesen Zug an dem Tag bespannte.

fällig. Wer am Ende für diese Kosten geradestehen muss, ist klar: das Land, welches dann nochmals über die Nahverkehrs-Bestellertgelte das Projekt künstlich bezuschussen muss. Im Übrigen gilt für S 21 auch ein Verbot für Dieselfahrzeuge ohne bestimmte Partikelfilter und für Rollmaterial, welches diversen Brandschutzrichtlinien nicht entspricht, was etwa die heute noch zahlreichen umgebauten „Silberlinge“ beträfe. Man bedenke dabei: Dieses Jahr hätte nach den Plänen von 1994 Stuttgart 21 in Betrieb gehen sollen!

Aber auch die zwangsweise Durchbindung der RE-Linien kann sich als Bumerang erweisen. Gerüchteweise war zu hören, dass sich die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) nun konkrete Gedanken um das Ausschreiben des Nahverkehrs ab 2016 macht. Denn dann läuft der Große Verkehrsvertrag mit der DB Regio AG aus und das Land hätte die Chance, seinen erheblichen Rückstand in Sachen Wettbewerb aufzuholen. Doch mit dem Zwang des Durchfahrens entstehen langlaufende Linien, welche die bisherige Größenordnung von Ausschreibungsnetzen mit maximal 7 Mio. Zugkm/a sprengen.

Selbst S-Bahn betroffen

Nach dem bereits sehr zugunsten der DB gestrickten Großen Verkehrsvertrag für weite Teile des Nahverkehrs in Baden-Württemberg scheiterte im Februar 2008 die S-Bahn-Ausschreibung, nachdem überraschend auf einen Schlag die letzten beiden Mitbewerber Keolis und Veolia ausstiegen, so dass nur noch DB Regio übrig blieb. Auffällig war die gemeinsame Stellungnahme beider Mitbewerber, die u. a. auch Gründe anführten, die den Bauzustand von Stuttgart 21 betrafen. Noch ist der neue Vertrag nicht abgeschlossen, doch bleibt die S-Bahn weiterhin in der Hand von DB Regio - mangels Wettbewerb zu auskömmlichen Preisen.

Neuer Engpass Flughafen

Weiteres Ärgernis ist der Flughafen. Experten der Uni Stuttgart legten ein Gutachten zum nach wie vor bestehenden Problem der Nicht-Barrierfreiheit des Flughafen-S-Bahnhofs bei Stuttgart 21 (siehe **BAHN-REPORT** 6/07, S. 100) vor. Das Eisenbahn-Bundesamt monierte offensichtlich schon sehr lange, dass bei einem Mischbetrieb mit RE und ICE ein 76 cm-Bahnsteig erforderlich wäre, was aber für die S-Bahnen mit ihren 96 cm Einstiegshöhe keinen barrierefreien Zugang mehr bedeutet. Es kursierten Ideen von der Absenkung einer Bahnsteigkante bis hin zum Neubau eines weiteren Bahnsteigs entweder vor oder parallel zur bestehenden Station.

Die schlichte Lösung des Gutachtens sieht zur Herstellung von 76 cm Einstiegshöhe lediglich das Aufschottern eines Gleises vor, so dass zukünftig ein getrennter Betrieb stattfinden muss: Nordgleis für RE und ICE, Südggleis nur noch für die S-Bahn. Über ein neues Ausziehgleis soll eine S-Bahn ausnahmsweise auch auf das RE-Gleis fahren können. Damit würden sich die sowieso schon massiven Probleme der Verlegung der Gäubahn, wie durch die niveaufreie Verzweigung bei Unterreichen, den Mischbetrieb mit insgesamt drei verschiedenen S-Bahnlinien auf einer neuen Rekordlänge von ca. 32 km zwischen Herrenberg und Flughafen und schließlich die Einfädelung in die NBS am Flughafen massiv verschärfen. Für Verwunderung sorgte dann auch die Be-

kanntmachung einer Ausschreibung im EU-Amtsblatt (2008/S 173-231601) für Planungen des Planfeststellungsabschnittes 1.3, also des neuen Abschnittes der Gäubahn. Schlagartig wurde klar, warum bisher nur spärliche Informationen geflossen und nie konkrete Pläne sichtbar geworden waren: Als wohl heikelsten Part – insbesondere wegen des Lärms, da die Züge nach Zürich zukünftig über die heutige S-Bahn-Strecke fahren sollen – hat man ihn wohl nicht ohne Grund bis zum Schluss verschleppt.

Denkmalschutz mobilisiert Bevölkerung

Ein besonders heißes Eisen ist der Denkmalschutz geworden. Noch 2007 sprach man davon, dass 2008 ein Teil des Hauptbahnhofs abgerissen werden sollte, doch wurde dies mittlerweile auf 2009 verschoben. Jedenfalls versammelten sich am 11.10.08 ca. 6.000 Demonstranten, um mit einer Menschenkette „ihren Bahnhof“ symbolisch zu schützen. Zahlreiche Architekten und Denkmalschützer sind daher zu den S 21-Gegnern gestoßen. Einer machte in einer Veranstaltung eines Architekturlehrstuhls der Uni Stuttgart deutlich, dass seinerzeit Druck auf das Landesdenkmalamt ausgeübt wurde, das erhebliche Bedenken gegen den geplanten Umgang mit der historischen Bausubstanz geäußert hatte. De facto ist nämlich der gesamte Hauptbahnhof inklusive des Abstellbahnhofs und der Überwerfungsbauwerke im Gleisvorfeld denkmalgeschützt. Im Umfeld des Denkmalschutzes gelang es, zahlreiche Experten weltweit dafür zu gewinnen, den Teilabriss des Bahnhofs – immerhin die Hälfte der heutigen Bausubstanz – öffentlich zu kritisieren.

Ansatzpunkt für diesen Vorstoß war eine Präsentation vor dem Städtebauausschuss der Stadt Stuttgart. In ihr wurden ungeschminkte Bilder einer Simulation des Tunnelbahnhofs des Fraunhofer IAO Stuttgart gezeigt. Zwar war die Simulation bereits mehrere Jahre alt, doch wahrgenommen hatte sie bisher kaum jemand. Nun wurden die Ausschussmitglieder durch die Bilder einer düsteren, gruftartigen Station entsetzt. Es wurde deutliche Kritik an der Platzgestaltung, bestehend aus den als „Skaterhügel“ bezeichneten Lichtaugen, erhoben und daran erinnert, dass seit 1997 die Vorschläge der Fachkommissionen zu Stuttgart 21 faktisch nicht aufgegriffen wurden. Kaum war diese Kritik öffentlich ausgesprochen, zeigten sich schon die ersten Risse in der Finanzierungsfassade. Waren 1997 noch fünf Reihen mit Lichtaugen geplant, so verlautbarte die DB nun, dass die o. g. Simulation mit vier Lichtaugenreihen einen veralteten Entwurf zeigen würde. Weitere Einsparungen scheinen also nicht ausgeschlossen (siehe die Überdachung in Berlin Hbf) und nicht ohne Grund titelte eine Zeitung: „Beim Bahnhof wird Mehdorn einsilbig.“

Baukostenrisiken werden sichtbar

Ein weiterer Schlag war die Vorstellung eines Gutachtens des Büros Viereg-Rössler im Auftrag des BUND und der Grünen, das eine massive Baukostensteigerung prognostizierte. Aufgrund des Rufs der Gutachter als „Transrapid-Killer“ wurden die Ergebnisse selbst von der sonst eher S 21-freundlichen Stuttgarter Presse ausführlich behandelt. Diese registrierte zudem, dass sich die DB auch hierzu lieber ausschwig und nur mit üblichen Floskeln dementierte, anstatt konkrete Ge-

genzahlen vorzulegen.

Selbst Ministerpräsident Oettinger sah sich daraufhin genötigt, eine Kostensteigerung gegenüber dem Stand von 2004 einzugestehen, die mit 265 Mio. EUR sehr moderat ausfiel. DB Netz-Vorstand Oliver Kraft versuchte dies mit Inflationszuschlägen zu erklären, wobei das Finanzministerium des Landes mit 2,8 % Steigerung rechnete, während das für den Verkehr zuständige Innenministerium so wie DB Netz nur noch 1,5 % ansetzte. Diese Zahlenakrobatik wurde bereits dadurch konterkariert, dass einerseits schon die Baukostenrisiken mit zusätzlichen 130 Mio. EUR eingestuft wurden und Oettinger auf Nachfrage von Journalisten zugab, dass eine Kostensteigerung zwischen 200 und 300 Mio. EUR bereits bei der Unterzeichnung des Memorandum of Understanding unter den Partnern gerichtlich bekannt war. Schon fast beiläufig wurde bekannt, dass der Flughafen (zu je 50 % im Besitz von Stadt und Land) genötigt wurde, weitere Millionen in den Risikofonds für Stuttgart 21 einzubezahlen. Man argumentierte, dass dies eine Investition in die Zukunft des Flughafens sei, weil damit ja mehr Fahrgäste zum Flughafen kämen.

So verwundert es nicht, dass Europas angeblich bestgeplantes Projekt sich zunehmend als riesiges Kommunikations- und Planungsdesaster entpuppte. Alleine die Floskel des „bestgeplanten“ Projekts sorgte zunehmend für Gelächter in der Öffentlichkeit. Stadt und Land stößt insbesondere sauer auf, wie lasch sich die DB AG bisher zu Stuttgart 21 positioniert hat. Dazu passt das Auftreten von DB Netz-Vorstand Oliver Kraft in Stuttgart, der das Viereg-Rössler-Gutachten mit Hilfe eines Gegengutachtens der DB zu entkräften versuchte, ohne dieses aber bis heute vorzulegen.

Wie weiter?

Wie es nun weitergeht, ist unklar. Angesichts der immer undurchsichtigeren Informationspolitik der DB AG gegenüber Politik und Öffentlichkeit ist nun der Punkt erreicht, an dem die Politiker im „Ländle“ die Chance haben, ohne Gesichtsverlust aus dem Projekt auszusteigen. Die durch die DB AG wieder einmal verschobene Elektrifizierung der Südbahn Ulm – Lindau belegt, dass immer neue Druckmittel bereit stehen werden, um das Land zu nötigen, weitere finanzielle Zusagen zu machen. Längst ist klar, dass Stuttgart 21 sich für die DB AG nur dann rechnet, wenn andere das Projekt weitgehend finanzieren. Die jahrelange Weigerung, über Alternativen nachzudenken und sich sklavisch an die „Heimerl-Trasse“ für die NBS nach Ulm zu ketten, würde sich dann rächen.

So ist es Zeit, die Gesamtkonzeption für S 21 endlich auch von verantwortlicher Seite auf den Prüfstand zu stellen. Deutschland verkraftet nicht noch ein zweites Desaster wie das Milliardengrab NBS Ebersfeld – Erfurt, das Investitionsmittel mehrerer Etats bindet und bundesweit die Realisierung wichtigerer Projekte blockiert. Zu bedeutsam ist auch der Korridor Stuttgart – Ulm in Europa, als dass man ihn z. B. für schwere Güterzüge verlieren dürfte. Es muss klar werden, dass sowohl Stuttgart 21 als auch die NBS Wendlingen – Ulm in der geplanten Form der Entwicklung des Schienenverkehrs kaum nutzen, sondern nur hohe Summen an sich binden und (nicht nur) Baden-Württemberg über kurz oder lang schaden werden. 