

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.

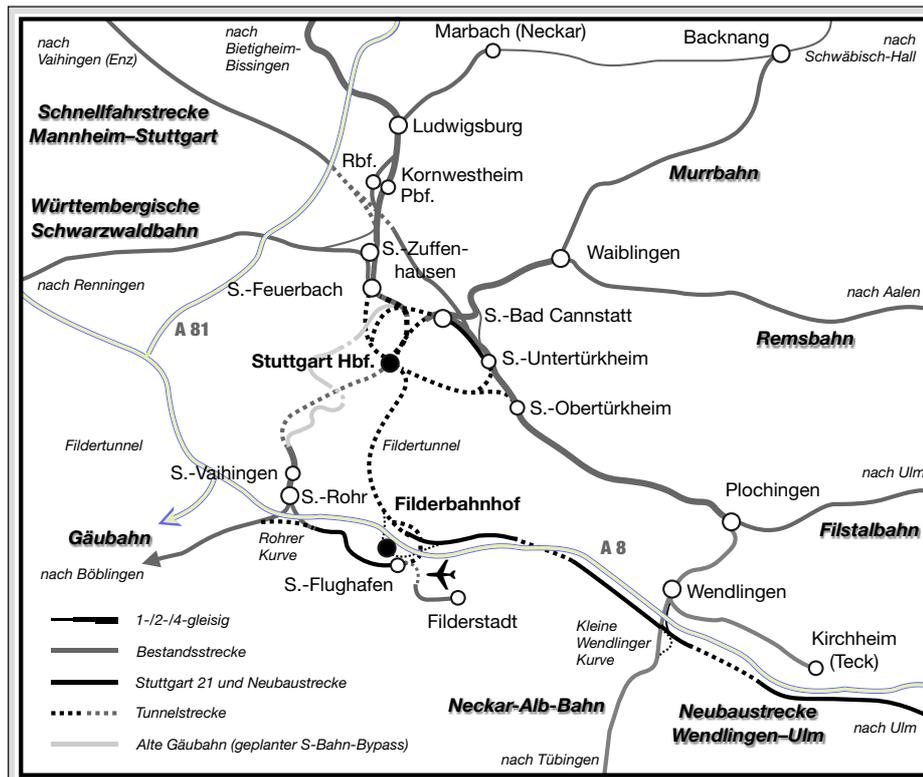
Lehrreich ist auch ein Blick auf das Karlsruher Modell. Während die Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) alleine das Netz zügig aus-

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 Schäfchen 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.“

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 Museumslokomotive 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-Bestellergelte 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-Barrierefreiheit 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 Einfädelerung 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. 

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 Haushaltsausschuss 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 Vieregge (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 Querbahnsteigehalle 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-Stellwerktechnik des Hauptbahnhofs 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 verschrotet 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 Mi-

nuten 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 erstickten, 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.