

Für Stuttgart 21 gibt es viele Gründe und bessere Alternativen, die nur einen Bruchteil kosten

Karl-Dieter Bodack*

Die Politiker, die das Projekt beschlossen hatten und weitere Befürworter freuen sich, dass nun nach fast zwei Jahrzehnten der Planungen und Diskussionen die Bauarbeiten beginnen. Die Promotoren haben viele Gründe, denn der heruntergekommene Bahnhof bedarf dringender Verbesserungen. Da es eine Reihe von Alternativen gibt, die offensichtlich nur einen Bruchteil der jetzt geplanten öffentlichen Mittel erfordern, stellt sich die Frage nach den Gründen, wesentlich mehr Geld als notwendig auszugeben.

Dabei sei hier ausgeblendet, dass die aktuelle Planung nicht nur eine Reihe unerwünschter Nachteile aufweist, sondern auch beträchtliche Risiken schafft.

Sie resultieren sowohl aus dem überaus komplexen Bauablauf inmitten einer Großstadt sowie aus Naturgegebenheiten: Der Schutz der wertvollen Mineralwasserquellen Stuttgarts und die überaus anspruchsvolle Geologie, in der die Tunnelbauten vorangetrieben werden sollen, werfen die Frage auf, ob das Vorhaben überhaupt in Gänze realisierbar ist. Über allem steht das „globale“ Risiko, dass alle Anlagen erst dann nutzbar sind, wenn alle Bauvorhaben abgeschlossen und nutzbar sind. Daher stellen sich die Fragen:

- › Welche vordergründig bislang nicht diskutierten Gründe führten zu den Entscheidungen für das Großprojekt?
- › Warum wurden und werden die Alternativen, die nur einen Bruchteil kosten würden, gar nicht ernsthaft untersucht?

Vordergründige Ziele von S21

Die vordergründig genannten Ziele sind mit relativ wenig Aufwand erreichbar:

1. Der Zustand des Bahnhofs erfordert dringende Instandhaltungsmaßnahmen.

Dies ist Aufgabe der DB AG: Die DB Station und Service nimmt im Stuttgarter Hauptbahnhof etwa 5 Millionen Euro pro Jahr allein aus dem Zugverkehr ein; etwa die Hälfte stammt aus „Bestellerentgelten“, also aus Steuermitteln. Offensichtlich wurden diese Beträge bislang weitgehend an anderen Stellen verwendet. Nun scheint es an der Zeit, den Nachholbedarf ohne Steuermittel zu finanzieren!

2. Das Erscheinungsbild des Bahnhofs ist schlecht.

Dies gilt vor allem für die Bahnsteige: Hier sind neue Lösungen für ein zukunftsweisendes Ambiente gefragt. Großzügige Glashallendächer, Nutzung von Solarenergie, neue Ausstattungen der Bahnsteige sollten mit öffentlichen Mitteln gefördert werden: Dazu sei ein Betrag von 240 Millionen Euro vorgeschlagen, doppelt so viel wie Glashalle des Berliner Hauptbahnhofs gekostet hat.

3. Die Haltezeiten sollten verkürzt werden

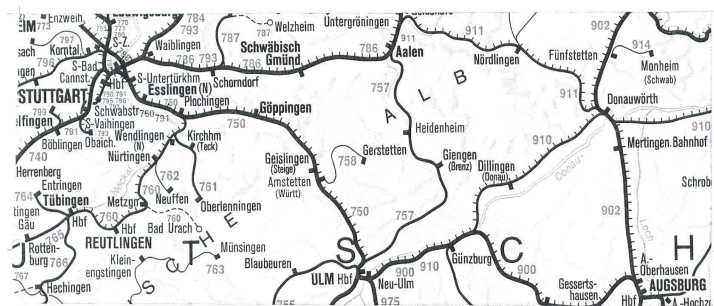
Der Durchgangsbahnhof soll die Zugfahrt- und Haltezeiten um etwa 3 Minuten verkürzen. Dies ist annähernd auch im Kopfbahnhof erreichbar, wenn die bisher unbenutzten Gepäckbahnsteige von den Bahnsteigstützen befreit und zum Aussteigen genutzt werden. Damit werden auch die gegenläufigen Fahrgastbewegungen auf den Bahnsteigen vermieden, das Geschehen wird stressfreier. Die S-Bahn München schafft selbst an hoch frequentierten Stationen mit solchen Doppelbahnsteigen Haltezeiten von nur 30 Sekunden! Die Kosten für die Ertüchtigung der derzeit ungenutzten und zu niedrigen Bahnsteige seien auf 20 Millionen Euro geschätzt.

4. Die Fahrzeiten auf der Magistrale Paris-Budapest sollen verkürzt werden.

Im Jahr 1995 fuhr der ICE von München nach Stuttgart mit guter Pünktlichkeit fahrplanmäßig in 2 Stunden 1 Minute; heute sind es 2 Stunden 24 Minuten! S21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm sollen die Züge um 26 Minuten beschleunigen. Würde der damalige Fahrplan wieder eingeführt und dazu in relativ flachem, unbebautem Gelände zwischen Amstetten, Ulm und Augsburg die dort wegen der Kurven langsame Strecke begradigt, wären die Fahrzeitkürzung ohne gigantische Tunnel erreichbar: Dann dürften 200 Millionen Euro ausreichen.

5. Der Güterverkehr auf der Schiene leidet unter Engpässen

Die geplante Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm wird gegenüber der bestehenden Strecke voraussichtlich ein um 60% höheres Trassenentgelt kosten, die Güterzüge auf eine längere Steigungsstrecke zwingen, deren Scheitelpunkt 160 m höher liegt als heute! Daher ist abzusehen, dass hier überhaupt kein Güterverkehr stattfinden wird, auch weil die Strecke im Neckartal gar nicht überlastet ist.



Bei Bedarf könnte leicht die Strecke über Aalen und Nördlingen nach Donauwörth genutzt werden: Sie hat nur minimale Steigungen, kostet geringes Trassenentgelt. Mangels Bedarfs ist sie zurzeit nachts geschlossen. Für eine Streckenertüchtigung und eine notwendige Zufahrt in Untertürkheim seien 100 Millionen Euro veranschlagt.

6. Die Stadt braucht freie Flächen für Läden, Dienstleistungen und Büros

Investoren und Unternehmen sollte in der Tat jede Entwicklungsmöglichkeit geboten werden. Das ist leicht und jetzt möglich, wenn das Bahngelände zur Überbauung frei gegeben wird. In Basel, Schweizer Bahnhof, ist dies zu besichtigen: Quer über alle Gleise und Bahnsteige spannt sich eine großzügige Ladenpassage mit Zugängen zu den Bahnsteigen sowie ein Bürogebäude.

7. Menschen suchen Wohnung in stadtnaher Lage

Für Wohnbauten bieten sich Teilflächen des Abstellbahnhofs und des Betriebswerks an, die auch heute schon für den Bahnbetrieb entbehrlich erscheinen. Außerdem wären die Flächen in Untertürkheim, die für S21 vorgesehen sind, für eine Wohnbebauung zu nutzen.

8. Flughafen und Messe sollen direkter und schneller erreicht werden.

Direktverkehre mit Regionalexpress und IC-/ICE-Zügen werden möglich, wenn über die Gäubahn und mit der geplanten Neubaustrecke Flughafen-Wendlingen der Flughafen besser erschlossen wird. Da die geplante Neubaustrecke entlang der Autobahn A8 verläuft und nur einen kurzen Tunnel erfordert, ist sie relativ kostengünstig zu bauen. Sie ist planfestgestellt, der Bau könnte begonnen werden, damit bereitstehende Bundesmittel abgerufen werden. Die Kosten für Neu- und Ausbaumaßnahmen seien auf 500 Millionen Euro geschätzt.

9. Steuergelder schaffen Arbeitsplätze.

Das ist unstrittig – allerdings entstehen doch wohl gleich viele Arbeitsplätze, wenn die veranschlagten Geldbeträge in andere Bauvorhaben investiert werden. Die Umwidmung von Mitteln, die die DB AG für S21 bereitstellt, auf andere Ausbaumaßnahmen, dürfte kurzfristig möglich sein, vor allem, wenn damit der Kopfbahnhof, die vorhandenen Zufahrten und Bestandsstrecken saniert werden. Die derzeit geplanten Finanzierungsanteile des Bundes könnten in den geplanten Vorhaben Gäubahn-Anschluss, Flughafenzufahrten, Neubaustrecke nach Wendlingen und anderen Ausbaumaßnahmen weiterhin der Region zugute kommen. Die Mittel des Landes und der Stadt könnten für notwendiger erscheinende Projekte verwendet werden.

Bei Einstellung des Projekts S21 kann die Stadt Stuttgart 639 Millionen Euro bei der DB AG geltend machen, die diese 2009 für die Grundstückverkäufe bilanziert hat.

Milliarden Euro Differenzen

Errechnet man die Größenordnung der Kosten dieser Alternativen, so ergibt sich die Größenordnung von einer Milliarde Euro an Steuermitteln, um die notwendig erscheinenden Ziele weitgehend zu erreichen.

Die DB AG wird darüber hinaus die Erstattung verlorener Planungskosten in Höhe von bis zu 200 Millionen Euro geltend machen. Dazu kommt die Sanierung der Gleisanlagen, für die schätzungsweise 100 bis 200 Millionen Euro erforderlich erscheinen. In der Summe erscheinen maximal 1,5 Milliarden Euro Steuergelder für Stuttgart 21 und die Neubaustrecke notwendig.

Das Projekt S21 soll maximal 4,9 Milliarden, die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm sollte nach DB Kalkulation zunächst 2,1 nun 2,9 Milliarden Euro kosten. Dabei ist der Betrag für die Neubaustrecke ganz unrealistisch, de facto muss mit Kosten von über 5 Milliarden Euro gerechnet werden. Dieser Betrag ergibt sich, wenn man die abgerechneten Kosten der Neubaustrecke Ingolstadt-Nürnberg auf die Streckenlängen und die Tunnelvolumina der schwäbischen Strecke überträgt.

Die NBS Nürnberg-Ingolstadt kostete, wenn man die von der DB genannten Gesamtkosten umlegt,	
je Streckenkilometer im Freien etwa 12 Mio. €	
je Tunnelkubikmeter etwa 840 €* Damit ergeben sich für die NBS Wendlingen - Ulm	
für die geplanten 32 km Strecke im Freien	384 Mio. €
für die geplanten 4,946 Mio Kubikmeter Tunnel	4.155 Mio. €
Preissteigerungen für 12 Jahre spätere Bauzeit 15%	681 Mio. €
Kostenschätzung für die NBS Wendlingen-Ulm mit realistischen Werten der DB AG	5,2 Mrd. €

Damit kosten die geplanten Bahnprojekte Stuttgart-Ulm voraussichtlich etwa 10 Milliarden Euro.

Der Kostenvergleich möglicher Alternativen zu den geplanten Maßnahmen zeigt: Zur Schaffung ähnlicher Nutzeffekte werden mit den derzeitigen Projekten sechs- bis achtfach höhere Beträge erforderlich als eigentlich bei rationaler und wirtschaftlicher Planung, notwendig erscheinen.

Was bewegt die DB AG und die verantwortlichen Politiker dazu, sechs oder sieben Mal mehr Geld auszugeben als zur Erreichung der rationalen Ziele notwendig erscheint?

Grundlegende Ursache

Eine Ursache dafür, dass für relativ geringe Nutzeneffekte in der Größenordnung 10.000 Millionen Euro ausgegeben werden sollen, liegt sicher darin, dass zunächst nicht Probleme im Vordergrund standen, sondern eine Idee, für die dann Probleme gesucht und gefunden wurden. Auslöser war vor zwei Jahrzehnten die Idee eines Bahnprofessors, einige Züge quer unter dem Bahnhof fahren zu lassen, mit 2 oder 4 Gleisen, um damit den Flughafen direkt und schnell zu bedienen.

Die ursprüngliche Idee kann auch heute noch als relativ rational erscheinen, da sie mit schätzungsweise einem Viertel oder Fünftel des derzeit geplanten Aufwands realisierbar erscheint. Sie fand allerdings erst dann Widerhall, als sie auf acht Bahnhofsgleise und aufwendige unterirdische Aus-/Zufahrtstrecken auf ein mehrfaches an Bauvolumen aufgebläht wurde. Dazu kam der Plan einer Neubaustrecke in einem Gebirge, das absolute Höchstforderungen an Tunnelbauten stellt: **Das Projekt geriet damit ins Gigantische, die Verantwortlichen in Politik und Wirtschaft gerieten in Begeisterung. Die Mehrheiten der Parlamentarier in Stadt und Land stimmten zu – auf der Basis unrealistischer Kostenwerte und offensichtlich unwissend, welche finanziellen und terminlichen Risiken zwangsläufig entstehen.**

Ein nahe liegender Grund

Als erster Grund für die gigantischen Mehrausgaben kann darin gefunden werden, dass Fakten ignoriert werden: Dass z.B. wirtschaftliche Güterzüge eine Lok und 2000 Tonnen Last haben und damit nicht 17 km Steigungen mit 2,7% überwinden können. Und dass es zwischen Stuttgart und Donauwörth eine nicht ausgelastete Strecke gibt, die minimale Steigungen hat und leicht für den Güterverkehr nutzbar ist. Warum werden solche unstrittigen Fakten ignoriert?

Ein Grund ist leicht zu erkennen: Neubaumaßnahmen werden vom Bund bezahlt und – nur in diesem Fall – vom Land bezuschusst. Schätzungsweise ein Fünftel der Baukosten fließt in den DB Konzern für dessen Eigenleistungen. **Die Wertschöpfung und damit die Gewinnchancen steigen mit wachsenden Investitionen: Je teurer ein Vorhaben, desto gewinnträglicher ist es. Die DB AG ist auf maximale Gewinne ausgerichtet: Das steht im Gegensatz zum öffentlichen Interesse, die Ausgaben zu minimieren.**

Konkret lässt sich dies in einem aktuellen Fall belegen. Ein 25 km Teilabschnitt der Neubaustrecke Ebensfeld-Erfurt ist von der DB AG für 1 Milliarde Euro geplant. Eine Bürgerinitiative hat bei einem kompetenten Planungsbüro eine Alternativplanung erstellen lassen: Sie vermeidet Tunnel, nutzt vorhandene Strecken und kostet daher nur rund 500 Millionen Euro. Die betroffenen Gebietskörperschaften lehnten die DB Planung ab und stimmten einhellig der Alternativplanung zu. Trotzdem realisiert die DB AG gegen alle Widerstände ihre Planung. Der Vorstand Technik der DB AG, Herr Dr.-Ing. Kefer erklärte dazu, dass er zur Prüfung dieser Alternative keinen Auftrag der Bundesregierung habe.

Die Bundesregierung erteilt einen solchen Auftrag nicht – daher werden hier 500 Millionen Euro Steuermittel offensichtlich unnötig verbaut. Generell versäumt die Bundesregierung, die Planung der Investitionen der DB AG kritisch zu prüfen und damit die Verpflichtung zu erfüllen, die Haushaltsmittel sparsam zu verwenden!

Ein weiterer Grund

Weiter kann beobachtet werden, dass kostengünstige Lösungen nicht erkannt werden. Es ist doch einleuchtend, dass es nur einen Bruchteil kostet, eine Strecke in flachem, wenig besiedeltem Gebiet auf Geschwindigkeiten von 200 oder 250 km/h zu ertüchtigen, als Tunnel durch die Schwäbische Alb zu graben, wo höhlendurchsetzter Jura und extremer Wasserdruck maximale Herausforderungen auch für modernste Tunnelbautechniken darstellen.

Die Nutzung zweier Bahnsteige an einem Zug zur Beschleunigung des Aus- und Einsteigens kostet auch nur einen Bruchteil dessen, was ein Bahnhofsneubau mit schnelleren Zufahrten erfordert.

Kosten zu sparen erfordert Kreativität! Innovationen sind oft nahe liegend, werden jedoch nicht entdeckt, wenn man auf bestimmte Lösungen fixiert ist

Ein wesentlicher Grund

Um die Politiker scharft sich ein „Freundeskreis“ aus maßgeblichen Unternehmern und deren Führungskräften, die umso größere Gewinnchancen erwarten, je größer die Projekte sind. Tunnelprojekte sind dafür bekannt, dass unvorhersehbare Baustellenereignisse zu gewinnträchtigen Mehrkosten führen. **Dieser Kreis dürfte daher an Lösungen, die kostengünstiger sind – weil sie z.B. weniger Bauvolumina haben – nicht interessiert sein.**

Mit Erstaunen erfahren die Bürger, dass Stuttgarts Finanzbürgermeister Michael Föll Mitglied des Beirats des Bauunternehmens Wolff und Müller ist, das mit Arbeiten zum Abriss des Nordflügels beauftragt ist.

Ein tieferer Grund

Bei der Prellbockanhebung wurde von den Festrednern der Besucherstrom beschworen, der einsetzen wird, wenn erst einmal die Großbaustelle im Herzen der Stadt eröffnet sein wird. Gewiss: So eine Baustelle in einem Stadtzentrum, in die über eine Milliarde Euro versenkt werden soll, dürfte in Deutschland einmalig sein: Sind damit viele Milliarden Euro Mehrausgaben zu rechtfertigen?

Weiter war beim Festakt zu vernehmen, dass es doch landesüblich sei, dass bei sinnvollen und notwendigen Projekten wenig einsichtsvolle Bürger erst einmal protestierten, bevor dann bei der Fertigstellung alle, des Lobes voll, die Politiker würdigten, die gegen alle Widerstände ihre Weitsicht bewahrten.

In solchen Äußerungen mag sich die Sehnsucht nach Größe und Berühmtheit, nach der Rolle als weitsichtiger (Landes-)Vater zeigen, der seine Bürger gegen deren Uneinsichtigkeit zu rechten Zielen führt – wie ein guter Schäfer seine Schafe!

Der entscheidende Grund?

In eher privaten Gesprächen vernimmt man das Wort „Faszination“: Tatsächlich: Nirgendwo in unserer Republik steht ein Projekt an, mit dem Milliarden Euro, großenteils in einer Stadtmitte, versenkt werden sollen, nirgendwo werden so viele Millionen Kubikmeter Erde bewegt, nirgendwo gibt es schwierigeres Gestein zu durchbohren, nirgendwo gibt es so komplizierte Baustellen! Alles Superlative, mit denen Stuttgart wirklich „Metropole aller Baustellen“ werden könnte!

Das zu schaffen, ist das nicht ein Lebensziel? Dass ein solches Ziel einige, ja viele Milliarden Euro mehr kostet als simple Problemlösungen, wird bestritten.

Daraus mag die Frage entstehen: Sind Geldflüsse und potenzielle Gewinne bei der DB AG und anderen Unternehmen sowie die Chance für die Politiker, berühmt und bedeutend zu werden, maßgebliche, tiefere Gründe dafür, ein mehrfaches der eigentlich notwendigen Gelder zu opfern?

Der Nutzen: überwiegend negativ!

Trotzdem ist zu fragen, welcher Nutzen mit den etwa 10.000 Millionen Euro tatsächlich erreicht wird. Positiv erscheint:

- › Die Stadt erhält in ihrer Mitte Brachflächen, die nach der Reinigung bebaut werden können. Dabei erscheint es fraglich, ob zu den hohen Grundstückspreisen, die die Stadt aufgrund gesetzlicher Vorschriften erheben muss, Nutzer gefunden werden. Auf jeden Fall erscheint nur eine extrem dichte Bebauung möglich, die u.U. Jahrzehnte dauern kann.
- › Der Flughafen wird mit Fern- und Regionalzügen erschlossen. Wegen der geplanten Engpässe ist die Zugzahl beschränkt; Sonderzüge für Großveranstaltungen scheinen kaum möglich.
- › Die Fahrzeit nach Ulm wird verkürzt.

Die Negativbilanz ist unübersehbar:

- › Die Stadt verliert wesentliche Teile des charakteristischen Bahnhofsgebäudes, der mit alten Bäumen wertvolle Schlosspark erhält einen baumlosen etwa 100 Meter breiten Wall, der den Park teilt, ja zerstört!
- › Der Bahnhof hat nur noch 8 statt 16 Gleise, Züge müssen zeitlich versetzt werden, ein Teil der Umsteigerverbindungen erhält längere Wartezeiten.
- › Weite Strecken zukünftiger Bahnreisen verlaufen unterirdisch: Von den Schönheiten der Stadt und des Landes sehen die Reisenden dann nichts mehr!
- › Mehrere eingleisige und kreuzungsbehaftete Streckenverbindungen erschweren optimale Fahrpläne und verschlechtern die Zuverlässigkeit und Stabilität des Bahnbetriebs.
- › Die Tieferlegung des Bahnhofs und der um 160 Meter höhere Scheitelpunkt der Strecke nach Ulm erfordern mehr Energie für die Zugfahrten.
- › Die Stationspreise und Trassenkosten werden sich mindestens verdoppeln und erfordern damit höhere Zuschüsse des Landes oder eine erhebliche Reduktion der bestellbaren Zugkilometer.
- › Die Kostenangaben der DB AG erscheinen im Vergleich zu abgerechneten Bauvorhaben der DB zu niedrig: Bund, Land und Stadt müssen mit weiteren finanziellen Forderungen der DB AG rechnen.
- › Die Bauzeit von zehn Jahren erscheint nach allen Erfahrungen mit DB-Projekten ausgeschlossen: Die Stadt muss mit 2 Jahrzehnten rechnen!
- › Die überwiegenden Nachteile und die unverantwortlichen Kosten führen zu massiven Protesten und Polizeieinsätzen, die Bürgerschaft der Stadt wird in „Befürworter“ und „Gegner“ gespalten: Die Atmosphäre wird mehr und mehr vergiftet, das Ansehen der Stadt und des Landes wird herabgesetzt.

Der absehbare Fall

Dass ein so gigantisches Projekt in den angenommenen finanziellen und zeitlichen Grenzen bewältigt werden kann, wie es derzeit dargestellt wird, muss nach allen bisherigen Erfahrungen ausgeschlossen werden. Herr Grube, Vorstandsvorsitzender der DB AG, hat zum Baubeginn gesagt, dass niemand die Kosten eines solchen Projekts zuverlässig vorhersagen kann. Er hätte ergänzen müssen: Auch die Bauzeit ist nicht kalkulierbar, da sie hundertfache Risiken enthält, die nicht vorhersehbar und daher auch nicht planbar sind!

Die DB AG hat leidvolle Erfahrungen hinter sich, weil sich die Baukosten und die Bauzeiten aller großen Neubauprojekte massiv erhöhten, ja sogar verdoppelten!

Sie macht auch aktuell solche Erfahrungen mit dem Leipziger City-Tunnel: Er sollte 572 Millionen Euro kosten und 2009 fertig sein – ein kleiner „Fisch“ gegenüber Stuttgart 21! Die DB schätzt nun die Kosten auf 900 Millionen Euro und hofft auf eine Fertigstellung kurz vor Weihnachten 2013!

Im Gegensatz dazu handelt es sich bei den hier aufgezeigten Alternativlösungen und bei vielen alternativen Vorschlägen um überschaubare Vorhaben, die nach drei Jahren Planung und sieben Jahren Bauzeit nutzbar sein dürften – auf jeden Fall früher als alle Bauten des derzeitigen Projekts! Denn: Der neue Bahnhof kann ja erst dann in Betrieb genommen werden, wenn alle Tunnel, Strecken und Bauten nutzbar sind!

Die Stuttgarter sollten daher von den Bürgern Leipzigs auch die deren Erfahrungen beim Tunnelbau beherzigen: Dann gewinnen Sie die Sicherheit, dass sie zwanzig Jahre Bauzeit und wiederkehrende Kostensteigerungen erwarten müssen: Die DB AG wird drohen, den Bau nur dann zu vollenden, wenn Bund, Land und Stadt mehr Geld als derzeit geplant bezahlen!

Bis die Baugrube im Herzen der Stadt nach zwei Leidensjahrzehnten und lang andauernden Auseinandersetzungen schließlich geschlossen wird und der neue Bahnhof in Betrieb genommen werden kann, sollten Stadt, Land und Bund sich bereits jetzt auf weitere Opfer in schwierigen Haushaltslagen einstellen! Schaffen sie dies nicht, behält die Stadt eine hässliche Wunde in ihrem Herzen, tote Riesenbullaugen im Schlossgarten, einen Torso als Bahnhof und Bahnsteigprovisorien, die hunderttausend Besucher abschrecken werden!

** Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack, M.S., geboren in Stuttgart, Studium in Essen, Stuttgart, Berkeley(USA), arbeitete fast drei Jahrzehnte in Stabs- und Führungspositionen der DB und DB AG, berät jetzt freiberuflich Unternehmen und Initiativen und wirkt als Sachverständiger im Verkehrsausschuss des Bundestags.*

Stand 2. 8. 2010 .Kontakt: kd.bodack@gmx.de
