



Bündnis Bahn für Alle

Sonderzeitung zu Stuttgart 21

Winter 2011/12

- Südflügel & Denkmalschutz (S. II)
- Manipulierter Stresstest (S. III-V)
- Schrägbahnhof & Sicherheit (S. VI)
- Fehlende Planfeststellung (S. VI)
- Kostendeckel hebt ab (S. VII)
- Grüne & Verantwortung (S. VIII)

Ein Projekt gegen Recht und Gesetz

Verantwortliche ohne Verantwortung?

Walter Sittler

Warum eine Sonderbeilage zu Stuttgart 21 und zur Volksabstimmung in Baden-Württemberg? Nicht in erster Linie, weil die Projektbefürworter im Vorfeld der Volksabstimmung vom 27. November 2011 Methoden angewendet haben, die fragwürdig sind. Auch nicht primär, weil die Deutsche Bahn AG das markanteste Gebäude der Stadt Stuttgart abreißen will, ohne zu wissen, ob das Projekt S21 je zu Ende gebracht werden kann. Es geht vor allem darum, dass hier ein Projekt mit Unsummen an öffentlichen Geldern durchgezogen werden soll, dessen Qualität mehr als mangelhaft ist. Die DB AB weigert sich beharrlich, die wahre Kalkulation zu S21 und der Neubaustrecke den eigenen Projektpartnern vorzulegen. Pünktlich nach der Volksabstimmung sagte Bahnchef Rüdiger Grube: „Wer glaubt, dass das Projekt zu den angegebenen Kosten realisiert werden kann, versteht seinen Beruf nicht.“ Die Stadt Stuttgart, das Land Baden-Württemberg und die Region verschulden sich in den kommenden Jahren massiv, um dieses Projekt zu finanzieren, ohne auch nur annähernd zu wissen, wo die Kostenobergrenze liegt. Alles redet vom Sparen und zwingt Staaten und Kommunen zu Schuldenbremsen. Allein in Stuttgart steigt die Neuverschuldung in den kommenden zwei Jahren fast um das Sechsfache.

Dabei werden die versprochene Betriebsqualität und die Effektivität von Stuttgart 21 nur erreicht, indem fast alle Regeln der Eisenbahnbetriebstechnik, der Physik und der Mathematik, die sonst über all gelten, von den Verantwortlichen der DB außer Kraft gesetzt werden. Kein Fernbahnhof in Europa kann mit acht Gleisen das leisten, was S21 in Zukunft an Leistung in der Spitzenstunde erbringen soll – auch der neue Bahnhof in Wien mit seinen acht Gleisen nicht. Allein der modernisierte Kopfbahnhof könnte das – für weit weniger Geld und viel schneller.

Kleine zeitliche Vorteile für Wenige werden mit massiven Nachteilen für Viele, in Stuttgart, in der Region, ja in der ganzen Republik erkauft. Das wird mit dieser Veröffentlichung nachgewiesen.

Keiner der jetzt oder zukünftig Verantwortlichen, soll jemals sagen können: „Das konnten wir nicht voraussehen“. Alle Probleme sind bekannt, alle Fakten liegen auf dem Tisch – außer die tatsächliche Kostenkalkulation der Deutschen Bahn.

Angesichts all dessen fällt es schwer, den Verantwortlichen gegenüber das Wort „verantwortungslos“ nicht in den Mund zu nehmen. Wie ist es nur möglich, dass sich unsere frei gewählten Vertreter vom Bahnchef so an der Nase durch den Ring ziehen lassen?

Walter Sittler ist Schauspieler. Er lebt seit vielen Jahren in Stuttgart. Seit 2009 engagiert er sich gemeinsam mit seiner Ehefrau Sigrid Klausmann-Sittler und den drei Kindern gegen Stuttgart 21 und für eine breitere Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an der Politik.



Rüdiger Grube kündigte für die Zeit „nach Dreikönig“ eine neue Großoffensive der Bahn zur Durchsetzung von Stuttgart 21 an. Eine Verfügung des Amtes für Öffentliche Ordnung der Stadt Stuttgart vom 21. Dezember, wonach das Zeltdorf der S21-Gegner im Schlossgarten bis zum 12. Januar 2012, 8 Uhr, zu räumen sei, scheint das Datum zu konkretisieren. Es droht der Abriss des Südflügels des Bahnhofsgebäudes und das Abholzen der hundert und mehr Jahre alten Großbäume im Mittleren Schlossgarten. Für diesen „D-Day“ gibt es Pläne mit dem Großeinsatz von bis zu 9000 Polizisten, mit der Umwandlung der Cannstatter Straße in eine Dauerparkzone für 400 Mannschaftswagen und mit dem Aufstellen von 20 „Gesas“, von Gefangenensammelstellen für bis zu 500 Personen.

Die absehbare neue Offensive der Bahn hat wenig mit Baufortschritten zu tun. Es geht den Betreibern des Projekts S21 vor allem darum, erneut vollendete Tatsachen zu schaffen. Just so, wie im Sommer und Herbst 2010. Damals wurde der Nordflügel des Bonatzbaus zerstört. Erstmals wurden große Bäume im Mittleren Schlossgarten gefällt – mit dem berüchtigten brutalen Polizeieinsatz vom 30. September 2010. Bis heute gab es im Bereich des Nordflügels keine größeren neuen Baumaßnahmen. Es handelte sich in erster Linie um eine Machtdemonstration mit dem Ziel, den Widerstand gegen das zerstörerische Projekt zu brechen.

Tatsächlich müssen die Projektbetreiber auch nach der Volksabstimmung Angst haben, dass Stuttgart 21 gekippt wird. Dieses Projekt verstößt gegen geltendes Recht und gegen Gesetze. Am 16. Dezember 2011 wurde das Urteil des Verwaltungsgerichts Mannheim verkündet, wonach für S21 erneut ein teilweiser Baustopp verhängt wird. Dabei gibt es noch gewichtiger Gründe als den Juchtenkäufer, die auch einen kompletten Baustopp rechtfertigen: Obgleich die Bahn S21 seit 16 Jahren plant, liegen für wichtige Ab-

schnitte des Projekts – so für die Tunnelanlagen unter dem Flughafen – bis heute keine Planfeststellungsbeschlüsse vor. Es kann durchaus sein, dass diese für S21 strategisch wichtigen Streckenabschnitte gar nicht genehmigungsfähig sind. Der in Teilen weiter gültige Planfeststellungsbeschluss für den Mittleren Schlossgarten wiederum basiert auf unwahren Angaben zur Grundwasserentnahme. In Wirklichkeit muss die Bahn die doppelte Menge Wasser abpumpen als laut Planfeststellungsbeschluss gestattet. Damit aber erhöhen sich die Risiken in dem geologisch problematischen Untergrund enorm (S. VI).

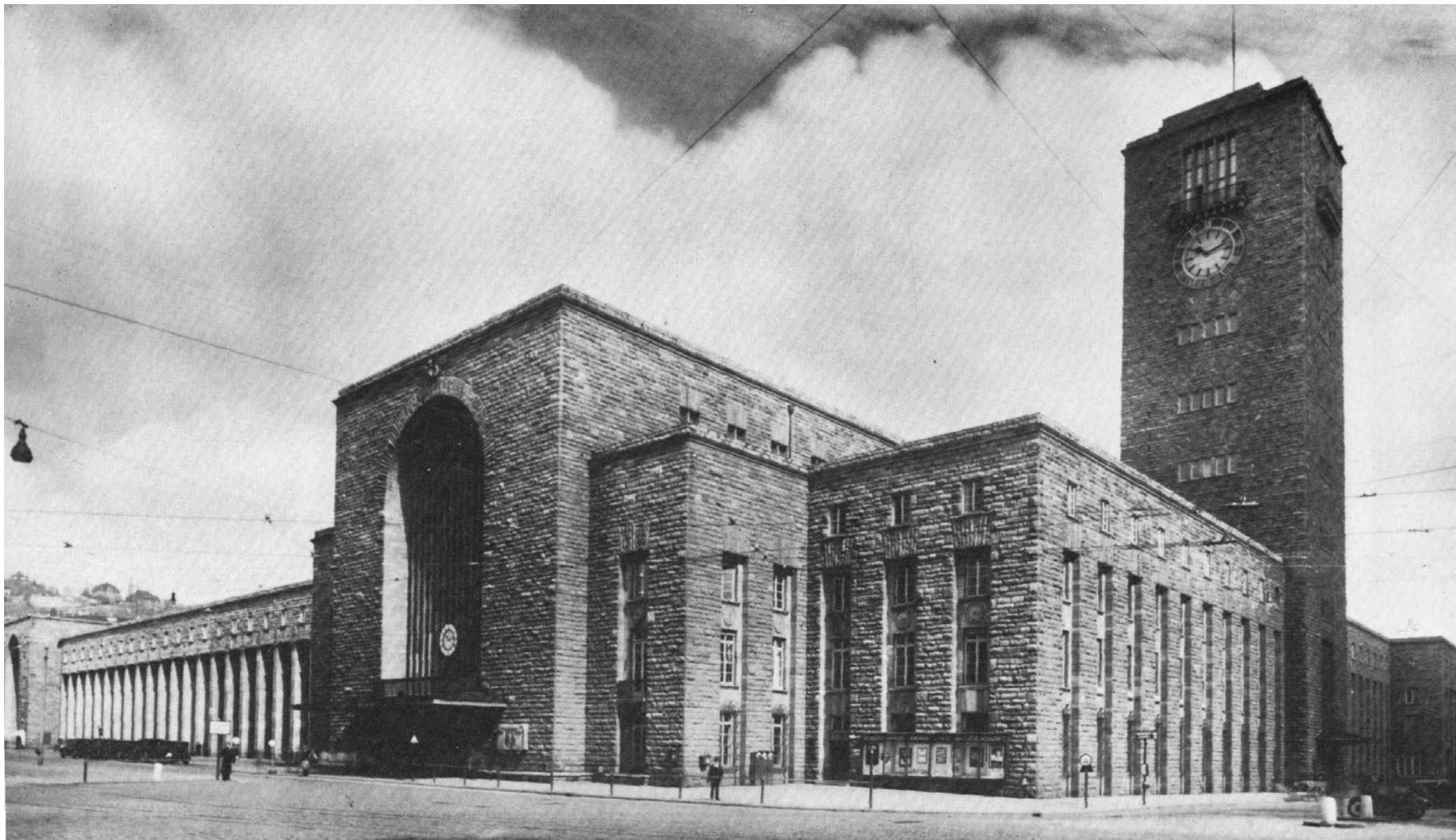
Gegen Recht und Gesetz verstößt S21 auch, weil maßgebliche Versprechen der Projektbetreiber nur wenige Wochen nach der Volksabstimmung kassiert wurden: Bereits heute übersteigen die S21-Kosten erkennbar die vereinbarte Obergrenze (S. VII). Die Zusage, andere wichtige Schieneninfrastrukturprojekte in Baden-Württemberg würden durch S21 nicht ausgebremst, gilt bereits nicht mehr. Stichworte: Südbahn, Gäubahn, Bahnknoten Mannheim (S. VI). Auch wussten am 27. November nur wenige Wählerinnen und Wähler, dass S21 ein Schrägbahnhof wird, der gegen geltendes Recht verstößt und der eine erhebliche Gefährdung der Sicherheit im Schienenverkehr darstellt (S. V).

Vor allem aber ging die große Mehrheit des Wahlvolks davon aus, dass der sündhaft teure neue Bahnhof wenigstens eine größere Kapazität haben würde als der bestehende Kopfbahnhof. Das wurde immerhin 17 Jahre lang gepredigt. Und das, so heißt es, wurde mit dem „Stresstest“ belegt. Wir dokumentieren jedoch, wie bei diesem „Stresstest“ systematisch manipuliert wurde. Und dass der neue Bahnhof im Untergrund eine geringere Leistung hat als der bestehende und eine halb so große wie ein optimierter Kopfbahnhof. Das aber heißt: Mit S21 findet ein wesentlicher Abbau der Schieneninfrastruktur des Bundes

statt. Wenn das so ist, dann handelt es sich bei S21 eben nicht um eine eigenwirtschaftliche Maßnahme der Bahn. Vielmehr muss ein solcher Abbau der Schieneninfrastruktur nach §11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes genehmigt werden – auf Bundesebene (Seiten III-V).

Stuttgart 21 ist im übrigen nur eine Spezialfall der allgemeinen Verhältnisse. Seit Bildung der Deutschen Bahn AG Anfang 1994 und mit deren Orientierung auf Privatisierung gab es bundesweit einen Abbau von 8000 Kilometern des Schienennetzes, 40 Prozent aller Weichen, der Hälfte aller Arbeitsplätze und die Schließung von mehr als 2000 Bahnhöfen. Am Beginn dieses Bahnprivatisierungs-Prozesses konnte man im Blatt „Focus“ lesen: „Das 41.000 Kilometer lange Schienennetz der Bahn ist als Immobilie pures Gold. Die Gleisschneisen durch die Städte könnten raffiniert bebaut werden.“ (43/1993).

Womit wir wieder bei Stuttgart 21 angelangt sind. Dass all die gut dokumentierten Verstöße gegen geltendes Recht und Gesetze nicht geahndet werden, dass man 4,5 Milliarden Euro „investiert“, um Kapazitäten abzubauen – all das hat mit Betongold, mit Immobilienspekulation zu tun. 2009 wurde Stuttgarts OB Schuster vom Urban Land Institute als „Führungskraft der deutschen Immobilienwirtschaft“ ausgezeichnet. Nicht zuletzt aufgrund seiner Verdienste um Stuttgart 21 rückte Wolfgang Tiefensee nach seinem Abgang vom Sessel des Verkehrsministers in die Position des stellvertretenden Vorsitzenden des Kuratoriums der Stiftung „Lebendige Stadt“ auf. Schließlich will die Muttergesellschaft dieser Stiftung, die ECE-Projektmanagement GmbH, eine Tochter des Otto-Versands, auf dem dann ehemaligen Gleisvorfeld des Stuttgarter Kopfbahnhofs das größte Einkaufszentrum der Region bauen. Zu dieser Struktur von Geld, Gier und Grundstücksdeals passt der Spruch des ehemaligen Daimler-Managers und jetzigen Bahnchefs Grube: „Cash in the Täsche is the name of the game“.



Der Hauptbahnhof in Stuttgart

Ein architektonisches

Meisterwerk wird zerstört

Die Deutsche Bahn AG, die Stadt Stuttgart und das Land Baden-Württemberg als entscheidende Projektträger von Stuttgart 21 müssen, um den Tiefbahnhof zu realisieren, das Gebäude des Stuttgarter Hauptbahnhofs zu einem größeren Teil dem Erdboden gleichmachen. Dieses allgemein als Bonatz-Bau bezeichnete Gebäude entstand zwischen 1911 und 1926 und wurde von den Architekten Friedrich Eugen Scholer und Paul Michel Bonatz geplant. Die klassische Hufeisenform wird von Egon Hopfenzitz (siehe Kasten unten) wie folgt beschrieben: „Der Bahnhofturm und die Haupt-, Nord- und Südflügel umschließen den denkmalgeschützten Bereich der 17 Bahnsteiggleise.“ Ja, das Ensemble des



Bauwerks ist denkmalgeschützt. Mehr noch: Der Stuttgarter Hauptbahnhof gilt – neben dem Fernsehturm – als Wahrzeichen der Stadt. Es sei, so wurde es in der Zeitschrift „Intercity“, die von der Deutschen Bundesbahn herausgegeben wurde, beschrieben „ein Bahnhof wie ein Donnerhall – mit trutziger Fassade, einem wehrhaften Turm von 56

Metern Höhe und einer Säulenhalle, als ginge es von hier gleich nach Wallhalla.“

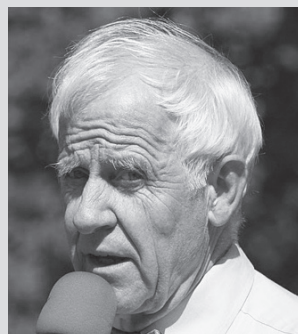
Richtig feierlich – und nicht mehr militäristisch – wurde dies in „Zug der Zeit – Zeit der Züge“, dem 1985 erschienenen offiziellen Werk zum 150. Jubiläum der ersten Eisenbahn auf deutschen Boden ausgedrückt. Dort heißt es: „Es ist nicht vermessen zu sagen, dass in Stuttgart der Bahnhof das markanteste, dem Schloss und allen Kirchen überlegene Gebäude ist. Es hat dieser Stadt ein architektonisches Selbstbewusstsein gegeben und sie räumlich bestimmt.“ Der Bahnhof habe „den Rang eines

nationalen Bauwerkes“. Das Buch war der Begleitband zur Ausstellung gleichen Namens, die unter der Schirmherrschaft von Bundespräsident Richard von Weizsäcker stand (Bd. 2, S. 552f.).

Der gesamte Nordflügel des Bauwerks wurde im August 2010 abgerissen. Der Südflügel soll ab 9. Januar 2012 zertrümmert werden, um Platz für die S21-Baugrube zu machen.

Unverantwortliche Kulturschande

Norbert Bongartz



Beim Stuttgarter Hauptbahnhof blieb die Denkmalpflege auf der Strecke... Sie kam hier „nicht zum Zuge“, weil dem bedeutenden Baudenkmal der verdiente Schutz von der politischen Spitze des Landes frühzeitig und weitgehend frei von Skrupeln entzogen wurde. Möglich gemacht hatte dies die Tatsache, dass die Deutsche Bahn, eine Gesellschaft des Bundes, bei einer Umplanung ihrer Betriebsanlagen nicht an ein Landesgesetz

gebunden ist. Dazu kam ein Sprechverbot für die Denkmalpfleger zum Thema S21. So konnte die Abwägung zugunsten des Tiefbahnhof-Projekts und gegen das öffentliche Erhaltungsinteresse durchgesetzt werden, dem wesentliche Teile des Kopfbahnhofs zum Opfer fallen sollen.

Die Ungerührtheit, ja die kalt-lächelnd getroffenen Entscheidungen gipfelten in der fachlichen Demütigung der vom Land selbst bestellten Konservatoren, als ein Ministerpräsident (Oettinger) die zum Abbruch frei gegebenen Längsflügel des Bahnhofs unwidersprochen als „Hüttenkruscht“ bezeichnen durfte...

Die Pläne der Bahn zeigen leider keine Ansätze eines achtsamen Umgangs mit dem hochkarätigen Baudenkmal. Die geplanten brutalen Ein- und Übergriffe in den Bonatzbau werden zu den dunkelsten Kapiteln der Landesdenkmalpflege in Baden-Württemberg zählen.

Die Bestätigung erfolgte unlängst durch Berechnungen der Eisenbahn-Planungsfirma Viereggs und Rössler in München.

60 Dienstjahre im und um den Stuttgarter Hauptbahnhof ...als Aufsichtsbeamter, Bahnhofschef und Demonstrant



Egon Hopfenzitz

Im November 1951 Dienstantritt beim Stuttgarter Hauptbahnhof. Stolz auf die rote Mütze und den Befehlsstab als Aufsichtsbeamter. Aufstieg zum Fahrdienstleiter und Innendienst im Bahnhofsamt. Stolz auch

in der Spitzenstunde 7 eine mehr als beachtliche Leistung.

Sehr interessant die Tätigkeit als Hausherr bei Ankunft und Abfahrt von VIPs: Ministerpräsidenten, Bundespräsidenten, Botschafter. Erinnerungen, die bleiben, an Prinz Sihanouk von Kambodscha, den König von Tonga, J.A. Jewing, Präsident Jimmy Carter und viele andere mehr. 1994 Ruhestand nach Aufteilung der Dienststelle auf sieben neue Firmen der Deutschen Bahn AG. Ab 2009 wöchentliche Teilnahme an den Demonstrationen zum Erhalt des Kopfbahnhofs und gegen das Immobilienprojekt S 21. Meine Erfahrungen aus dem langen Berufsleben im Kopfbahnhof habe ich bereits in die Schlichtung mit Heiner Geißler eingebracht. Ich habe dabei ausgeführt, dass der heutige Kopfbahnhof mit 17 Bahnsteiggleisen eine wesentlich höhere Zugleistung erbringt, als der nur achtgleisige schräge und nicht barrierefreie Tiefbahnhof je in der Lage sein wird.

auf die Tätigkeit im großen denkmalgeschützten Bahnhof der Landeshauptstadt bis 1956. Nach einigen Zwischenstationen 1981 Rückkehr zum Hbf als Bahnhofsleiter. Damit verantwortlich für 1000 Mitarbeiter, für die pünktliche Abfahrt von täglich 1200 Zügen und die Sicherheit von 250 000 Reisenden – mit Dauereinsatz bei Unregelmäßigkeiten, bei Festverkehren und Kontrollen. „Mein“ Hauptbahnhof brachte mit 56 Zügen

Herr Ministerpräsident Kretschmann!
Warum tauchen in der Broschüre zum Volksentscheid über S21, die Sie an alle Haushalte in Baden-Württemberg sandten, das Thema Denkmalschutz und der Bonatz-Bau als Wahrzeichen Stuttgarts nicht einmal auf?
Wir appellieren an Sie: Werden Sie nicht mitverantwortlich für Kulturfrevel und Denkmal-Schändung!

Wie viel „Stress“ steckt im Test?

„Stresstest“ manipuliert – der S21-Bahnhof hat weniger Bahnhofskapazität

Seit der ersten Vorstellung des Projektes Stuttgart 21 im April 1994 wird dieses damit begründet, dass dadurch die Kapazität des Hauptbahnhofs in Stuttgart erheblich gesteigert werde. Bahnchef Heinz Dürr konnte noch auf den Vorteil verweisen, dass ein Durchgangsbahnhof keine Lokwechsel mehr benötige (obgleich auch er wusste, dass es bald so gut wie keine Lokwechsel mehr geben würde), Bahnchef Hartmut Mehdorn verwies dann auf die „grundsätzliche größere Kapazität eines Durchgangsbahnhofs im Vergleich zu einem Kopfbahnhof“. Und Bahnchef Rüdiger Grube begründete noch in seinem Brief vom 10. Februar 2010 an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Stuttgart 21 damit, dass damit ein „Nadelöhr auf einer der wichtigsten Ost-West-Achsen Europas beseitigt“ werde. Selbst in den an alle Haushalte versandten „Informationen der Landesregierung Baden-Württemberg zur Volksabstimmung am 27. November 2011“ ist in der Argumentation für das Ausstiegsgesetz nur die Rede davon, man bekomme mit Stuttgart 21 „wenig Bahnhof für zu viel Geld“. Dass Stuttgart 21 **weniger** Bahnhof bedeutet als bisher vorhanden ist, davon war keine Rede. Als dann am 27. November 2011 die Bevölkerung von Baden-Württemberg über den Landesanteil an der Finanzierung von Stuttgart 21 abstimmen musste, die Wahlberechtigten von einer größeren Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs im Vergleich zum bestehenden Kopfbahnhof ausgehen. Die zukunftsichere Leistungsfähigkeit des neuen Tiefbahnhofs schien insbesondere

der sogenannten „Stresstest“ zu Stuttgart 21 zu belegen. Auf WikiReal.org wurde der „Stresstest“ unter Federführung von Dr. Christoph Engelhardt, der als Experte an der Präsentation der „Stresstest“-Ergebnisse beteiligt war, einem Faktencheck unterzogen. Die Analysen belegen zahlreiche eklatante Verstöße gegen die sogenannte Richtlinie 405, nach der der Test angeblich durchgeführt wurde. Daher bestehen nicht nur formale Zweifel an der Gültigkeit des Nachweises, sondern insbesondere auch starke Zweifel, ob der Nutzen des Projektes tatsächlich wie behauptet erwartet werden kann. Die aufgezeigten Fehler in der Durchführung des „Stresstests“ steigern allesamt die modellierte Leistung des Bahnhofs und führen folglich dazu, dass in der Simulation die geforderte Leistungsfähigkeit von 49 Zügen in der Spitzenstunde bei einer vermeintlich „wirtschaftlich optimalen“ Betriebsqualität erreicht wurde. Berücksichtigt man alle erforderlichen Korrekturen, so erhält man eine realistische Leistungsfähigkeit von lediglich 32 bis 38 Zügen pro Stunde. Dies bedeutet jedoch, dass Stuttgart 21 eine erhebliche **Verschlechterung** der bestehenden Infrastruktur darstellt. Abgesehen davon, dass die milliarden schweren Investitionen vor diesem Hintergrund absurd sind, müsste eine solche Verschlechterung genehmigt werden und könnte nur durchgeführt werden, wenn es keine anderen Interessenten am Betrieb des bestehenden Kopfbahnhofs gäbe. Diese haben ihr Interesse jedoch bereits angemeldet.

Bernhard Knierim

Der „Stresstest“

Der „Stresstest“ ist gerade zum Wort des Jahres 2011 gewählt worden – unter ausdrücklichem Verweis auf den Stuttgart-21-„Stresstest“, von dem die „Süddeutsche Zeitung“ schrieb, dieser sei „eine pure Farce“ gewesen, „ein mit angeblichem Fachwissen verbrämter Trick, um die Protestierenden vor dem Bahnhof zu zermürben“ (20.12.2011). Im „Schlichterspruch“ hatte Heiner Geißler diesen Test von der DB AG eingefordert, da während der Gespräche klar geworden war, dass berechnete Zweifel an der Leistungsfähigkeit des geplanten Tiefbahnhofs bestehen. Diese Zweifel sollte der „Stresstest“ ausräumen und den Beweis erbringen, dass der Kellerbahnhof 30 Prozent mehr Zugverkehr abwickeln könne als der Stuttgarter Hauptbahnhof dies heute tut – und dies bei „guter Betriebsqualität“. Bereits Tage später verkündeten Bahn-Infrastrukturvorstand Volker Kefer und Verkehrsministerin Tanja Gönner unisono, der „Stresstest“ ergäbe keinen Bedarf für Änderungen an S21, sondern das Projekt könne den geforderten Verkehr auch so abwickeln. Parallel dazu teilte Kefer aber auch mit, die Ergebnisse des Tests seien erst Mitte 2011 zu erwarten, da erst eigens ein Fahrplan konstruiert werden müsse. Vor einem Jahr stand damit also ein interessanter Mix von Widersprüchen im Raum:

1. Die DB behauptete in der „Schlichtung“, S21 könne bis zu 60 Züge pro Stunde abfertigen.
2. Die DB legte in der „Schlichtung“ einen Fahrplan für 44 Züge in der Stunde vor, der aber von den Gegnern als nicht funktionierend entlarvt werden konnte.
3. Die DB war sich dennoch sicher, dass S21 ohne Planungsänderungen 49 Züge in „guter Betriebsqualität“ abwickeln könne.
4. Gleichzeitig sollte der Test dieses Fahrplans noch mehr als sechs Monate in Anspruch nehmen, obwohl das Ergebnis offensichtlich schon feststand.

Wie findet ein solcher Stresstest überhaupt statt? Zuerst einmal wird der Betrieb in einem bestimmten Bereich des Bahnnetzes im Computer modelliert. Dazu benötigt man die (schematische) Infrastruktur inklusive eines (fiktiven) Fahrplans, und nun lässt sich im Computer nachverfolgen, zu welchen Zeiten bestimmte Züge wo fahren und ob

es dabei zu Schwierigkeiten kommen kann. Für all dies gibt es genaue Vorgaben, die in der sogenannten ‚Richtlinie 405 – Fahrwegkapazität‘ der DB festgelegt sind und die von der DB vor Beginn der Simulation explizit als Grundlage für das Vorgehen angegeben wurde. Mit einer solchen Simulation lässt sich nicht nur nachvollziehen, ob der Betrieb wie geplant funktioniert, sondern man kann auch bestimmte widrige Bedingungen simulieren und untersuchen, wie sich der Betrieb dann entwickelt. Züge werden mit einer bestimmten – zufälligen – Verspätung belegt, und dann verfolgt man, was mit dieser Verspätung im weiteren Verlauf geschieht. Hat man sehr viele solcher zufälligen Verspätungen untersucht und jeweils verfolgt, wie sich diese im Betrieb entwickeln, so kann man daraus die zu erwartende Betriebsqualität ermitteln. Dabei gibt es vier mögliche Ergebnisse:

- **gut** bzw. **‚Premiumqualität‘** bedeutet, dass die Verspätungen beim Durchfahren der Infrastruktur abgebaut werden;
- **befriedigend** bzw. **‚wirtschaftlich optimal‘** drückt aus, dass die Verspätungen sich zumindest nicht weiter aufbauen, sondern gleich bleiben;
- **risikobehaftet** bedeutet, dass sich die Verspätungen leicht steigern;
- **mangelhaft** ist schließlich der Begriff dafür, dass aus kleinen Verspätungen sehr große werden.

Die Idee des „Stresstests“ war es, den geplanten Tiefbahnhof und die neu zu bauenden Strecken um ihn herum daraufhin zu untersuchen, wie er im real zu erwartenden Betrieb funktionieren würde. Die Schweizer Firma SMA war gewählt worden, die „Stresstest“-Arbeit der DB zu begutachten, damit auch alles mit rechten Dingen zugeht. SMA wollte die Prämissen für die Simulation gleich zu Anfang der Arbeiten festzurren, wie dies auch wissenschaftlich korrekt gewesen wäre. Die DB hingegen bestand darauf, die Parameter im Laufe der Simulation immer wieder anpassen zu können. Es gehört schon viel guter Wille dazu, um der DB nicht zu unterstellen, dass sie deswegen darauf bestand, um die Parameter genau so anpassen zu können, dass das von ihr gewünschte und ja auch bereits bekannt gegebene Ergebnis bei der Simulation herauskommt.



Falscher Bezugspunkt

Wie kam es zu den immer wieder zitierten 49 Zügen pro Stunde, die der neue Tiefbahnhof abfertigen können soll? Heute fahren bis zu 37 Züge pro Stunde durch den Stuttgarter Hauptbahnhof; da man aber mit einem zukünftig wachsenden Zugverkehr rechnet und ein neuer Bahnhof auch diesen abfertigen können soll, wurde die Zahl 49 Züge festgelegt. Verhängnisvoll dabei ist jedoch, dass der Bezugspunkt völlig falsch gewählt ist. Der heutige Kopfbahnhof kann sehr viel mehr als 37 Züge pro Stunde abfertigen, und er hat dies nicht nur in einer Computersimulation bewiesen, sondern ganz real: 1970 fuhren bis zu 47 Züge pro Stunde im regulären Fahrplan. All diese Züge wurden damals wie heute mit einer guten Betriebsqualität abgefertigt, und dies obwohl 1969 noch eine gegenüber heute sehr viel unmodernere Technik eingesetzt wurde: Damals konnten viele Züge noch nicht einfach einen Richtungswechsel vornehmen, wir dies heute kennen. Stattdessen gab es durch die notwendigen Lokwechsel noch zusätzliche zeitaufwendige Fahrten, die hier nicht mitgerechnet werden. Auch die Signaltechnik war damals noch lange nicht auf dem heutigen Stand. Der Kopfbahnhof könnte also schon im heutigen Zustand mehr Züge abfertigen. Laut einem von der Landesregierung und ihrer Nahverkehrsgesellschaft bestätigten Gutachten wurden jüngst 50 Züge pro Stunde als Kapazität bestätigt. Mit Ausbaumaßnahmen, die nur einen Bruchteil von S21 kosten würden, könnte der Kopfbahnhof sogar noch deutlich mehr leisten, nämlich bis zu 72 Züge pro Stunde, so ein Gutachten der Verkehrsberatung Vieregg-Rössler vom August 2009.

Fahrplankonstruktion

Aber zurück zum „Stresstest“, der wenigstens für diese 49 Züge zeigen sollte, dass sie in „guter Betriebsqualität“ abgewickelt werden können. Dazu hat die DB einen Fahrplan konstruiert, der in der betriebsamsten Stunde zwischen 7 und 8 Uhr morgens diese 49 Züge enthält. An diesem fällt zweierlei auf:

1.) In der Zeit vor und nach dieser Spitzenstunde hat die DB deutlich weniger Züge eingeplant, als dies in einem realistischen Fahrplan der Fall ist (siehe Grafik 1 auf der nächsten Seite). Dies hat für den auf diesem Fahrplan beruhenden „Stresstest“ den Vorteil, dass sich Verspätungen sehr viel einfacher abpuffern lassen, wenn zumindest in den angrenzenden Stunden große Lücken klaffen und Gleise frei sind. Der Fahrplan ist also ganz offensichtlich nicht so konstruiert, dass er einem realistischen Bahnverkehr entspricht, sondern dass er möglichst „stressresistent“ ist. Darüber hinaus hat die DB die Verspätungen nicht wie im „Schlichterspruch“ gefordert nur für die eigentliche Spitzenstunde von 7 bis 8 Uhr ausgewertet, sondern alle Verspätungen im gesamten Zeitraum von 6 bis 10 Uhr betrachtet und aus diesen den Durchschnitt gebildet. So wird das Ergebnis natürlich durch die geringe Zahl der Züge in den benachbarten Stunden abgemildert.

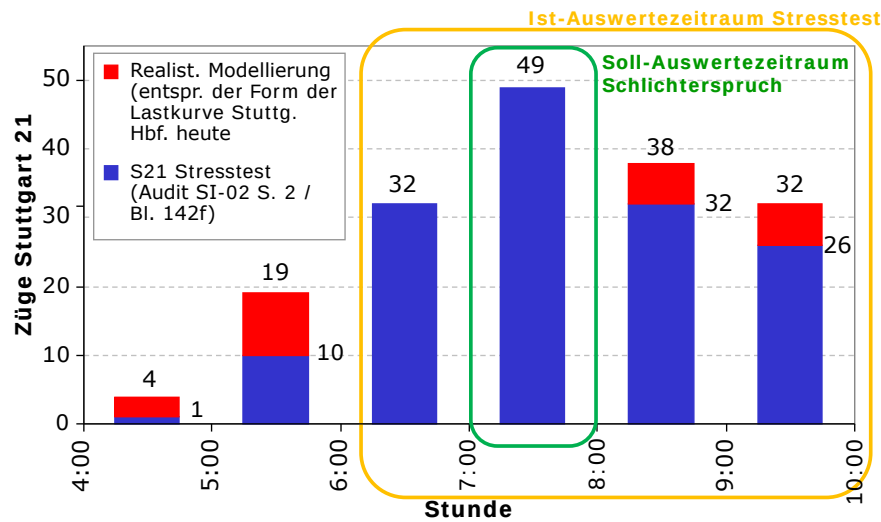
2.) Wenn man den Fahrplan anschaut, fällt auf, dass dieser genau so konstruiert ist, dass immer dann Züge durch den neuen Tiefbahnhof fahren, wenn dort gerade ein Gleis frei ist. Es gehört nicht viel Wissen über Bahnverkehr dazu um zu verstehen, dass dies für einen realen Bahnbetrieb kaum Sinn macht. Züge sollen ja genau so in den und aus dem Bahnhof fahren, dass man optimal zwischen unterschiedlichen Zügen umsteigen kann. Fahren die Züge genau dann, wenn der Bahnhof gerade freie Kapazitäten hat, dann müssen die Fahrgäste unter Umständen sehr lange auf ihre Anschlusszüge warten. Ein guter Bahnhof sollte also nach den Bedürfnissen der Benutzer konstruiert werden und nicht umgekehrt. Am konsequentesten ist dieses Konzept in den Niederlanden und der Schweiz umgesetzt: In den großen Umsteigebahnhöfen fahren alle Züge kurz vor der vollen Stunde in den Bahnhof ein und kurz nach der vollen Stunde wieder ab (oder alternativ ebenso zu der halben Stunde), so dass man mit minimalem Zeitverlust zwischen den Zügen umsteigen kann. Für einen solchen sogenannten ‚Integralen Taktfahrplan‘ benötigt man natürlich auch viele Bahnsteige, da die Züge alle gleichzeitig im Bahnhof stehen müssen. Dies ist mit dem existierenden Kopfbahnhof mit seinen 16 Gleisen problemlos möglich, nicht jedoch mit S21 mit seinen lediglich 8 Gleisen, wo die Züge

offensichtlich immer dann fahren müssen, wenn gerade Platz ist. Darüber hinaus haben einige der fiktiven Züge in S21 sehr geringe Haltezeiten – auch dies ist eine Annahme, die für einen Hauptbahnhof mit vielen Ein- und Aussteigenden nicht realistisch ist und wohl eher der Konstruktion des Fahrplans auf „Stresstestsistenz“ hin geschuldet ist. Auch halten Züge in dem Modell häufig hintereinander am gleichen Bahnsteig, was nicht nur das Umsteigen erschwert, sondern darüber hinaus gefährlich ist (siehe dazu den Artikel auf Seite VI). Und einen weiteren Kunstgriff hat die DB gemacht, um den Fahrplan an S21 anzupassen: Die S-Bahn-Linien wurden willkürlich verändert, obwohl von solchen Planungen vorher nie die Rede war und diese auch durch den Verkehrsausschuss der Region Stuttgart abgelehnt wurden.

Ist der „Stress“ wirklich stressig?

In dem „Stresstest“ sollten nun also die Wirkungen von Verspätungen einzelner Züge auf diesen theoretischen Fahrplan untersucht werden. Wie alle Bahnkunden in unserem Land zur Genüge zu berichten wissen, sind solche Verspätungen nicht nur pure Theorie; sie kommen täglich vor. Nach Untersuchungen der Stiftung Warentest und des VCD ist im Durchschnitt ein Drittel der Fernzüge mehr als sechs Minuten verspätet. Wo die Bahn für den Fernverkehr und die Region Stuttgart für die S-Bahnen Pünktlichkeitsgrade von rund 84 Prozent angibt, werden im Stresstest etwa 95 Prozent angenommen. In der Richtlinie 405 finden sich genaue Vorgaben, wie die Verspätungen zufällig in die Simulation eingeführt werden. Beim „Stresstest“ ist die DB nun aber erheblich von dieser Richtlinie abgewichen und hat insbesondere die hohen Verspätungswerte, für die die Bahn selbst verkündet hatte, gerade diese Werte würden Stress und Störungen abbilden, durch einen von ihr nicht veröffentlichten Eingriff schlichtweg auf kleine Verspätungen reduziert: Im Fernverkehr gibt es als Stresstest-Grundlage nur noch Verspätungen von maximal fünf Minuten, im Nahverkehr von maximal drei und im S-Bahn-Verkehr sogar nur solche von maximal einer Minute. Das wären rosige Zeiten für alle Bahnreisenden in Deutschland, wenn es tatsächlich keine größeren Verspätungen mehr gäbe – kei-

Fortsetzung auf Seite IV



Die Lastkurve des „Stresstests“: Insgesamt fehlen 24 Züge (rote Balken) in dem Fahrplan, was die Betriebsqualität deutlich erhöht.

Fortsetzung von Seite III

ne Zugpannen, Signalstörungen, Weichenstörungen, „Unfälle mit Personenschaden“ oder die allseits beliebten „Störungen im Betriebsablauf“ mehr, vom großen „Winterchaos“ ganz zu schweigen. Man kann daher also tatsächlich sagen, dass der „Stresstest“ nicht mehr als eine „Schönwetter-Simulation“ ist, die die tatsächliche Situation und die möglichen Störungen im realen Bahnverkehr nicht einmal annähernd wiedergibt. Es ist nicht getestet worden, wie eine Verzögerung von einer Stunde oder auch nur von zehn Minuten den Betrieb im geplanten Stuttgarter Kellerbahnhof beeinflussen würde. Wenn man sich die dichte Belegung der Gleise im fiktiven Fahrplan anschaut, drängt sich der Eindruck auf, dass ein solcher Störfall sich katastrophal auswirken würde.

Was müsste ein „Stresstest“ leisten?

Aus dem hier Beschriebenen wird bereits deutlich, dass eine solche Verspätungssimulation nicht immer besonders aussagekräftig ist – erst recht, wenn die Parameter, wie hier erfolgt, so angepasst werden, dass sie mit der Realität nicht mehr viel zu tun haben. Daher fordert die Richtlinie 405, dass eine solche Verspätungssimulation nie alleine stehen kann, sondern dass Simulationen immer nur einen Vergleich verschiedener Varianten zulassen. In diesem Falle wäre die zu prüfende Vergleichsvariante natürlich der bestehende Kopfbahnhof und am besten als drittes noch ergänzend die Variante mit einem zukünftig verbesserten Kopfbahnhof. Aber diese Vergleiche hat die DB nie durchgeführt – sie wird gewusst haben warum. Würde man für den Kopfbahnhof jeweils die gleichen „Schönwetter-Bedingungen“ verwenden, wie sie bei S21 zur Anwendung gebracht wurden, dann würde sich die Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs nochmals sprunghaft verbessern. Und an einem weiteren Punkt handelte die DB mit der Simulation regelwidrig: In einen Fahrplan werden üblicherweise zu der reinen Fahrzeit zusätzliche Zeitpuffer eingebaut. Einzelne dieser Zuschläge können dann im Betrieb teilweise zum Abbau von Verspätungen genutzt werden. Im „Stresstest“ wurden diese jedoch komplett verwendet, darunter auch der große Anteil der Zuschläge für Bau- und Wartungsarbeiten, die nach der Richtlinie 405 entsprechend den Erfahrungswerten höchstens zur Hälfte genutzt werden können.

Andere Bahnhöfe

Wir halten also fest: Die DB hat die Parameter der Simulation massiv regelwidrig geändert, damit die S21-Infrastruktur im „Stresstest“ möglichst gut wegkommt. Dennoch lautet das Ergebnis lediglich „risikobehaftet“ – also weit entfernt von dem Testat „gute Betriebsqualität“. Die einzige mögliche Schlussfolgerung daraus lautet: im „Stresstest“ schlichtweg durchgefallen. Es wäre fahrlässig, die Leistungsfähigkeit eines Bahnhofs nur anhand des Verspätungs- und -abbaus zu beurteilen wie im „Stresstest“ geschehen. Das Regelwerk schreibt eindeutig vor, die Leistungsfähigkeit von mehreren Seiten durch unterschiedliche Kenngrößen zu beleuchten. Ausdrücklich festgehalten ist die Darstellung einer der wichtigsten Kenngrößen überhaupt, des Belegungsgrads des Bahnhofs. Die DB ermittelte diesen entgegen der Vorschrift nicht. Ein theoretischer Belegungsgrad von 100 Prozent würde bedeuten, dass in der dichtesten möglichen Folge ein Zug nach dem anderen fährt, also nie ein Streckenabschnitt leer wäre. Es ist leicht einsehbar, dass dies nur auf dem Papier oder Bildschirm möglich ist, in der Pra-

xis aber zu einem sehr instabilen Betrieb führen muss. Daher sollte der Belegungsgrad in der Regel 50 Prozent kaum überschreiten und auch in der Spitzenstunde unter 80 Prozent liegen. Für S21 erreicht der Belegungsgrad jedoch Werte zwischen 85 und 95 Prozent. Umgekehrt lässt sich aus dem „Belegungsgrad“ aber auch ableiten, wie viele Züge der Bahnhof bei „wirtschaftlich optimaler“ Betriebsqualität tatsächlich leisten könnte: lediglich 31. Schon bei 36 Zügen läge der Bahnhof demnach nahe der Überlastung. Einen Eindruck von der tatsächlichen Leistungsfähigkeit des geplanten Tiefbahnhofs bekommt man, wenn man sich die Leistungen anderer Bahnhöfe anschaut. Würde S21 so funktionieren wie behauptet, wäre der Bahnhof rund anderthalb mal so leistungsfähig wie die heute schon überlasteten und ähnlich großen Hauptbahnhöfe von Köln und Hamburg. Der im Regional- und Fernverkehr gleich groß geplante in Bau befindliche neue Hauptbahnhof in Wien – ironischerweise ebenfalls auf „Achse Paris – Bratislava“ und mit der Schließung von zwei Kopfbahnhöfen verbunden – ist auf rund 30 Züge in der Spitzenstunde ausgelegt. Wenn der „Stresstest“ eines beweist, dann dass 49 Züge pro Stunde mit Sicherheit nicht in der Realität erreichbar sind. Die Abschätzung der nötigen Korrekturen im Stresstest führt auf rund 32 Züge pro Stunde, nahe der Überlastung evtl. bis 38 Züge. Wenn S21 nicht eine völlige Revolution des Bahnbetriebs ist oder – anders gesagt – wenn mit S21 nicht die in 177 Jahren deutschen Eisenbahnbetrieb bestätigten Gesetzmäßigkeiten aufgehoben werden, dann ist der Kellerbahnhof mit Sicherheit ein Engpass für den Bahnverkehr der kommenden Jahrzehnte.

Wer prüft die DB?

Wer all dies zum ersten Mal liest, wird das Gefühl gewinnen, hier werde nun doch etwas dicht aufgetragen, solch einen massiven Betrug habe die DB doch nicht einfach so unbesehen durchführen können. Daher hat die Gruppe WikiReal, die diese Vorgänge maßgeblich aufgedeckt hat, beim Eisenbahn-Bundesamt nachgefragt, wer denn eigentlich solche Simulationen der DB auf die Einhaltung der Richtlinien überprüfe. Die Antwort ist so klar wie überraschend: „Die Deutsche Bahn hat den Stresstest in eigener Verantwortung konzipiert und durchführen lassen. Ebenso liegt die grundsätzliche Qualität und konkrete Anwendung der entsprechenden internen Bahnrichtlinien im Verantwortungsbereich der Deutschen Bahn.“ Das ist besonders brisant, da die DB bekanntlich aufgrund der Immobiliendeals ein erhebliches finanzielles Interesse daran hat, S21 tatsächlich zu bauen. Man kann also nicht davon ausgehen, dass die DB ein Interesse daran hatte, ihre Simulationsläufe wirklich kritisch zu überprüfen. Umso befremdlicher muss wirken, dass der Eigentümer Bund und das Eisenbahn-Bundesamt keinerlei Kontrolle vorsehen.

Das SMA-Audit

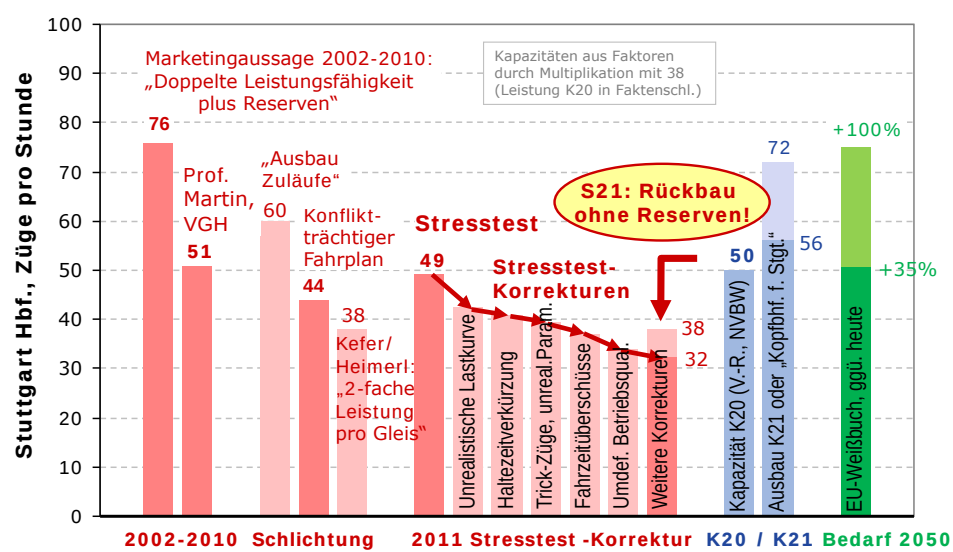
Aber es gab doch eine „unabhängige“ Überprüfung des „Stresstests“ durch die angesehene Schweizer Planungsfirma SMA? Zuerst einmal hat SMA den Stresstest nicht selbst durchgeführt und auch kein vollständiges Gutachten des DB-Stresstests erstellt, sondern lediglich in sehr kurzer Zeit

ein Audit ausgeführt mit der Aufgabe, die Annahmen und Schlussfolgerungen der DB zu überprüfen. Dabei ist wohl auch SMA das manipulative und unseriöse Vorgehen der DB nicht entgangen: „Der Bericht „Stresstest S21 – Fahrplanrobustheitsprüfung“ der DB Netz AG vom 30. Juni ist nicht selbst erklärend, weist teilweise inhaltliche Mängel auf und bietet keine vollständige Dokumentation der durchgeführten Arbeiten.“ Auch an anderen Stellen weist SMA auf Mängel hin, formuliert aber sehr wohlwollend. So heißt es z.B. zu der regelwidrigen Nutzung von 100 statt 50 Prozent der Reserven zum Verspätungsabbau: „Die Reserven, die zum Verspätungsabbau genutzt werden können, sind eher hoch.“ – kein Wort dazu, dass damit die Richtlinie 405 eklatant missachtet wird. Trotz dieser Mängel lautet die Schlussfolgerung von SMA jedoch: „Unsere Prüfung der Simulationsergebnisse hat gezeigt, dass die geforderten 49 Ankünfte im Hauptbahnhof Stuttgart in der am meisten belasteten Stunde und mit dem

endgültig zum Kippen bringen und die mangelhafte Betriebsqualität von S21 zu Tage fördern würde. Bereits im Sommer 2010 war ein geheim gehaltenes Gutachten von SMA über S21 aus dem Jahr 2008 öffentlich geworden, in dem das Unternehmen bereits für die damals vorliegende Fahrplanstruktur – und noch ohne jeden Stresstest – vor „Engpässen“ und einer „knapp dimensionierten Infrastruktur“ warnte. Diese Einwände muss SMA wohl bis zum Sommer 2011 wieder vergessen haben. Wie passt das alles zusammen – und können den Gutachtern bei SMA die hier dargestellten systematischen Mängel in der „Stresstest“-Simulation tatsächlich entgangen sein? Die Antwort könnte in den Worten des damaligen US-Präsidentenschaftsbewerbers Bill Clinton lauten: It's the economy, stupid! Es gibt nicht viele potenzielle Kunden für ein derart hoch spezialisiertes Unternehmen. Auf der Homepage von SMA wird offenerherzig erklärt, dass die DB seit 1995 „ohne Unterbrechung zu unseren wichtigen Auftraggebern“ gehöre und es eine „enge und symbiotische Zusammenarbeit“ gebe. So ist es. Und das Wort „symbiotisch“ heißt übersetzt ja auch „in wechselseitiger Abhängigkeit befindlich“ und „sich gegenseitig Vorteile verschaffend“. Tatsächlich verdient SMA sehr viel Geld mit den Aufträgen der DB, mit steigender Tendenz. Es gibt also eine erhebliche wirtschaftliche Abhängigkeit. Man kann sich vorstellen, welche Wirkung ein „Nicht bestanden“-Testat für den „Stresstest“ gehabt hätte: eine Blamage für die DB und das Aus für S21. Schließlich hat die DB in der Vergangenheit schon gezeigt, dass sie durchaus nicht davor zurückschreckt, mit wirtschaftlicher Erpressung auf inhaltliche Kritik zu reagieren – indem größere Anzeigen-Aufträge der Bahn in Publikationen, in denen es solche Kritik an der Bahn gab, schlichtweg storniert wurden. Ein in diesem Sinne betroffenes Unternehmen wie das „Manager Magazin“ konnte das offensichtlich wegstecken. Für SMA würde Vergleichbares schlichtweg den wirtschaftlichen Ruin bedeuten.



Simulation unterstellten Fahrplan mit wirtschaftlich optimaler Betriebsqualität abgewickelt werden können.“ Tatsächlich hat SMA von der DB noch Simulationsläufe nachgefordert, als erhebliche Mängel unübersehbar waren. Hier wurden aber jeweils nur einzelne Kritikpunkte isoliert angepasst, nie jedoch alle gleichzeitig. Und selbst für diese einzelnen zusätzlichen Läufe – nach Richtlinie 405 hätten 100 Läufe durchgeführt werden müssen, um tatsächlich eine statistisch signifikante Aussage treffen zu können – zeigt sich laut SMA immer wieder, dass das Modell nahe am „Kippen“ sei. Es steht praktisch fest, dass die Behebung aller Mängel gleichzeitig das Modell



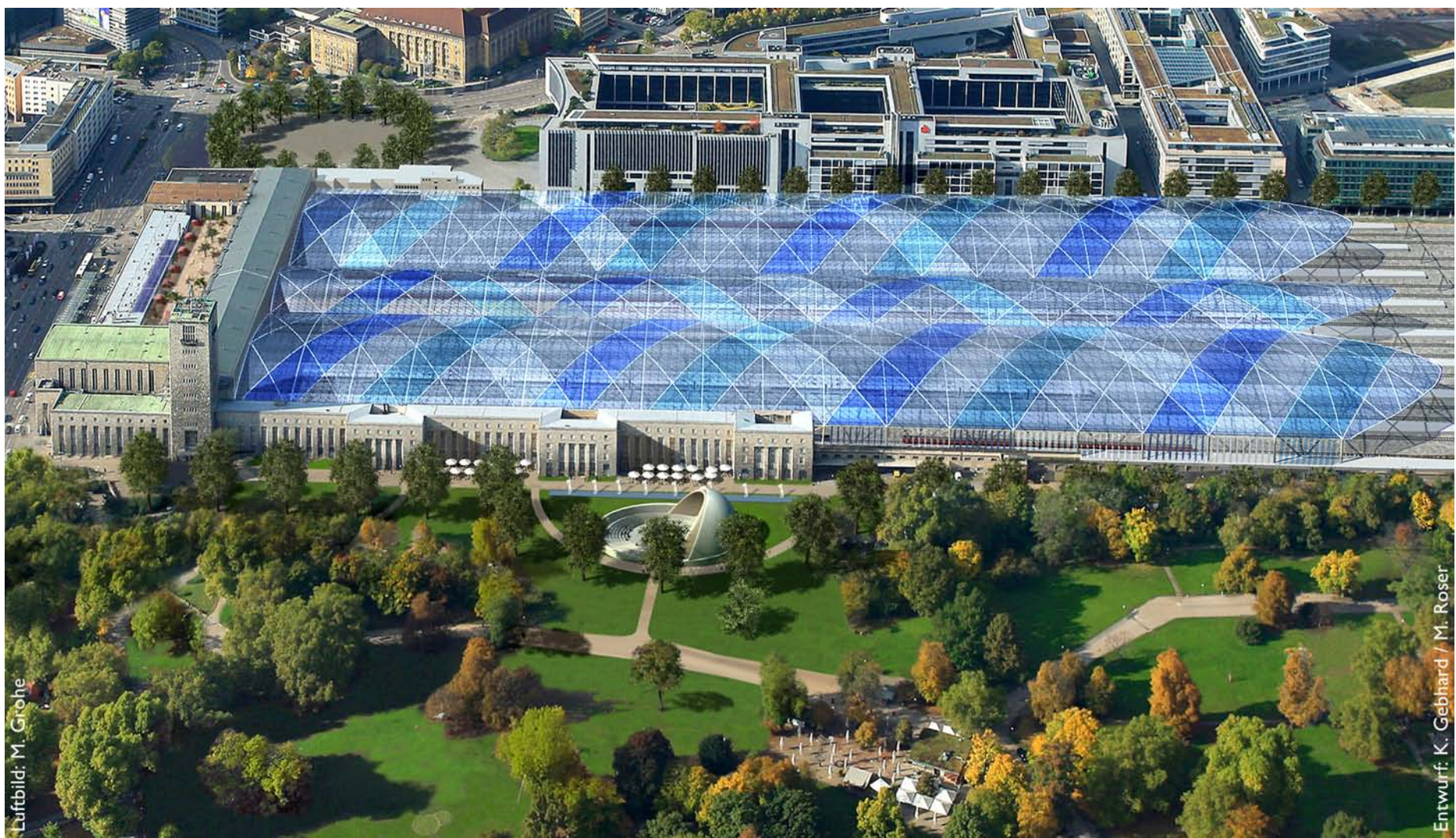
Vergleich der Angaben zu den Kapazitäten von S21 (rot). Die Pfeile zeigen die notwendigen Korrekturen aufgrund der Fehler im „Stresstest“. Rechts die Kapazität des Kopfbahnhofs (blau) und der erwartete zukünftige Bedarf (grün).

Rückbau von Infrastruktur

Aus dem bisher Dargelegten ergibt sich nur eine mögliche Schlussfolgerung: Der geplante Tiefbahnhof S21 ist entgegen allen Behauptungen der DB und dem Audit von SMA nicht annähernd so leistungsfähig wie der bestehende Kopfbahnhof – ganz zu schweigen von einem für sehr viel weniger Geld ausgebauten Kopfbahnhof. Das heißt aber: Wenn der alte Kopfbahnhof wie geplant abgerissen und durch S21 ersetzt wird, so bedeutet dies eine erhebliche Verschlechterung der bestehenden Infrastruktur. Juristisch ausgedrückt bedeutet der Bau damit eine „mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität“ des Bahnhofs. Damit ist dieser Rückbau der Infrastruktur nach §11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) vom Eisenbahn-Bundesamt zu genehmigen. Sodann müsste der Kopfbahnhof vor einer Stilllegung Dritten zur Nutzung angeboten werden. Vor

Herr Ministerpräsident Kretschmann! Es kann doch nicht sein, dass der erste grüne Ministerpräsident mitverantwortlich dafür ist, dass eine zentrale Schieneninfrastruktur abgebaut wird!

Herr Bundesverkehrsminister Ramsaer! Jetzt haben Sie es schwarz auf weiß: In Stuttgart wird eine Schieneninfrastruktur des Bundes massiv reduziert. Übernehmen Sie den Fall – oder Sie sind ein Fall für Karlsruhe!



So könnte er aussehen: Der verbesserte Kopfbahnhof in Stuttgart - oberirdisch, kundenfreundlich und dazu leistungsfähiger und zuverlässiger als S21.

Ein gigantischer technischer Betrug?



Christoph Engelhardt

In der S21-Schlichtung im Herbst 2010 fielen zahlreiche oberflächliche und unzutreffende Argumentationen zur Begründung des Neubaus auf. Das war der Anlass, mich intensiv mit dem Projekt zu beschäftigen. Angesichts der großen

Bandbreite der für S21 versprochenen Leistungsfähigkeiten verglich ich die Leistung deutscher Großbahnhöfe. Gegenüber den Kopfbahnhöfen liegt der mittlere Vorteil der Durchgangsbahnhöfe nur bei gut 40 Prozent. Deren höchste Leistungswerte werden von Hamburg und Köln mit bis zu 4,4 Zügen pro Stunde und Bahnsteiggleis erreicht, beide Bahnhöfe gelten als überlastet. S21 soll in der Spitzenstunde 49 Züge auf acht Gleisen schaffen, also 6,1 Züge je Gleis, – ein Plus von rund 40 Prozent für einen Bahnhof ohne wirklich leistungssteigernde Eigenschaften in einem Bahnknoten voller Engpässe. Der Stresstest sollte den Beweis erbringen. Die Öffentlichkeit sollte aber praktisch keine Zeit für die Bewertung erhalten. In den sogenannten Prämissen-Gesprächen wurden dann die Infor-

mationen nicht oder nur äußerst zögerlich gegeben. Für die Bewertung des Audits bekamen die Experten lediglich eine Woche Zeit. – Hat es ein gutes Projekt nötig, sich so zu verstecken? Die fundierte Kritik in der Stresstest-Präsentation wurde dann von Heiner Geißlers Kompromissvorschlag überdeckt. Die in einem Artikel des Experten Felix Berschin dargestellten ersten Diskrepanzen mit der als Grundlage der Simulation angegebenen Richtlinie verhallten. Es bedurfte enormer weiterer Kleinarbeit, um anhand des 475-seitigen Regelwerks die systematische Manipulation nachzuweisen: Die realistisch zu erwartende Kapazität liegt tatsächlich unter der des Kopfbahnhofs. Nach der Veröffentlichung Mitte November 2011 vermochten Bahn und Auditor nicht, die Vorwürfe zu entkräften. In einem Aufruf, unterzeichnet von vielen Teilnehmern der Schlichtung, werden sie aktuell erneut dazu aufgefordert (siehe WikiReal.org). Die Systematik der vielen leistungserhöhenden Regelverstöße und der Bemühungen zu ihrer Verdeckung lässt den Stresstest als den womöglich größten technisch-wissenschaftlichen Betrugsfall der deutschen Geschichte erscheinen. – Die Belege liegen vor, von Bahn und Auditor selbst schwarz auf weiß dokumentiert.

Christoph Engelhardt nahm als Experte an der Stresstest-Präsentation im Juli 2011 teil.

„Das war kein Stresstest“

Interview mit Prof. Dr. Hermann Knoflacher, TU Wien



Was halten Sie von den Stresstest-Untersuchungen von Dr. Engelhardt?

Herr Dr. Engelhardt hat zweifellos eine fundierte Kritik der vorliegenden Stresstest-Unterlagen formuliert auf die ich mich beziehe. Das, was das als „Stresstest“ bezeichnet wird, ist ein Projekt, das an der Grenze zu „risikogefährdet“ liegt. Wenn dann noch daneben der Kopfbahnhof existiert, der nicht als risikogefährdet einzustufen ist, dann ist es nachgerade absurd, derart viel Geld dafür auszugeben, dass man die Infrastruktur verschlechtert. Ich verstehe absolut nicht, warum das Projekt nicht aufgegeben wird.

Was sagen Sie zu den Kosten von Stuttgart 21? Wenn man viereinhalb Milliarden Euro ausgibt, dann muss man dafür ein Premiumprojekt bekommen und kein Projekt, das an der Grenze zu „risikogefährdet“ liegt. Wenn dann noch daneben der Kopfbahnhof existiert, der nicht als risikogefährdet einzustufen ist, dann ist es nachgerade absurd, derart viel Geld dafür auszugeben, dass man die Infrastruktur verschlechtert. Ich verstehe absolut nicht, warum das Projekt nicht aufgegeben wird.

Was ist ihre grundsätzliche Kritik an Stuttgart 21? Stuttgart 21 ist ein veraltetes Projekt. Es basiert auf der Ideologie der hohen Geschwindigkeit. Was die Bahn jedoch vor allem braucht, ist neben vernünftigen Reisezeiten Verlässlichkeit. Und je mehr man die hohen Geschwindigkeiten forciert, umso unverlässlicher wird der Betrieb – zwangsläufig. Sie verlieren damit das, was für stabile Systeme fundamental wichtig ist, was man als „Resilience“ bezeichnet: Wenn Störungen auftreten, dann müssen diese schnell abgebaut werden können. Auch diesbezüglich wurde beim Stresstest manipuliert: Man nahm in den Spitzenzeiten Vorlaufzüge und Nachlaufzüge heraus. Nun wird gewissermaßen der Patient später krank, und wenn er krank ist, wird er schneller wieder gesund als in der Realität. Doch genau dies darf bei einem Stresstest nicht passieren. Da muss von den schlimmsten Verhältnissen ausgegangen und dann geprüft werden, ob der abverlangte Verkehr dennoch funktioniert oder nicht. Genau dies wurde im Fall des Stuttgarter Stresstestes nicht gemacht.

Sollte man Ihrer Ansicht nach Stuttgart 21 überhaupt bauen? Auf gar keinen Fall. Das Projekt mag im guten Glauben vorbereitet worden sein. Doch im Zuge der Überprüfungen wurde festgestellt, dass es nicht haltbar ist. Man sollte das Projekt so schnell wie möglich vergessen, um nicht noch zusätzlich Energie und Geld zu vergeuden. Stattdessen muss man sich der Verbesserung des Kopfbahnhofs zuwenden. Das wäre gut für die Stadt und auch gut die Zukunft der Deutschen Bahn.

Herrmann Knoflacher, Prof. em. am Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik an der Technischen Universität Wien. Knoflacher zählt zu den profiliertesten Verkehrswissenschaftlern im deutschsprachigen Raum.

Welche Rolle spielen bei Großprojekten wie Stuttgart 21 die Gutachter? Gab es Trickserien bei der Begutachtung von S21?

In Stuttgart soll ein neuer Bahnhof für viel Geld gebaut werden, der nicht mehr Leistung hat als der bestehende. Wobei dieser bestehende noch mit relativ wenig Geld noch leistungsfähiger gestaltet werden könnte. Ein solches Projekt positiv darzustellen, erfordert einen erheblichen gutachterlichen Aufwand, der bei einem überzeugenden Projekt nicht erforderlich sein soll. Die Problematik bei solchen Großprojekten besteht darin, dass es kaum unabhängige Gutachter gibt. Ein Gutachter, der unabhängig und ehrlich agiert, läuft immer Gefahr, dass er das Geschäft verliert. Das spricht sich dann sehr schnell herum. Das heißt: Das war dann sein letztes Gutachten. Diese Erfahrung habe ich jahrzehntlang in meiner Praxis selbst erlebt. Das ist natürlich nicht gut für die Öffentlichkeit. Schließlich müssen diese Steuerzahler am Ende diese Sachen ja bezahlen. Und das ist nicht gut für das System – im vorliegenden Fall für die Stadt Stuttgart, das Land

S15 - Schrägbahnhof mit 15 Promille

Im S21-Tiefbahnhof werden die Bahnhofsgleise eine extrem gefährliche Neigung haben

Winfried Wolf

In den „Zehn Gründen für die Kündigung und Auflösung der Finanzierungsvereinbarung zu Stuttgart 21“, die die Grüne Regierungspartei zur bereits mehrfach zitierten Broschüre zur Volksabstimmung beisteuerte, findet sich kein Wort dazu, dass der S21-Bahnhof hinsichtlich der extrem großen Neigung der Bahnhofsgleise einmalig in Europa ist – einmalig gefährlich. Die Menschen, die sich am 27. November an der Volksabstimmung beteiligten, waren demnach über die äußerst brisante Tatsache, dass hier ein extrem gefährlicher Schrägbahnhof entsteht, der auch noch geltendem Recht widerspricht, kaum informiert. Dabei zeigte Christian Wüst in einem Artikel im „Spiegel“ (45/2010) bereits Ende 2010 auf, dass S21 ein Schrägbahnhof sein wird und was dies bedeutet: Aufgrund der bereits bestehenden Untergrundbauten von U- und S-Bahn weisen die Gleise im neuen Tiefbahnhof ein Gefälle von mehr als 15 Promille Längsneigung auf, fünf Mal mehr als in der geltenden Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) festgehalten ist, wo in §7 (2) steht, dass die Längsneigung solcher Bahnhofsgleise „2,5 Promille nicht überschreiten“ solle. Wüst: „Sollte das Projekt alle Proteste überstehen, wird Stuttgart den ersten Großstadtbahnhof der deutschen Eisenbahngeschichte bekommen, dessen Bahnsteige ein Gefälle von über 15 Promille aufweisen. Das eine Ende des Bahnsteigs liegt gut sechs Meter höher als das andere.“ Es bedurfte einer Sondergenehmigung des (dem Bundesverkehrs-

minister Tiefensee respektive Ramsauer unterstellten) Eisenbahn-Bundesamtes, um den Bau eines Bahnhofs mit einem solchen Gefälle zu ermöglichen. Unter anderem soll es laut Auflage der Aufsichtsbehörde dort dann „Hinweisschilder oder sonstige optische Hinweise auf erhöhte Längsneigung“ geben. Dazu hieß es im „Spiegel“: „Was soll auf solchen Schildern stehen? ‘Vorsicht, dieser Bahnhof entspricht nicht der Bauordnung! Kinderwagen können von selbst losrollen und Züge sich

fahr, dass Züge, nach dem Halt im Tiefbahnhof, unvermittelt losrollen. Das Eisenbahn-Bundesamt geht in der Sondergenehmigung davon aus, dass jeder der täglich rund 800 Züge im Tiefbahnhof während der Haltezeit durchgehend gebremst gehalten werden. Das Thema Schrägbahnhof wurde in der Schlichtungsrunde vom 20. November 2010 diskutiert. Eberhard Happe war dort als Sachverständiger geladen. Als Heiner Geißler argumentierte, dass es doch andere Bahnhöfe mit einem vergleichbaren Gefälle geben würde, antwortete Happe: „Nein, es gibt sie nicht. Es gibt sie in ganz Europa nicht. Selbst in der mit vielen Bergen ausgestatteten Schweiz gibt es sie nicht. Bahnhöfe in der Schweiz sind eben angelegt. Es geht um Bahnhöfe. Es geht nicht um Haltepunkte.“

Die Debatte endete damit, dass auch Heiner Geißler feststellte, hier liege „ein Konstruktionsfehler“ vor. Er konkretisierte dies wie folgt: „Jetzt besteht die Möglichkeit, dass die Bahn den Konstruktionsfehler behebt, indem die Neigung verringert wird, oder indem das, was sicherheitsrelevant ist, durch zusätzliche Maßnahmen verbessert wird.“ Bahnvorstand Kefer setzte dann noch drei Mal an, um diese Anforderungen Geißlers vom Tisch zu bekommen oder zu relativieren: „Herr Geißler, ich wehre mich ein bisschen dagegen, dass hier so getan wird, als ob dieser Bahnhof ein latentes Sicherheitsrisiko darstellen würde...“ Doch Heiner Geißler blieb dabei: „Wenn die Neigung eine Sondersituation ist, dann können Sie (...) die Anregung mit-

nehmen, wie man diese Probleme technisch wirklich idiotsicher lösen kann. Sonst bleibt eine unbeantwortete Frage im Raume, die durchaus sicherheitsrelevant ist.“ Verblüffend ist: Bereits in Geißlers Spruch tauchte diese Problematik nicht mehr auf. Sie wurde mit keinem Wort erwähnt. Just so, wie dieses Thema im Vorfeld der Volksabstimmung nicht mehr präsent war. Warum ist einfach zu erklären: Der Tiefbahnhof kann aufgrund

der bestehenden Betonröhren von U- und S-Bahn nur so schräg und derart gefährlich-schräg gebaut werden. Also verschweigen inzwischen alle diejenigen das heiße Eisen „Schrägbahnhof“, die S21 auf Teufel komm raus bauen wollen, die an S21 verdienen oder die S21 mit allen damit verbundenen Gefahren und Qualitätsverlusten im Schienenverkehr hinnehmen, weil irgendwelche „höheren Ziele“ im Spiel sind.

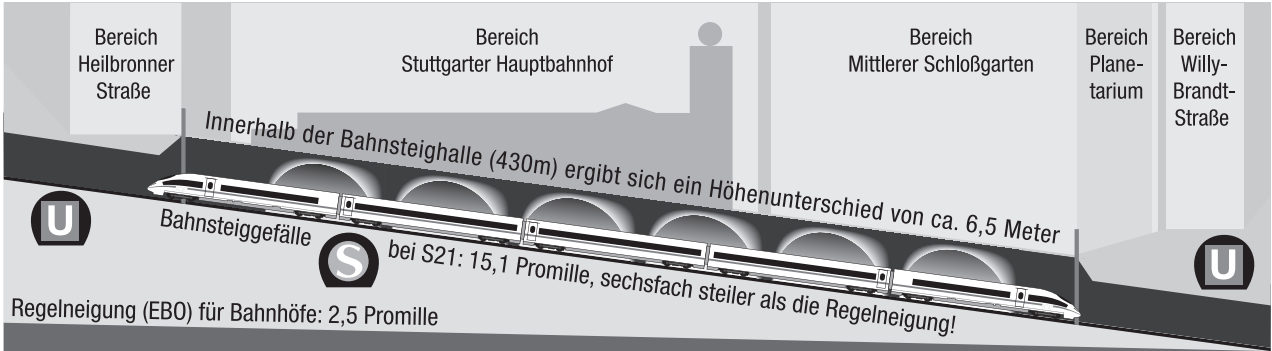


Mensch und Versagen



von Eberhard Happe (ehemaliger Lokomotivführer, ehemaliger Dezent für Zugförderung bei der Deutschen Bundesbahn)

Es war das Primat des Sicherheitsdenkens vor dem Kostendenken, was den Betrieb der Eisenbahnen in den letzten Jahrzehnten prägte. „Menschliches Versagen“, was niemals völlig ausgeschlossen werden kann, sollte durch bewährte – sozusagen ehrene – Regeln und technische Komponenten in seiner fatalen Bedeutung reduziert werden. Dies gilt insbesondere bei den seit Jahrzehnten stark zunehmenden Betriebsleistungen auf im Wesentlichen gleichbleibender Infrastruktur. Die fortschreitende Kommerzialisierung stellt mit dem Primat des Kostendenkens den Sicherheitskonsens zunehmend in Frage. Wenn man, wie bei Stuttgart 21, leichtfertig aus jahrzehntelanger Erfahrung gewonnene Regeln aufgibt, dann hat das Konsequenzen für die unmittelbar handelnden Personen, in besonderem Maße für die Lokführer. Die Neigung von 15,143 Promille im Bahnhof, aber auch die Neigungen der Zulaufstrecken, stellen die Lokführer vor bremstechnische Herausforderungen, die weit ab von ihrer gewohnten Routine liegen. Die nirgendwo sonst anzutreffende Gleisbelegungsdichte wird sie zusätzlichem Druck aussetzen, das ihre zu tun, die Pünktlichkeit zu erhalten. Ferner ist zu erwarten, dass bei der vorgesehenen Gleisbelegungsdichte eigentlich verbotene „gefährdende Zugfahrten“ doch durchgeführt werden, die dann in Verbindung mit durch „menschliches Versagen“ ausgelöste „Fehlhandlungen“ zu Zugunfällen katastrophalen Ausmaßes führen können. Die zu erwartende hinreichende Betriebssicherheit ist bei Stuttgart 21 nicht zu erzielen.



Neigungsverhältnisse korrekt dargestellt, Längenmaßstab verkürzt

Herr Ministerpräsident Kretschmann!
Warum spielt das Thema „Schrägbahnhof“ in Ihren Argumenten gegen S21 keine Rolle?
Warum fordern Sie nicht die Einhaltung von § 7 EBO, der Eisenbahn- Bau und Betriebsordnung? Warum heizen Sie nicht Ramsauer ein, wenn dieser eine derart krasse Verletzung der geltenden Bestimmungen zur Sicherheit im Schienenverkehr per Ausnahmeregelung zulassen will?

Nicht planfestgestellt

Es ist schon erstaunlich, dass ein gigantisches Infrastrukturprojekt wie Stuttgart 21, das fünf und mehr Milliarden Euro verschlingen soll, zwar seit 1994 geplant wird, jedoch selbst Anfang 2012 noch nicht durchgehend planfestgestellt ist. Im Klartext: Das Projekt ist in entscheidenden Abschnitten nach Recht und Gesetz nicht zum Bau freigegeben. Dennoch wird mit dem Bau von S21 begonnen. Ab Anfang 2012 sollen neue vollendete Tatsachen geschaffen werden. So fehlt jegliche Baugenehmigung für die Tunnelröhren auf den Fildern und unter dem Stuttgarter Flughafen in Echterdingen. Dr. Liesel Hartenstein, langjährige ehemalige SPD-Bundestagsabgeordnete, schrieb dazu: „Genau diese Situation haben wir heute, Dezember 2011, auf den Fildern.



Die erforderlichen Unterlagen für eine Planfeststellung liegen noch nicht einmal dem Eisenbahn-Bundesamt als oberster Behörde, geschweige denn dem Regierungspräsidium Stuttgart vor.“ Dabei steht schwarz auf weiß im

grün-roten Koalitionsvertrag: „Die Landesregierung wird darauf drängen, dass für die Bauabschnitte, für welche bislang kein Baurecht besteht, die DB AG unmittelbar nach dem Stresstest Planfeststellungsanträge einreicht.“ Nun liegt der Stresstest ein halbes Jahr zurück. Die Bahn hat jedoch keine Anträge eingereicht. Warum bloß? Wohl, weil sie genehmigungsfähige Pläne nicht hat. Hat die Landesregierung „gedrängt“? Sicher ist: Die Deutsche Bahn AG will in die Offensive gehen. Legal, illegal, kollateral & scheißegal.

Herr Kretschmann! Sie forderten am 15.2.2011 in einem Offenen Brief Bahnchef Grube auf, „bis zum Abschluss aller offenen Planungen (...) keine weiteren Fakten zu schaffen.“ Jetzt, als Ministerpräsident, könnten Sie Ihre damalige Forderung umsetzen!

Robin Wood bleibt oben



Monika Lege (Robin Wood e.V.)

Kurz vor der Volksabstimmung schrieb die DB Rodungen im Schlossgarten aus. Robin Wood-Aktive begannen mit dem Bau eines Baumhauses im Schlossgarten. Die „Winterfestmachung“ der seit September 2010 währenden Baumbesetzung steht unter dem Motto „Do it yourself – Demokratie geht anders“. Die alte Platane wächst in Sichtweite der Baustelle für die Pumpenanlage, mit der die DB für den Bau des Tiefbahnhofs fast sieben Millionen Kubikmeter Grundwasser abpumpen will. Für diese Menge gibt es bisher keine Genehmigung, doch die Bahn will um jeden Preis roden und den Südflügel abreißen. Damit ist die Tür auf für ein völlig vermurkstes Bauprojekt mit ungelösten technischen Problemen und explodierenden Kosten, das im Zweifel nur denen nützt, die unmittelbar am Bau verdienen. Das Baumhaus ist ein symbolischer Schutz in siebzehn Metern Höhe nicht nur für die Platane, sondern für den leistungsfähigen, erprobten und ausbaufähigen Kopfbahnhof, eine bürgerfreundliche Bahn für Alle in Baden-Württemberg und einen verantwortungsbewussten Umgang mit den finanziellen Ressourcen der Menschen. Und nicht zuletzt für den mittleren Schlossgarten, der mit seinen jahrhundertealten Bäumen ein unersetzliches Erholungsgebiet und von herausragender Bedeutung für die Qualität der Atemluft im mit Abgasen stark belasteten Stadtzentrum ist.

Kostendeckel hebt ab

S21 ist einmalig – auch hinsichtlich der Kostensteigerungen

Winfried Wolf

Am 20. Dezember 2011 konnte man in der „Stuttgarter Zeitung“ die Schlagzeile lesen: „S21 nähert sich der Kostenobergrenze“. Das trifft zu. Im Grunde trifft das jedoch seit einem Jahrzehnt zu. Wobei es diese „Kostenobergrenze“ selbst war, die immer wieder nach oben angehoben wurde. Erinnern wir uns an den April 1994. Damals wurde das Projekt Stuttgart 21 erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt. Zu diesem Zeitpunkt hieß es noch, es handle sich bei S21 um eine Art Nullsummenspiel. Die Bahn verkaufe ihr oberirdisches Gelände und aus den Verkaufserlösen finanziere sich S21 weitgehend selbst. Dass der Bahn das Gelände nach Recht und Gesetz (ENeu-Ges = Eisenbahn-Neuordnungsgesetz) der Bahn eigentlich gar nicht gehörte und nur durch einen Trick in das Eigentum der neu gebildeten Deutschen Bahn AG übergang: Schwamm drüber. Dass es die Stadt Stuttgart sein würde, die das Gelände der DB AG abkaufen musste: heute nahezu vergessen. Dass die Kommune dafür einen deutlich überhöhten Preis zu zahlen und dann noch den Kauf vollziehen musste ein gutes Jahrzehnt bevor S21 realisiert ist – auch das ist weitgehend Schnee von gestern. Und dann gab es ein Jahr später erstmals eine Kostenobergrenze. Diese wurde, exakt auf die Million genau „berechnet“, mit 4,807 Milliarden. So steht es auf Seite 32 der „Machbarkeitsstudie Stuttgart21“ des Jahres 1995. Allerdings waren das damals DM. Dieser Betrag sollte alles umfassen: „Hauptbahnhof/ Taldurchquerung, Filderbahnhof/ Flughafen, Wartungsbahnhof/ Untertürkheim und alle Investitionen für die Tunnelbauten“. Wenn wir heute also von einem „Kostendeckel von 4,5 Milliarden Euro reden, dann reden wir von einer knappen Verdopplung der Projektkosten seit der ersten Vorstellung - da wurde einfach von DM auf Euro umgerubelt. Um es deutlich zu sagen: Niemand hätte 1994/95 auch nur einen Bleistift in die Hand genommen, um S21 konkreter zu planen, wenn damals gesagt worden wäre, dieses Projekt würde neun Milliarden DM kosten. Und natürlich weiß jeder, dass es bei den 4,5 Milliarden Euro nicht bleiben wird. Der Bundesrechnungshof (BRH) kam bereits im Jahr 2008 zu einer Kostenschätzung von 5,3 Milliarden Euro. Es gab unseres Wissens noch nie ein Projekt, bei dem diese unbestechliche Institution zu niedrige Kosten genannt hätte. Der gegenwärtige „Kostendeckel“ von einer Milliarde unterhalb der BRH-Kalkulation kam nur zustande, weil die Deutsche Bahn AG zur Beruhigung der Öffentlichkeit und als Unterstützung für die damalige Mappus-Gönner-Regierung das Projekt auf extrem gefährliche Weise „zurechtgerechnet“ hatte: Unter anderem wurden die Eingänge zum Bahnhof verkleinert und die Querschnitte und Wandstärken der Tunnelbauten deutlich reduziert. Das erfolgte zum gleichen Zeitpunkt, im Jahr 2009, als neue Studien belegten, wie riskant der Bau in dem geologisch schwierigen Gebiet sein würde: Die unverantwortliche

Formel lautete: deutlich weniger Beton bei massiv erhöhtem Risiko! Die Volksabstimmung am 27. November 2011 wurde für die S21-Projektbetreiber gewonnen auf der Basis: Es bleibt bei 4,5 Milliarden Euro Obergrenze. Die Menschen im Land und insbesondere diejenigen, die gegen einen Ausstieg stimmten, glaubten, der „Puffer“ sei ausreichend, um mögliche Mehrkosten aufzufangen. Insbesondere dürfe das Land nicht zusätzlich zur Kasse gebeten werden. Grüne und SPD waren sich in **diesem** Punkt einig. In der Broschüre zur Volksentscheid heißt es: „Im Koalitionsvertrag hat die Landesregierung die zwischen den Projektpartnern vereinbarten Kosten von 4,526 Milliarden Euro als Obergrenze der vom Land mitgetragenen Kosten festgelegt. Das entspricht einem Finanzierungsanteil des Landes von maximal 930 Millionen Euro. Dies wurde im Kabinettsbeschluss vom 13.9.2011 noch einmal einvernehmlich bestätigt.“ Vier Tage vor der Volksabstimmung betonte Bahnvorstand Volker Kefer namens der Deutschen Bahn AG in der „Süddeutschen Zeitung“ (23.11.2011): „Wir haben seriös gerechnet (...) Wir haben einen Risikopuffer von insgesamt 760 Millionen Euro eingerechnet.“ Dies war gepaart mit vielfachen Hinweisen darauf, dass ein „Ausstieg“ das Land „weit über 1,5 Milliarden Euro kosten

als Ergebnis der Schlichtung vereinbart wurden (u.a. für verbesserten Brandschutz, den Erhalt der Gäubahn, ein zweites Gleis zum Flughafen und die versprochenen Baumverpflanzungen). Damit aber ist der formal noch vorhandene Puffer von 196 Millionen Euro (4,526 minus 4,33 = 0,196) bereits aufgezehrt. Die belegten Kosten für S21 bewegen sich nun erneut im freien Gleitflug nach oben. Brisant ist nun: Drei Wochen vor dem Volksentscheid wurde bekannt, dass die Landesregierung unter Günther Oettinger bereits 2009 aufgrund einer Einsichtnahme in interne Unterlagen der Deutschen Bahn wusste, dass S21 „mindestens 4,9 Mrd Euro, wahrscheinlicher 6,5 Mrd. Euro“ kosten würde. Als hohe Beamte Oettinger auf diesen Umstand aufmerksam machten, blockte dieser vehement ab. Es gab den folgenden Ministeriumsvermerk: „Auf Wunsch des Herrn MP soll von neuen Kostenberechnungen abgesehen werden“, weil diese „in der Öffentlichkeit schwer kommunizierbar“ seien. Wo er recht hat, hat er recht, der „Herr MP“. Allerdings ist damit klar: Die rot-grüne Landesregierung kann belegen, dass die S21-Verträge auf Betrug basieren und wider Treu und Glauben abgeschlossen wurden. Warum bloß, so ist zu fragen, zogen sie damit nicht vor Gericht? Warum informierten sie nicht einmal das Wahlvolk offensiv über diese Tatsachen? So, wie das Versprechen, die Kosten für S21 seien gedeckelt, nur wenige Wochen nach der Volksabstimmung gebrochen wurde, so wurden zum gleichen Zeitpunkt die Versprechen zum Ausbau der Schiene in Baden-Württemberg einkassiert. Bundesverkehrsminister Ramsauer legte am 15. Dezember 2011 den Entwurf des Investitionsrahmenplans 2011-2015 vor. In diesem fehlt der Ausbau des Schienenknotens Mannheim. Es fehlt die Strecke Kehl-Appenweiler auf der Schnellbahnachse Stuttgart – Paris. Es fehlt der zugesagte durchgehend zweigleisige Ausbau der Gäubahn. Und es fehlt die Elektrifizierung der Strecke Ulm – Friedrichshafen – Lindau. Brigitte Dahlbender, die Vorsitzende des BUND Baden-Württemberg, fand hierfür die richtigen Worte: „Die Lügengebäude der Stuttgart21-Befürworter bei der Bahn und in der Bundesregierung haben nicht einmal drei Wochen gehalten.“ Bei den nun gestrichenen Schienenprojekten handle es sich „genau um die Strecken, vor deren finanzieller Benachteiligung durch Stuttgart 21 wir im Vorfeld der Volksabstimmung gewarnt haben.“ Wir befinden uns jedoch in der Zeit nach der Volksabstimmung. Stimmenkauf war gestern. Versprechen-Ausverkauf ist heute. Und in dem Maß, wie die S21-Kosten weiter steigen, werden weitere Schienenprojekte im Südweststaat gekippt werden. Ja, Stuttgart 21 wird, wenn das Projekt nicht gestoppt wird, in erheblichen Maß zur Armut der öffentlichen Haushalte und zum Zwang beitragen, bei Sozialausgaben, der Bildung und wichtigen Infrastrukturvorhaben, die allen dienen, zu kürzen.



wird“ – so Bahnchef Grube, ebenfalls vier Tage vor der Volksabstimmung (Financial Times Deutschland; 24.11.2011). Rund zwei Wochen nach der Volksabstimmung, am 14. Dezember 2011, legte Bahnvorstand Volker Kefer dem Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG eine Präsentation vor, wonach „aufgrund konkreter Risiken und Vergaben“ die Baukosten von – vor der Volksabstimmung – 4,088 Milliarden Euro auf nunmehr „4,33 Milliarden Euro“ angestiegen seien. Interessant dabei ist, dass die entsprechenden Folien den Vermerk „vertraulich“ enthalten. Und dass die Bundesregierung zum gleichen Zeitpunkt noch davon sprach, dass ihr keine weiteren Kostensteigerungen bekannt seien. Dabei ist die Bahn ein Unternehmen, das sich zu 100 Prozent in Bundesbesitz befindet; im Aufsichtsrat sitzen mit Klaus-Dieter Scheurle ein Staatssekretär und mit Patrick Döring ein FDP-Abgeordneter der Koalition, neuerdings Generalsekretär der FDP. Das heißt: Die Bundesregierung war sehr wohl informiert. Auf dieser Aufsichtsratssitzung wurde auch verdeutlicht, dass bereits heute zusätzliche Kostensteigerungen identifiziert sind. So sind in den ausgewiesenen S21-Kosten keine Kosten für die Nachbesserungen enthalten, die

Wahnsinn mit Methode...



Sybille Stamm (ehem. ver.di-Landesbezirksleiterin, Landessprecherin der Linken)

Als das Bahnprojekt S 21 geplant wurde, waren Begriffe wie „Finanzmarktkrise“ und „Rettungsschirm für Banken“ Fremdwörter. Heute gibt es eine dramatische Krise der öffentlichen Daseinsvorsorge. Bund, Länder und Kommunen bluten aus, weil Steuergelder zur Bankenrettung oder für unsinnige Großprojekte wie den unterirdischen Tiefbahnhof S21 verschleudert werden. 1,6 Milliarden Euro verplant allein die Stadt Stuttgart in den nächsten zehn Jahren für S21. Geld, das für den Kita-Ausbau, für Schulen, bezahlbare Wohnungen, Klimaschutz und Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs dringend benötigt würde. Baden-Württemberg ist Schlusslicht in der Kinderbetreuung. Aktuell fehlen allein in der Landeshauptstadt 4 600 Krippen- und 3500 Ganztagesplätze in Kitas. Geld kann man nur einmal ausgeben. In Zeiten der Finanzmarktkrise, in Zeiten knapper Kassen werden die Steuergelder gebraucht für Bildung und Verbesserung der sozialen Infrastruktur. Am 16. Dezember wurde der Doppelhaushalt vom Stuttgarter Gemeinderat mit einer immensen Neuverschuldung beschlossen. Die Kritiker von S21 haben mit dem Argument dagegen gestimmt, dass viele Millionen Euro mehr zur Verfügung stünden, wenn das „Milliardengrab“ S21 endlich zugeschüttet würde. Richtig, denn die Ausstiegsgewinne für die Landeshauptstadt wären enorm – allein 750 Millionen Euro für den Rückverkauf des Gleisvorfeldes an die Bahn. Aber das sind 104 Hektar für Immobilienspekulationen. Darum geht es in wohl wirklich.

Der Bund muss aussteigen, um Schaden abzuwenden



Sabine Leidig, MdB (Verkehrspolitik. Sprecherin der Fraktion DIE LINKE)

Jetzt muss der Druck auf die Bundesregierung und auf Verkehrsminister Ramsauer verstärkt werden: Mit Stuttgart 21 wird der entscheidende Bahnknoten in Südwestdeutschland in ein Nadelöhr verwandelt. Im Rheintal warten die Leute vergeblich auf das dritte und vierte Gleis, mit dem der Höllenlärm der Güterzüge aus den Wohngebieten verbannt werden kann. Die Menschen im Raum Ulm - Friedrichshafen warten auf die Elektrifizierung der Südbahn. Im Streckenabschnitt Fulda-Frankfurt wird der Schienenengpass noch viele Jahre weiter bestehen – zu Lasten all der vielen Bahnreisenden in andauernd verspäteten Zügen. Die (Mehr)Kosten für S21 sind ein Bremsklotz für den dringend erforderlichen Ausbau vielerorts. Und jetzt ist nachgewiesen, dass mit Stuttgart 21 faktisch ein Rückbau der Eisenbahninfrastruktur des Bundes geplant ist. Die Schutzbehauptung des Verkehrsministers, es handle sich um ein „eigenwirtschaftliches Projekt der Bahn“ ist absurd. Der Bund ist verantwortlich für die Schieneninfrastruktur – das ist im Grundgesetz so festgelegt. Angesichts der verfahrenen Lage in Baden-Württemberg sollten Grüne und auch SPD im Bundestag mithelfen, das Tunnelgrab zu stoppen. Es geht darum, Schaden von der Bahninfrastruktur in diesem Land abzuwenden.

Herr Kretschmann!
Herr Schmid!

Sie bürgen beide mit Ihren Unterschriften unter den Koalitionsvertrag dafür, dass die Kosten von Stuttgart 21 gedeckelt bleiben. Sie haben auch versprochen, dass S21 nicht zu Lasten anderer Schienenbauvorhaben in Baden-Württemberg gehen dürfe. Für beide Versprechen gilt: Wie versprochen, so gebrochen. Sie leisteten bei der Amtsübernahme einen Eid, „dem Wohle des Volkes zu dienen, seinen Nutzen zu mehren und Schaden von ihm zu wenden“ (Art. 48, Landesverfassung). Wenn Sie sich nicht dem Vorwurf der Verletzung Ihres Amtseids aussetzen wollen, dann müssen Sie handeln: Stoppen Sie Stuttgart 21!

*

Frau Bundeskanzlerin Merkel!
Sie wollten den Standort Deutschland mit S21 stärken. Tatsächlich wird mit S21 eine entscheidende Schieneninfrastruktur des Bundes abgebaut und wird das Ansehen unseres Landes durch Lug und Betrug massiv beschädigt.

„Kretschmann will in die Geschichtsbücher eingehen. Das lässt er sich nicht durch ein Bahnhöfle kaputt machen“

Interview mit Arno Luik (Stern) zum Ausgang der Volksabstimmung über Stuttgart 21



Am 27. November 2011 stimmte in Baden-Württemberg in einer Volksabstimmung eine deutliche Mehrheit von 58,8 Prozent gegen einen Ausstieg des Landes aus der Finanzierung des Projekts Stuttgart 21 (S21). Das wird allgemein als ein Ja zu S21 interpretiert. Auch in Stuttgart überwogen – knapp – die Nein-Stimmen. Wie werten Sie diese Ergebnisse?

Das ist natürlich ein Schock für die S21-Gegner. Manche dachten, man könne einfach mit rationalen, mit sehr guten Argumenten gegen dieses Projekt argumentieren. Manche dachten sogar, die Abstimmung sei – zumindest in Stuttgart – ein Heimspiel. Unterschätzt wurden die ökonomische Macht und der politische Wille, dieses Projekt durchzusetzen. Während die Gegner mit feinen Argumenten warben, ging die andere Seite mit Holzhammermethoden vor. Ein Beispiel: Die Ausstiegslüge mit den Kosten von 1,5 Milliarden Euro. Diese Lüge, die in allen Medien und auf unzähligen Plakaten wiederholt wurde, wirkte ungemein. Dazu kam noch, dass die CDU diese Abstimmung als Rache für die Wahlschlappe vom März sah, dass sie geschickt auf dem Land oder auf der Alb ihre Bürgermeister und Gemeinderäte, ihre Landräte aktivierte.

In sieben Wahlkreisen gab es Mehrheiten gegen das Projekt und für einen Ausstieg. Verblüffenderweise liegen diese Wahlkreise alle im Badischen. Gibt es dafür eine Erklärung?

Zum einen war dort sicherlich das mediale Bombardement pro S 21 weniger heftig. Zum anderen haben viele badische Gemeinden ihre Erfahrungen mit der Bahn – etwa in Sachen Ausbau der

Rheintalstrecke. Sie wissen, dass man den schönen Worten der Bahn skeptisch gegenüberstehen muss.

In Stuttgart lag die Wahlbeteiligung mit 67,8 Prozent wesentlich höher als im Land (48,3 Prozent). Dennoch – oder deshalb? – gab es die zitierte knappe Niederlage. In der „Stuttgarter Zeitung“ vom 28.11. lautete die Bilanz: „Die Ausstiegswilligen waren keineswegs motivierter, sich an der Volksabstimmung zu beteiligen. Eher im Gegenteil“. Sie schrieben noch kurz vor der Abstimmung von der Mobilisierung des CDU-Filzes. Gab es so etwas?

Die Niederlage speist sich aus vielen Dingen: Die einen haben einfach die Schnauze voll von Stuttgart 21. Sie wollen das Thema weg haben. Sie wollen ihre Ruhe. Da ist die fatalistische Haltung: Baut doch endlich. Außerdem war das Quorum nahezu unerreichbar, das demotivierte. Überdies betrieb Ministerpräsident Winfried Kretschmann auch noch das Geschäft der S21-Befürworter: Kurz vor der Abstimmung erklärte er, falls das Quorum nicht erreicht werde, werde die Landesregierung Stuttgart 21 durchziehen. Im übrigen muss man bei allem sehen: Stuttgart ist eine konservative Stadt.

Sie veröffentlichten seit Frühjahr 2010 mehr als zwei Dutzend Beiträge mit harten Fakten, die zur Entzauberung von S21 beitrugen. Es gab auch in den Wochen und Tagen vor der Volksabstimmung immer wieder solche neuen harten Fakten, die S21 als das auswiesen, was es ist: sündhaft teuer, zerstörerisch und, wie es im Schwäbischen heißt: unnötig wie ein Kropf. Dringen solche Informationen selbst dann nicht zum Wahlvolk durch, wenn sie in einem Blatt wie dem „Stern“ mit Millionenauflage verbreitet werden?

Stuttgart 21 war spätestens in jenem Augenblick jenseits von Vernunft und Ratio, als die Kanzlerin Angela Merkel erklärte, an diesem Projekt entscheide sich die Zukunftsfähigkeit Deutschlands, bei S21 gehe es um den Standort Deutschland, S21 sei eine Frage der europäischen Si-

cherheit. Stuttgart 21 wurde zu einem Objekt des Glaubens. Bei S21 ging es der politischen Klasse um eine Machtdemonstration: Man wollte dem Volk, den rebellischen Bürgern, die alle guten Argumente auf ihrer Seite hatten, nicht nachgeben. Nicht dem Druck der Straße weichen. Es war eine Frage der Ehre.

Die Grünen sind seit der Wahl vom 27. März 2011 in Baden-Württemberg Regierungspartei. Sie stellen den Ministerpräsidenten. Die Ausgangsbedingungen für den S21-Widerstand schienen also gut zu sein. Sie unterstellten noch vor dem Volksentscheid in einem Interview mit Winfried Kretschmann, dieser würde nicht mit allen Kräften gegen das Projekt S21 kämpfen.* War das nicht übertrieben?

Natürlich nicht. Kretschmann denkt in historischen Dimensionen. Er ist der erste grüne Regierungschef weltweit. Er will in die Geschichtsbücher. Seinen Eingang in die Geschichte will er nicht durch ein Bahnhöfle gefährden. Außerdem weiß er: Wenn er S21 auch gegen Widerstand umsetzt, dann ist ihm der Beifall der Medien gewiss. Er gilt dann als führungsstark, als ein zuverlässiger Realpolitiker. S21 könnte ihn also, wenn er nicht so alt wäre, für noch höhere Aufgaben im Staat qualifizieren.

Kretschmann erklärte nach der Volksabstimmung in „Bild“: „Wir schauen jetzt, dass es ein vernünftiges Projekt wird. Wir wollen S21 plus.“ (28.11.) Baden-Württembergs grüner Verkehrsminister Winfried Hermann äußerte: „Ich werde jetzt darauf achten, dass Schwächen des Projekts ausgebügelt werden.“ (Berliner Zeitung vom 29.11.). Sind das realistische Ziele?

* Frage Luik an Kretschmann: „Wenn Sie wirklich gegen S21 wären, würden Sie Ihre Juristen ermitteln lassen wegen des eventuellen Anfangsverdachts auf arglistige Täuschung.“ Antwort Winfried Kretschmann: „Sie müssen sehen, bei der Kritik um Stuttgart 21 geht es um Alternativen, nicht um die Kategorien von Lüge und Wahrheit, Täuschung und Arglist.“ In: Stern 33/2011.

Tja, was soll man dazu sagen? Die Bürger, die sich gegen Stuttgart 21 wehrten, die Bürger, die in der Geißlerschen Schlichtungsrunde aufzeigten, dass der Tiefbahnhof schlechter sein wird als der bestehende Kopfbahnhof, dass Milliarden verbuddelt werden, um Gutes zu zerstören und Unsinniges zu bauen – sie haben mit ihrer fundierten Kritik die Schwachpunkte von S 21 aufgedeckt. Ihre inhaltliche Kritik brachte die Bahn dazu, bei S21 nachzurüsten. Aus S21 wurde ‚Stuttgart 21 plus‘. Aber das wollten die Bürger nicht. Wenn nun Winfried Hermann weitere Schwächen des Projekts „ausbügeln“ will, das Projekt somit noch teurer wird, dann ist das ein Witz der Geschichte. Realpolitik, die ins Absurde kippt.

Anfang Januar 2012 will die Deutsche Bahn AG mit dem Niederreißen des Südflügels des Bahnhofsgebäudes und im Schlossgarten mit dem Fällen vieler mehr als hundertjähriger Bäume neue Fakten schaffen. Geben Sie dem Widerstand gegen S21 noch eine Chance?

Ich bin kein Hellseher. Die guten Gründe, die gegen S21 sprachen, gelten noch immer. Nichts spricht für S21 plus. Wenn die Vernunft noch eine Chance haben soll, wird auch der Widerstand gegen Stuttgart 21 weitergehen.

Arno Luik ist Autor des „Stern“. Er hat durch „seine kritische Berichterstattung zu S21“, so der Südwestrundfunk, das Thema „überregional bekannt gemacht“. Für seine Enthüllungen in Sachen S21 erhielt Luik im November 2010 den „Leuchtturm für besondere publizistische Leistungen“. „Luik war der erste“, heißt es in der Laudatio, „der beweisbare Argumente gegen das Milliardenvorhaben vorlegte.“ Mit seiner Arbeit „sorgte er für die grundlegenden Informationen, mit denen eine ehrliche und anständige Analyse der Sinnhaftigkeit des Projektes überhaupt erst möglich wurde“. Zuletzt erschien von Luik „Wer zum Teufel sind Sie nun?“ 60 Jahre Bundesrepublik. Gespräche über uns (Kunstmann-Verlag). Dieses Interview erschien zuerst in Lunapark21 – Zeitschrift zur Kritik der globalen Ökonomie, Heft 16, Dezember 2011. Es wurde von Winfried Wolf geführt, der 1995 das erste Buch zu Stuttgart 21 veröffentlichte (W.W., Stuttgart 21 – Hauptbahnhof im Untergrund, Köln-Berlin 1995, GVE). Er ist zusammen mit Volker Lösch, Gangolf Stocker und Sabine Leidig Mitherausgeber der im PapyRossa Verlag erschienenen Bücher „Stuttgart 21 – Wem gehört die Stadt?“, Köln 2010, und „Oben bleiben! Die Antwort auf Heiner Geißler, Köln 2011.

Bahn für Alle setzt sich für eine verbesserte Bahn in öffentlicher Hand ein und wendet sich gegen jede Bahnprivatisierung. Bahn für Alle arbeitet als Zusammenschluss von 20 Organisationen aus Globalisierungskritik, Umweltorganisationen, politischen Jugendverbänden, Gewerkschaften und lokalen Gruppen. Die folgenden Organisationen sind Mitglied von Bahn für Alle: Attac, Bahn von unten, BUND, Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz, Bürgerbahn statt Börsenbahn, Gemeingut in BürgerInnenhand, Gewerkschaft Nahrung, Genuss, Gaststätten (NGG), Grüne Jugend, GRÜNE LIGA, IG Metall, Jusos in der SPD, Linksjugend Solid, NaturFreunde Deutschlands, ProBahn Berlin-Brandenburg,

Robin Wood, Sozialistische Jugend Deutschlands – Die Falken, Umkehr, VCD Brandenburg und Verdi. Bahn für Alle hat nach dem ICE-Achsbruch vom 8. Juli 2008 in Köln im Sommer und im Dezember desselben Jahres mit zwei Sonderbeilagen zur taz aufgedeckt, dass die Radsatzwellen der ICE- und ICE-TD-Hochgeschwindigkeitszüge nicht dauerhaft sind. „Monitor“ und „Frontal21“ griffen das Thema auf; inzwischen muss die DB AG alle entsprechenden Radsatzwellen austauschen. Diese Sonderzeitung wurde erstellt in Zusammenarbeit von Bahn für Alle mit Dr. Christoph Engelhardt und der Internetplattform WikiReal.com.

Diese Publikation wird ausschließlich finanziert aus Spenden von Bahn für Alle, den (aktiven) Parkschützern, Robin Wood, der Internetplattform WikiReal.com, dem Landesvorstand der Linken in Baden-Württemberg, Attac Stuttgart und Attac Schorndorf und den Einzelpersonen Walter Sittler, Sabine Leidig, Sabine Schmidt, Eberhard Kögel und vielen weiteren SpenderInnen. Wir sind dringend auf weitere Spenden angewiesen. Wenn Sie den Abschnitt unten einsenden, bekommen Sie eine abzugsfähige Spendenquittung zugesandt. Oder direkt auf unser Konto: GRÜNE LIGA, Konto-Nr. 802 567 6900, BLZ 430 609 67 (GLS Bank). Betreff: „Bahn für Alle, Sonderzeitung“.

Wer ist Bahn für Alle?

Termine

Montag, 02.01.2012, 18:00 Uhr
Montagsdemo: Neujahrsempfang am vom Abriss bedrohten Südflügel

Samstag, 07.01.2012, 14:30 Uhr
Demo gegen Stuttgart 21 auf dem Stuttgarter Schloßplatz

Mittwoch, 11.01.2012, 19:00 Uhr
„Wieviel Presse- und Meinungsfreiheit darf es sein?“ im Gewerkschaftshaus Stuttgart (Großer Saal)

Rückmeldecoupon

bitte per Post an Bahn für Alle, c/o GRÜNE LIGA e.V., Greifswalder Str. 4, 10405 Berlin
per Fax an 030 - 204 44 68 oder per Mail an info@bahn-fuer-alle.de

Ja, ich möchte die Bahn-Kampagne unterstützen. Hiermit ermächtige ich die GRÜNE LIGA e.V. - Netzwerk ökologischer Bewegungen e.V., den unten stehenden Betrag vom angegebenen Konto einzuziehen. Dieses Konto ist speziell für die Kampagne „Bahn für Alle“ eingerichtet, alle Spenden gehen an die Kampagne. Grüne Liga e.V. ist ein gemeinnütziger Verein, so dass die Spenden steuerlich absetzbar sind.

Ich spende _____ Euro.

Datum/Unterschrift: _____

Kontoinhaber/in: _____ Name: _____

Kto.-Nr.: _____ Straße: _____

BLZ: _____ PLZ/Ort: _____

Bank: _____ Tel.Nr. (optional): _____

Impressum

Einmalige Veröffentlichung des Bündnisses „Bahn für Alle“ als Beilage in der taz am 30. Dezember 2011 sowie als „Sonderzeitung zu Stuttgart 21“.

V.i.S.d.P: Bernhard Knierim, Choriner Str. 6, 10119 Berlin

Redaktion: Winfried Wolf, Bernhard Knierim

Korrektur: Klaus Ihlau, Winfried Wolf, Christoph Engelhardt

Bildredaktion: Bernhard Knierim, Winfried Wolf

Fotos: Barbara Straube (Titelseite), Archiv Winfried Wolf (S. II oben, historisches Bahnhofsfoto); Egon Hopfenzitz (S. II links); Ulli Fetzer (S. II rechts); Christoph Engelhardt (Grafiken S. IV und V sowie Foto S. V oben rechts); Klaus Gebhard & M. Roser mit Luftbild v. M. Grohe (S. IV/V - Bahnhofskonzept); Hermann Knoflacher (S. V unten rechts); Eberhard Happe (S. VI oben); Leben in Stuttgart – Kein Stuttgart 21 (Grafik); Robin Wood (S. VI unten); Gregor Mohlberg (S. VII oben); Sabine Leidig (S. VII unten); Arno Luik (S. VIII oben)

Layout: Bernhard Knierim