



Foto: Engel

Neubau und Prestige:

Kein Geld für „Stuttgart 21“?

Die Lage nach der erneuten Verschiebung der Entscheidung

Von Wolfgang Staiger und Josef Schneider

> Der 23. Oktober 2006 hätte für das Projekt „Stuttgart 21“ zum Tag der Entscheidung werden sollen. Beim Spitzengespräch, an dem Verkehrsminister Tiefensee, DB-Chef Mehdorn sowie aus Stuttgart Ministerpräsident Oettinger und Oberbürgermeister Schuster teilnahmen, sollte die endgültige Entschei-

dung darüber fallen, ob „Stuttgart 21“ verwirklicht wird und wie die Finanzierung erfolgen kann. Doch es kam anders: Die Entscheidung wurde erneut verschoben. Die Bundesregierung sieht „Stuttgart 21“ als regionales Projekt an und hat dafür kein Geld in ihrer Finanzplanung vorgesehen. →



Grafik: DB AG

Stuttgart Hauptbahnhof (Foto oben): Wird die Verlegung der Gleise unter die Erde ein Traum bleiben? Die Vision des Tunnelbahnhofs in künstlerischer Freiheit (unten): Züge nach Berlin und Tübingen können nach den Plänen nicht am gleichen Bahnsteig abfahren.

Geheime Wirtschaftlichkeitsberechnung

Grundlage der Entscheidung sollte eine aktualisierte Wirtschaftlichkeitsberechnung sein (zum Grund siehe Kasten: „Die Knackpunkte der Finanzierung“), die schon seit Langem angekündigt war, jedoch bis heute nicht veröffentlicht wurde und nur den Verhandlungspartnern vorlag. Bekannt war nur, dass sich das Projekt von ursprünglich 2,6 Mrd. Euro auf 2,8 Mrd. Euro verteuert hatte. Diese Lücke von 200 Mio. Euro konnte kurz vor dem Termin in Berlin durch erneute finanzielle Zugeständnisse von Land, Stadt und Region geschlossen werden (siehe Tabelle „Finanzierungsplan“). Die Stadt Stuttgart hat dabei zusätzliche

Risiken übernommen, die sich aus sinkenden Grundstückspreisen ergeben und die erwarteten Erlöse aus dem Verkauf der frei werdenden Bahngrundstücke schmälern. Außerdem wurde bekannt, dass die Verlegung des Abstellbahnhofs, die mit 150 Mio. Euro zu Buche schlägt, nicht in den Gesamtkosten enthalten ist und zusätzlich von der DB übernommen werden muss. Die Landespolitik versuchte im Vorfeld, durch Bildung eines sogenannten „Unterstützerkreises“, der aus Prominenten der Politik, der Industrie und der Gesellschaft sowie aus Vertretern der Presse bestand, eine erneute Aufbruchsstimmung für dieses Projekt zu schaffen, das immer wieder verschoben worden war und an das viele nicht mehr so recht glauben wollten. In der Presse war

dann auch an vielen Stellen zu lesen, dass an diesem „Schicksalstag für Baden-Württemberg“ über die Einbindung in die europäische Verkehrsinfrastruktur und damit über Zukunft des Landes entschieden werde. Umso größer war die Enttäuschung der Landespolitik, als vom Bund auch dieses Mal kein grünes Licht für „Stuttgart 21“ gegeben wurde. Verkehrsminister Tiefensee bezweifelte die Zahlen der Landesregierung und erklärte, dass in der Wirtschaftlichkeitsrechnung Beiträge von etwa 1,5 Mrd. Euro als nicht gesichert angesehen werden müssten. Er hat nun eigene Experten mit der Aufgabe betraut, die Finanzierung noch einmal kritisch zu prüfen und dabei auch mögliche Risiken für Kostensteigerungen aufzudecken.

Finanzierungsplan „Stuttgart 21“

	Stand 1998 Mio. Euro	Okt. 2006 Mio. Euro
DB AG (davon 50 % Grundstückserlöse)	1543	+40
Bund (BSchwAG) Investitionsmittel Knoten	453	
Land Investitionsmittel Nahverkehr ¹⁾ Regionalisierungsmittel ¹⁾ Gemeindeverkehrsfinanzierung ²⁾	179 102 186	
Region Stuttgart ⁴⁾ Gemeindeverkehrsfinanzierung ²⁾	70	+30
Flughafengesellschaft (50 % Land, 50 % Stadt Stuttgart)	51	+100
Stadt Stuttgart ³⁾		+70

- 1) tatsächlich Bundesmittel, über die das Land verfügt
 2) von Bund und Land finanzierte Gemeinschaftsaufgabe
 3) Risikoübernahme für verringerte Grundstückserlöse
 4) als Aufgabenträger für die S-Bahn



Dieser Traum ist ausgeträumt: Der Zeitplan hing noch Ende 2004 in der Informationsausstellung im Turm des Stuttgarter Hauptbahnhofs aus.

Die Knackpunkte der Finanzierung

Der wichtigste Knackpunkt sind die Mittel nach § 2 Abs. 1 des Bundes-schienenwegeausbaugesetzes. Da das Projekt „Stuttgart 21“ nicht unmittelbar im Maßnahmenkatalog (Anlage zu § 1) enthalten ist, kann es nur über die Position „Knoten“ finanziert werden. Dafür ist wiederum ein Wirtschaftlichkeitsnachweis erforderlich, wie im Gesetzestext ausdrücklich bestimmt wurde. Da ein solcher Wirtschaftlichkeitsnachweis bisher nicht vorliegt, ist das Knotenprojekt Stuttgart nicht in den Investitionsrahmenplan der Bundesregierung aufgenommen worden (siehe dazu Seite 11 ff in dieser Ausgabe). Ein weiterer Knackpunkt ist die Frage, inwieweit Grundstückserlöse tatsächlich für die Finanzierung zur Verfügung stehen. Beispielsweise hatte der Verband Region Stuttgart Anspruch auf die Trasse

der Gäubahn erhoben, um sie als Umleitung und Entlastung für den Stuttgarter S-Bahn-Tunnel zu sichern – früher oder später wird auch die Stuttgarter S-Bahn genauso wie Frankfurt und München vor dem Problem der Überlastung der Stammstrecke stehen. Der dritte Knackpunkt sind die Rückwirkungen aus erhöhten Trassenpreisen und Stationsgebühren auf den Nahverkehr in Baden-Württemberg: Bei sinkenden Regionalisierungsmitteln würden sie zu Einsparungen beim Schienenverkehrsangebot zwingen. Die Wirtschaftlichkeit des Projekts für die DB steht hier im umgekehrten Verhältnis zur Wirtschaftlichkeit des Projekts für die öffentliche Hand.

Die Redaktion

„Stuttgart 21“ nur von regionaler Bedeutung

Nur wenige Tage später, am 26. Oktober, übergab Bundesverkehrsminister Tiefensee den Investitionsrahmenplan 2006 bis 2010 der Öffentlichkeit (siehe Seite 11 ff. in dieser Ausgabe). „Stuttgart 21“ ist darin als eigenständiges Projekt genauso wenig aufgeführt wie bereits im Bundesverkehrswegeplan 2003 und in der Projektliste zum Bundesschienenwegeausbaugesetz 2004. Geld für „Stuttgart 21“ steht daher aus den Investitionsmitteln des Bundes bis 2010 nicht zur Verfügung.

In einem Interview mit der Stuttgarter Zeitung vom 17. November 2006 betonte Tiefensee nochmals, dass nur die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm ein Verkehrsprojekt des Bundes sei, während „Stuttgart 21“ ein gemeinsames Projekt der DB AG, der Region, des Landes und der Stadt sei, das nicht im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege auftauche und getrennt davon betrachtet werden müsse. Genau diese Trennung hatte das Land immer zu verhindern versucht, indem sie beide Projekte als unteilbare Einheit darstellte. So wurde von Tiefensee jetzt eine weitere Alternative ins Spiel gebracht, der sogenannte „Weiterführungsfall“ (W-Fall), der neben einer Renovierung des Kopfbahnhofs nur einen Ausbau der bestehenden Strecke über Plochingen nach Wendlingen und dort den Anschluss an die neu zu bauende Schnellbahnstrecke entlang der Autobahn A8 nach Ulm vorsieht. Dieser Vorschlag wäre zu einem Bruchteil der Kosten von „Stuttgart 21“ zu realisieren und würde für den Hochgeschwindigkeitsverkehr auf der Achse Paris – München – Budapest einen großen Fortschritt bedeuten: Denn damit wäre eine Fahrzeit von etwa 36 Minuten von Stuttgart nach Ulm erreichbar, was gegenüber der geplanten Fahrzeit mit NBS und „Stuttgart 21“ von 28 Minuten nur 8 Minuten langsamer wäre (Berechnung von PRO BAHN). Bei einem Halt am Flughafen, wie er bei jedem dritten ICE vorgesehen ist, ergibt sich sogar fast die gleiche Fahrzeit. Dieser W-Fall wurde vorher nie öffentlich erwähnt, obwohl er mit den geringsten Kosten zu realisieren wäre und obwohl er bereits von PRO BAHN als Interimslösung in die Diskussion eingebracht wurde (derFahrgast 1/06). Die Unterstützer von „Stuttgart 21“ – wie z. B. Regierungspräsident Andriof und Oberbürgermeister Schuster – meldeten sich dann auch sofort zu Wort und bezeichneten eine Realisierung der Neubaustrecke ohne „Stuttgart 21“ als Katastrophe: Mit ihr



Die Flächen des ehemaligen Postbahnhofs neben den Gleisen sind bereits bebaut – und die Grundstückspreise sinken.

würde der Flughafen nicht bedient und der Großteil der Bahnflächen in Stuttgart weiterhin für den Bahnbetrieb benötigt.

Vorgeschobene „europäische Bedeutung“

Dass bei dem Projekt städtebauliche Interessen und der Wunsch nach einer weiteren Entwicklung der Filderregion mit Landesflughafen und neuer Messe und nicht das Wohl des Bahnverkehrs im Vordergrund stehen, konnte bisher nur vermutet werden. Nachdem jedoch Ministerpräsident Oettinger nun seinerseits dem Bund droht, die Neubaustrecke nur dann vorzufinanzieren, wenn „Stuttgart 21“ gebaut wird, erweist sich die immer wieder betonte europäische Bedeutung des Projekts als vorgeschobenes Argument (Stuttgarter Zeitung vom 25.10.06). Wenn sich der Traum von „Stuttgart 21“ nicht erfüllen ließe, wäre es offenbar kein Problem mehr, dass internationale Hochgeschwindigkeitszüge noch bis zum Jahr 2025 weiterhin mit 70 km/h die Geislinger Steige hinauffahren müssen.

Der Börsengang und „Stuttgart 21“

Auch die DB als weiterer Partner des Projekts will keine zusätzlichen Mittel in das Vorhaben investieren. Im Gegenteil: Die

aktuelle Wirtschaftlichkeitsrechnung weist als Beitrag nur noch 1,2 Mrd. Euro anstelle von 1,75 Mrd. Euro aus. Dies wird damit begründet, dass Erlöse aus frei werdenden Grundstücken niedriger ausfallen als ursprünglich berechnet. Kritiker hatten diese Entwicklung schon lange vorausgesagt.

Im Zusammenhang mit der Diskussion um die Privatisierung der DB AG stellt sich auch die Frage, ob die DB noch Interesse an „Stuttgart 21“ hat, wenn sie sich von ihrem Netz trennen muss. Nachdem der Bundesrechnungshof 2005 aufgedeckt hatte, dass einzelne Bahnhöfe – wie z. B. der Frankfurter Hbf – der DB Holding und nicht den Infrastrukturgesellschaften zugeordnet sind, drängte die Bundesregierung die DB AG zu einer korrekten Zuordnung dieser Immobilien, was den Wert der Infrastruktur steigern würde.

Auf die Anfrage der FDP-Bundestagsfraktion zur Zuordnung der DB-Immobilien (Bundestagsdrucksache 16/1801) antwortete die Bundesregierung:

„Der Vorstand der DB AG hat zugesagt, in der Vergangenheit u. a. mit Blick auf ursprüngliche, inzwischen jedoch aufgegebene Planungen (so genannte Projekte 21) der Holding zugeordnete Immobilien den Infrastrukturunternehmen zu übertragen.“

Dies müsste auch für die Erlöse des Grundstücksgeschäfts zwischen der Stadt Stutt-

gart und der DB AG gelten, bei dem die Stadt für die später zu überbauenden Flächen 459 Mio. Euro gezahlt hat. Im Fall des Baus könnte eine privatisierte Transportgesellschaft der DB also nicht über dieses Geld verfügen und müsste es umgekehrt im Fall des Scheiterns auch nicht zurückzahlen. Ministerpräsident Oettinger hat sich in letzter Zeit wohl auch deshalb besonders stark für einen integrierten Börsengang der Bahn ausgesprochen.

Wird der Osten bevorzugt?

Für die erneute Verschiebung von „Stuttgart 21“ wird nun von der Stuttgarter Presse und regierungsnahen Kreisen vor allem Verkehrsminister Tiefensee verantwortlich gemacht: Ihm wird vorgeworfen, er bevorzuge einseitig Verkehrsprojekte im Osten Deutschlands wie z. B. die Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt. Es herrscht die Ansicht vor, dass nun endlich einmal die jahrzehntelangen Zahlungen in den Länderfinanzausgleich durch eine großzügige Förderung des Tiefbahnhofsprojekts belohnt werden müssten, nachdem Leipzig und Berlin prachtvolle Bahnhöfe erhalten haben. Für Ministerpräsident Oettinger ist nun eine schwierige Lage entstanden, denn das Projekt „Stuttgart 21“ wird von einflussreichen Kreisen als Prüfstein für seine Regierung angesehen. Die Stuttgarter Nachrichten schreiben dazu am 19.09.06: „Oettinger wird schicksalhaft an der Endstation stehen: als triumphaler Vollender oder dramatischer Verlierer“. Deshalb wurde alles versucht, um die vielen ungelösten Probleme und offenen Fragen vor der endgültigen Entscheidung möglichst totzuschweigen.

Kostenrisiken beherrschbar?

Die Kostenrisiken betreffen in erster Linie Befürchtungen, dass „Stuttgart 21“ und die Neubaustrecke noch wesentlich teurer werden könnten als in der aktuellen Kostenschätzung angenommen. Als Kostenrisiko gelten vor allem das 33 km lange Tunnelsystem der Zulaufstrecken zum Tiefbahnhof, bei dem Probleme mit den Mineralwasserquellen auftreten könnten, und der Alaufstieg, bei dem mit geologischen Schwierigkeiten gerechnet werden muss. Die Kosten der vom Land angebotenen Vorfinanzierung könnten sich dann auf über eine Milliarde Euro erhöhen, was das Ziel des Ministerpräsidenten, die Neuverschuldung des Landes bis 2011 zu stoppen, massiv gefährdet. Die schon erwähnten Kosten von 150 Mio. Euro für Abstellbahnhöfe an den Endpunkten der zukünftigen Regionallinien sowie eine unbekannte Summe für einen zentralen Omnibusbahnhof sind noch nicht in der Kalkulation enthalten.

Engpass „Tunnelbahnhof“

Einer der Hauptkritikpunkte an dem Vorhaben ist weiterhin die Kapazität des Tiefbahnhofs mit nur acht Gleisen. Damit stehen gegenüber dem heutigen Kopfbahnhof nur die Hälfte der Bahnsteigkanten zur Verfügung, sodass Züge nicht mehr aufeinander warten können und die Realisierung eines Taktknotens innerhalb eines integrierten Taktfahrplans unmöglich gemacht wird. Es gibt zwar ein neueres Gutachten von Prof. Martin vom Verkehrswissenschaftlichen Institut Stuttgart, in dem dieser „Stuttgart 21“ und den von K. Arnoldi vom Verein „Leben in Stuttgart“ ausgearbeiteten Gegen-

entwurf „Kopfbahnhof 21“ mithilfe des modernen Simulationsprogramms „RailSys“ vergleicht und dabei höhere Leistungsreserven für „Stuttgart 21“ ermittelt. Allerdings konnte das Betriebsprogramm mit 35 Zügen pro Stunde mit beiden Entwürfen bewältigt werden. Für die Simulation im Auftrag der DB Projektbau wurden Annahmen für Haltezeiten gemacht, die auf der Richtlinie 405.0102 der DB beruhen, die jedoch nach Meinung der Kritiker in Stuttgart nicht angewendet werden können, weil hier der Ziel- und Quellverkehr gegenüber den durchfahrenden Reisenden dominiert. Während bei „Stuttgart 21“ für den Fernverkehr 2,2 Minuten und für den Nahverkehr gar nur eine Minute als Haltezeit ausreichen sollen, werden für „Kopfbahnhof 21“ vier Minuten Haltezeit für den ICE und sechs Minuten für IC und RE angenommen. Zum Vergleich: Auch im Durchgangsbahnhof Köln gilt für ICE- und RE-Züge eine Haltezeit von drei Minuten. Selbst Befürworter wie der Gutachter Prof. Schwanhäuser räumen ein, dass mit „Stuttgart 21“ weiterhin ein Flaschenhals für die Zufahrt aus Richtung Norden besteht. Dieser wäre zukünftig sogar noch gravierender, denn heute kann der Regionalverkehr zwischen S-Zuffenhausen und S-Nordbahnhof von den beiden Fernverkehrsgleisen auf die benachbarten beiden S-Bahn-Gleise wechseln, was mit dem Bau des Tunnelbahnhofs nicht mehr möglich wäre. Mit „Stuttgart 21“ werden manche Fahrgäste künftig länger unterwegs sein. Dies gilt z. B. für die Verbindung von Stuttgart nach Böblingen und Horb: Durch den Umweg über den Flughafen verlängert sich die Fahrzeit gegenüber der heutigen Strecke über die Panoramabahn um fünf Minuten,

Lesen Sie auf Seite 28 weiter.

Das Prinzip eines Hochleistungs-Kopfbahnhofs für Stuttgart Erläuterung zur Systemzeichnung Seite 27

- Der erste Schritt ist die Ausgliederung des Abstellbahnhofs und der S-Bahn, wie sie auch für „Stuttgart 21“ vorgesehen ist. Für die Verdichtung des S-Bahn-Verkehrs können so zwei Bahnsteiggleise zur Verfügung gestellt werden. Weiter können die vier Gleise nach Bad Cannstatt in Fern- und Nahverkehrsgleise getrennt werden.

Der zweite Schritt ist eine Entflechtung der Gleise im Gleisdreieck an der heutigen Einfahrt zum Abstellbahnhof durch Nutzung der schon heute vorhandenen drei Ebenen.

Der dritte Schritt ist eine konfliktfreie Ausfädelung zur Gäubahn. Sie ist erreichbar, indem die Richtungsgleise auf zwei Ebenen verteilt werden. Die S-Bahn unterfährt diesen Bereich.

Der vierte Schritt ist die Teilung des Kopfbahnhofs in zwei selbstständig funktionierende Bahnhofsteile zu je sieben Gleisen. Damit wird es möglich, zwei Gleise für den Richtungswechsel (z. B. Würzburg <> Singen) zur Verfügung zu stellen. Für je sieben erreichbare Bahnsteiggleise stehen je vier Zufahrtgleise und zwei Ausfahrtgleise zur Verfügung, sodass kein Stau entsteht. Dadurch kann die maximale Zugfolge von zwei Minuten auf der freien Strecke voll genutzt werden.

Das Ergebnis ist ein sehr schnell und konfliktfrei befahrbarer Kopfbahnhof mit sehr hoher Leistung. Mehr zur Kapazitätsberechnung in *derFahrgast* 1/05 S. 28 ff. Mehr zum exakten Gleisplan im Internet unter www.der-fahrgast.de > Aktuell.

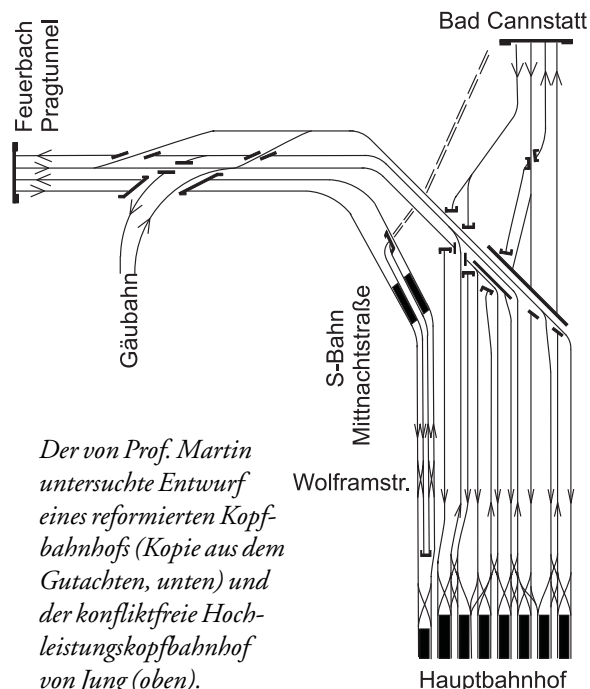
Unbrauchbar: Das Gutachten des Verkehrswissenschaftlichen Instituts Stuttgart

derFahrgast
PRO BAHN Zeitung
Entwurf: Jung

● Das Gutachten von Prof. Martin vom Verkehrswissenschaftlichen Institut Stuttgart liegt der Redaktion vor. Die Prüfung hat ergeben, dass das Gutachten schon deswegen nicht als unabhängig angesehen werden kann, weil es im Auftrag von DB-Projektbau erstellt wurde. Das Gutachten wurde von der DB als Parteigutachten in den Rechtsstreit um die Planfeststellung zu „Stuttgart 21“ eingebracht.

Die Parteilichkeit des Gutachtens wird auch daran sichtbar, dass Martin als Grundlage für die Berechnung der Haltezeiten und Kapazität die Konzernrichtlinie der DB 405.0102 und „Angaben von DB Netz“ verwendet. Bei der Richtlinie handelt es sich nach Auffassung von Martin um den „Stand der Technik“ – tatsächlich sind diese Konzernrichtlinien Geheimpapiere des Vorstands, die „nicht für Dritte“ bestimmt sind. Der Redaktion von **derFahrgast** wurde der Erwerb der Richtlinie unter Hinweis auf den Geheimcharakter verweigert. Die Verwendung von Angaben einer Prozesspartei und von nicht öffentlich verfügbaren Papieren ist aber mit einem unabhängigen Gutachten nicht vereinbar. Als Vergleichsfall verwendet Martin einen Kopfbahnhof-Entwurf, der auf einen früheren Entwurf von Arnoldi zurückgeht. Dieser Entwurf zielt auf besonders geringe Umbaukosten für den Kopf-

Lesen Sie auf der nächsten Seite oben im Kasten weiter. →



Der von Prof. Martin untersuchte Entwurf eines reformierten Kopfbahnhofs (Kopie aus dem Gutachten, unten) und der konfliktfreie Hochleistungskopfbahnhof von Jung (oben).

VWI VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHES INSTITUT STUTTGART GMBH

Vergleich des Leistungsverhaltens S21 und K21 - Untersuchungsbereich und Infrastrukturvarianten



Kopfbahnhof 21

Alternativkonzept der Umweltverbände

Autor: Klaus Arnoldi

Stand: 20.11.2003

Aus dem Original übertragen und ergänzt:

M. Poethke, DBPB, NL SW, PZ Stg 1

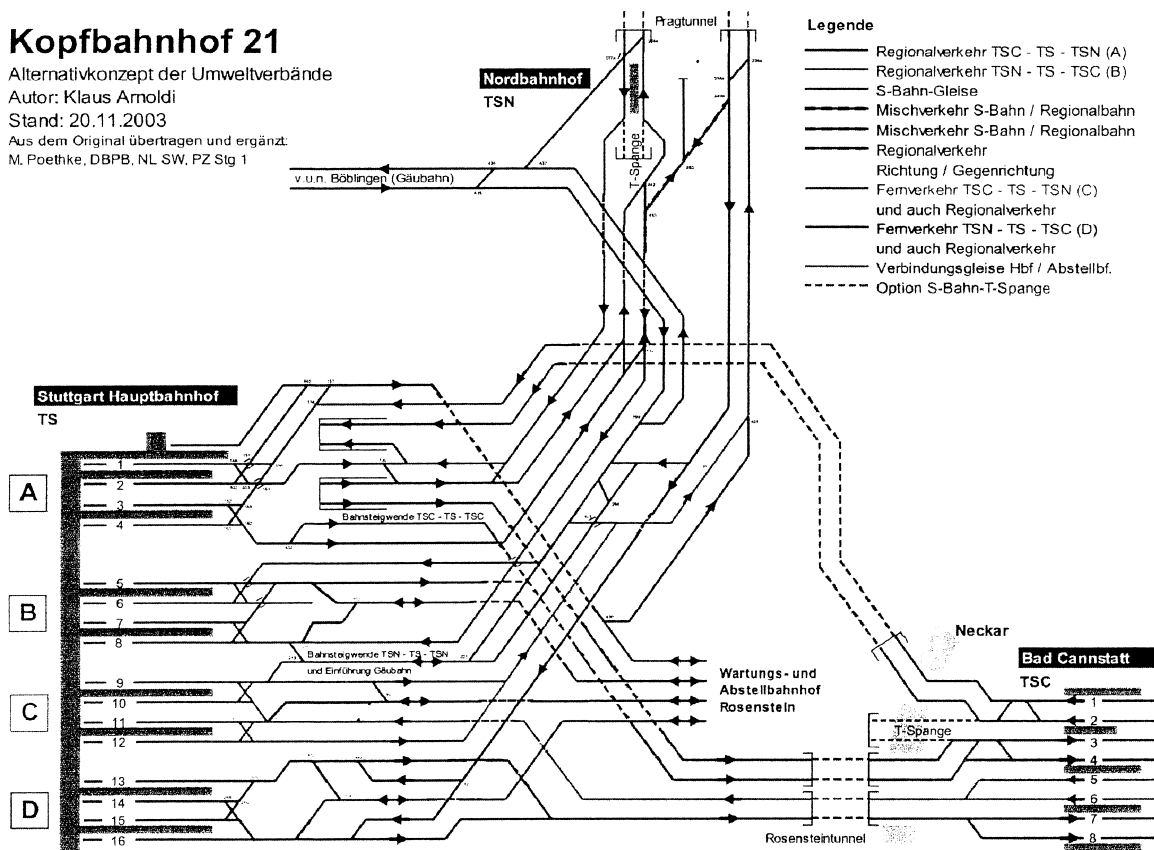


Abbildung 3-2: Schematischer Plan Kopfbahnhof K21 nach Arnoldi



bahnhof ab und nimmt daher Kompromisse in Kauf (z. B. sichtbar an einem eingleisigen Abschnitt der Zufahrt zur Gäubahn). Der Vergleich mit einem erheblich teureren Tunnelbahnhofprojekt ist daher nicht seriös. Anfechtbar sind auch die zugrunde gelegten Haltezeiten im Tunnelbahnhof, die für ICE-Züge im Tunnelbahnhof mit nur 2,2 Minuten, für Regionalzüge mit nur 1 Minute angegeben werden. Bei Regionalzügen findet ein fast vollständiger Fahrgasttausch statt. Alle großen Durchgangsbahnhöfe wie z. B. Köln Hbf erfordern längere Haltezeiten zum Fahrgastwechsel. Die relativ schlechte Beurteilung des Kopfbahnhof-Entwurfs beruht auch darauf, dass der überprüfte Entwurf den Erhalt des Abstellbahnhofs zugrunde legt. Rangierfahrten dorthin belasten

die Kapazität des Gleisvorfelds und erfordern Kompromisse bei der Gleislage der Streckengleise. Ein seriöser Vergleich muss Kapazität und Kosten im Verhältnis zueinander beurteilen. Eine unabhängige und belastbare Kostenschätzung für den Umbau des Kopfbahnhofs liegt aber bis heute nicht vor. Der Entwurf von Jung (*siehe Vorseite*) vermeidet diese Kapazitätsbremsen und führt zu wesentlich geringeren Umbaukosten des Kopfbahnhofs bei kürzerer Bauzeit, weil große Flächen frei werden. Das Gutachten von Martin beweist also nicht, dass der Kopfbahnhof an sich unterlegen ist – das Gegenteil ist der Fall, wie die Berechnungen in *derFahrgast* 1/05 Seite 28 f. beweisen.

Die Redaktion

was aber bisher in allen Publikationen verschwiegen wird.

Planfeststellung nicht abgeschlossen

Eine Entscheidung für „Stuttgart 21“ zum jetzigen Zeitpunkt ist auch deshalb nicht möglich, weil ein wichtiger Planfeststellungsabschnitt noch gar nicht abgeschlossen ist. Beim Planfeststellungsabschnitt 1.3, der den Neubau eines Flughafenfernbahnhofs und die Verbindung mit der Filder-S-Bahn umfasst, könnte es durchaus noch zu erheblichen Mehrkosten kommen, denn laut einem Pressebericht sieht das Eisenbahnbundesamt die Streckenparameter für einen ICE-Betrieb als nicht ausreichend an.

Deshalb hat sich die Bahn auch vorbehalten, erst nach Abschluss aller Planfeststellungsabschnitte eine endgültige Entscheidung über das Gesamtprojekt zu treffen.

In den Regionen wächst der Widerstand

In weiten Teilen Baden-Württembergs verstärkt sich der Verdacht, dass „Stuttgart 21“ die künftige Entwicklung des Schienenverkehrs blockiert. Dieter Zaudtke vom PRO BAHN Regionalverband Nordschwarzwald ebenso wie der PRO BAHN Landesvorsitzende Josef Schneider berichten in den PRO BAHN-Gliederungen immer wieder von Gesprächen mit regionalen Gremien oder Politikern: Darin wird klargemacht, dass

wichtige Infrastrukturprojekte auf Eis liegen, weil die vorhandenen knappen Gelder auf das Projekt „Stuttgart 21“ fixiert werden. Der Ausbau von Gäu- und Südbahn sowie die Zweigleisigkeit der Linie Heilbronn – Würzburg sind einige landesweit bekannte Projekte. Genauso sind lokal zusätzliche Gleisverbindungen oder neue Haltepunkte betroffen. Trotzdem ist der Druck in Stuttgart derzeit noch so hoch, dass im Landtag bei Abstimmungen außer von den Grünen keine Stimmen gegen das Projekt abgegeben werden.

Wie geht es weiter?

Bis zum März 2007 soll die neue Arbeitsgruppe des Verkehrsministers die Zahlen der Wirtschaftlichkeitsrechnung für „Stuttgart

21“ sowie die Kosten für die Alternativen „Kopfbahnhof 21“ und W-Fall nochmals überprüfen. Die DB hat bereits erklärt, dass nach ihrer Schätzung die Kosten der Alternativen mit 2,55 Mrd. Euro bzw. 1,4 Mrd. Euro zwar geringer seien als die 2,8 Mrd. Euro für „Stuttgart 21“ (Stuttgarter Zeitung vom 25.10.06), dass aber diese Lösungen nicht die gleiche Leistungsfähigkeit aufweisen würden. Sowohl die DB als auch die anderen Partner sind bestrebt, „Stuttgart 21“ als zwar teuer, aber alternativlos darzustellen.

In Etappen bauen macht die Finanzierung möglich

Ein wichtiger Aspekt bei der Finanzierung eines Großprojekts ist eine schrittweise Verwirklichung von Bauabschnitten, mit denen jeweils eine signifikante Verbesserung erzielt werden kann. Das verbessert das Nutzen-Kosten-Verhältnis entscheidend. Die Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm mit einem Anschluss an die Neckartalbahn (W-Fall) würde auch ohne „Stuttgart 21“ bereits erhebliche Fahrzeitverkürzungen ermöglichen, während der Tiefbahnhof ohne die Neubaustrecke nicht sinnvoll zu betreiben ist.

Vergleicht man das Projekt „Erfurt – Nürnberg“ mit „Stuttgart 21“, so zeigt genaues Hinsehen, dass in den nächsten Jahren vor allem auf der Altstrecke zwischen Nürnberg, Fürth und Bamberg investiert wird und diese Investitionen auch nutzbringend sind, selbst wenn die Tunnelstrecke durch den Thüringer Wald noch aufgegeben wird. Bei „Stuttgart 21“ muss aber alles bis zur letzten Schwelle fertig sein, bevor der erste Zug rollt und die bisherigen Gleisanlagen geräumt werden können.

Es wäre deshalb vernünftig, zunächst mit der Schnellbahnstrecke zwischen Wendlingen und Ulm zu beginnen, was auch deshalb spätestens 2008 erfolgen sollte, weil sonst der Planfeststellungsbeschluss für einen schon länger genehmigten Abschnitt verfällt. Der Investitionsrahmenplan der Bundesregierung gibt dem Land Baden-Württemberg dafür eine Chance, denn die Neubaustrecke ist darin aufgenommen. Für erste Investitionen, die das Baurecht sichern, könnte Geld zur Verfügung gestellt werden.

Der Einwand der DB, dass dafür die Neckartalbahn auf weiten Strecken sechsgleisig ausgebaut werden müsste, ist nicht stichhaltig: Die Neubaustrecke senkt nicht die Kapazität der Gleise zwischen Stuttgart und Plochingen, und zwei bis drei ICE würden auch noch auf dem anschließenden

Schritt für Schritt zum Hochleistungsbahnhof für Stuttgart

	Streckenabschnitt	setzt voraus
Etappe 1	NBS Wendlingen – Ulm	keine
Etappe 2a	NBS (Stg –) Mettingen – Flughafen (S-Bahn)	keine
Etappe 2b	NBS Flughafen – Wendlingen	Etappe 1 und 2a
Etappe 2c	Rohrer Kurve	Etappe 2a
Etappe 3a	Auslagerung Abstellbahnhof	keine
Etappe 3b	S-Bahn Hp Mitternachtstraße nur Feuerbach – Hauptbahnhof	keine
Etappe 3c	S-Bahn Cannstatt – Mitternachtstraße	Etappen 3a
Etappe 3d	Neustrukturierung Kopfbahnhof	Etappen 3a, 3b, 3c
Etappe 4	Güterkurve Kornwestheim Gbf Richtung Schorndorf – Aalen	keine

Abschnitt bis Wendlingen Platz finden. Dass Güterzüge vom Rangierbahnhof Kornwestheim nicht die Alternativstrecke über Aalen – Donauwörth (Remsbahn) direkt ansteuern können, ist auch schon heute ein Problem – und dieses bleibt auch bestehen, denn die Neubaustrecke gilt nur eingeschränkt als tauglich für Güterzüge.

Der Güterverkehr könnte von Kornwestheim mithilfe einer neu zu bauenden Verbindungskurve zwischen den Haltepunkten Ebitzweg und Nürnberger Straße ohne Richtungswechsel auf die Remsbahn gelangen und von dort auf einer gegenüber der Filstalbahn topographisch viel günstigeren und kaum längeren Strecke nach Augsburg



Satellitenbild: D-Sat © 2003, TravelTainment AG

Der Kopfbahnhof wäre weitaus leistungsfähiger, wenn der Abstellbahnhof zwischen den beiden Gleisstrecken verlegt würde.

und München verkehren. Hierzu wären neben der genannten Kurve laut früherer DB-Untersuchungen lediglich Ausbauten an einigen Kreuzungsbahnhöfen zwischen Aalen und Donauwörth notwendig.

Für die zweite Etappe sollten angesichts der Kostenentwicklung noch einmal kostengünstigere Alternativen für eine Einbindung der Neubaustrecke in den Knoten Stuttgart und eine Anbindung von Flughafen und Messe an den Fernverkehr geprüft werden. Ob die Strecke Wendlingen – Ulm vorher oder gleichzeitig neu gebaut wird: Der Tunnelbahnhof „Stuttgart 21“ bleibt das 2,8 Mrd. Euro teure Projekt, das aus einem Guss fertig werden müsste. Die Ertüchtigung des Kopfbahnhofs würde hingegen eine Entkoppelung bedeuten: Zwischen der Modernisierung des Kopfbahnhofs und der Neubaustrecke Mettingen – Denkendorf –

Wendlingen besteht keine Abhängigkeit. Sogar eine zunächst nur bis zum Flughafen reichende Stichstrecke oder nur die Anbindung in Richtung Gäubahn würde sinnvoll genutzt werden können (beim Flughafen Berlin geht man genauso vor). Der Umbau des Kopfbahnhofs wiederum ließe sich in mehrere Abschnitte teilen: zuerst die Auslagerung des Abstellbahnhofs, dann der Neubau der S-Bahn-Zuführung von Cannstatt zum Hauptbahnhof und schließlich der Umbau des Gleisvorfeldes selbst. In kleinen, finanzierbaren Schritten käme man so zum Ziel einer leistungsfähigen und schnellen Anbindung Stuttgarts an das Hochgeschwindigkeitsnetz.

Daher sollte zunächst eine Prioritätenliste der verschiedenen konkurrierenden Vorhaben erstellt werden, denn es erscheint aus heutiger Sicht nicht möglich, alle Verkehrs-

projekte gleichzeitig zu verwirklichen. Es könnte sich dann herausstellen, dass z. B. mit der Neubaustrecke Rhein/Main – Rhein/Neckar bei geringeren Baukosten wesentlich größere Verbesserungen im gesamten Schnellbahnnetz erzielt werden als mit „Stuttgart 21“. Ebenfalls kann die Fahrzeit im Korridor Stuttgart – München auch durch kostengünstige Ausbauten zwischen Neu-Ulm und Dinkelscherben spürbar reduziert werden. Gleichzeitig muss durch Definition entsprechender Prioritäten wieder Geld für Investitionen in Regionalstrecken zur Verfügung stehen. Wegen fehlender Finanzierungszusage seitens des Landes und der DB liegen hier seit einigen Jahren praktisch alle Projekte auf Eis, obwohl sie für einen pünktlicheren und schnelleren Zugverkehr dringend erforderlich wären.

Der Kommentar:

Kopfbahnhof 21 oder gar nichts?

Das Projekt „Stuttgart 21“ krankt daran, dass es keine breit angelegte fachwissenschaftliche Diskussion über die diversen Aspekte des Vorhabens und vor allem über Alternativen gab. Getragen wurde das Projekt von einer städtebaulichen Vision, und die Deutsche Bahn witterte das Geschäft, aus dem Verkauf der frei werdenden Grundstücke einen nagelneuen Bahnhof finanzieren zu können. Die Argumente der Gegenseite reichten von Umweltschutz- bis zu gesellschaftskritischen Einwänden. Die Debatte wurde dadurch nicht gerade versachlicht, die fachliche Auseinandersetzung blieb auf der Strecke, obwohl die Kritiker von Anfang an mit seriösen Konzepten argumentierten.

Für den Durchgangsbahnhof wurde mit 2,5 zu 1 ein abenteuerlich hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis errechnet. Die Berechnung beruht auf fragwürdigen und überholten Annahmen. Warum bleibt es umstrittenen Kritikern wie Martin Viereg [1] vorbehalten, auf diese Zusammenhänge hinzuweisen?

Ein groß angekündigtes Wirtschaftlichkeitsgutachten ist zwar fertig, aber geheim – warum? Warum prüft ein Professor einen Kopfbahnhof-Entwurf, der auf Sparsamkeit ausgelegt ist, um festzustellen, dass er gegenüber dem weit teureren Tunnelbahnhof unterlegen ist? Warum geht er nicht daran, den Entwurf zu verbessern, nachdem er die Mängel erkannt hat?

Warum spielen Fahrgäste und ihre Bedürfnisse bei der Beurteilung des Projekts keine Rolle? Die Leistungsfähigkeit des achtgleisigen Tunnelbahnhofs wird nur betriebswissenschaftlich betrachtet.

Für den Durchgangsbahnhof von „Stuttgart 21“ wird die Durchlassfähigkeit für Züge nur mit stochastischen Methoden über die Gamma-Funktion berechnet. Fahrgäste mit Rollkoffern, Kinderwagen, Fahrrädern und Rollstühlen wissen ebenerdiges Gehen zu schätzen. Im Tunnelbahnhof heißt es aber, über Treppen, Rolltreppen oder Aufzüge umzusteigen.

Hat denn einmal jemand berechnet, um welchen Prozentsatz die Nachfrage sinkt, wenn Anschlüsse nicht oder nicht sicher gewährt werden können? Dass eine Anschlusssicherung im Kopfbahnhof viel flexibler und leichter möglich ist als im Durchgangsbahnhof,

wird nicht berücksichtigt. Dass Fahrgäste es binnen drei Minuten schaffen, ebenerdig einen Anschlusszug zu erreichen, wird gar nicht erst erwähnt.

Wären Rampen für „Stuttgart 21“ vorgesehen und mindestens zehn Bahnsteiggleise, so wären die Bedenken aus Sicht der Fahrgäste gegenüber dem Projekt sehr viel geringer. Aber diesen Luxus wollte man sich mit Rücksicht auf die damit erhöhten Kosten nicht leisten. Warum muss die Fahrzeit von Stuttgart zum Flughafen verkürzt werden, wenn dann der Weg vom Bahnsteig zum Terminal 5 Minuten beträgt? Mit einer beiderseitigen Anbindung nach dem Vorschlag von Arnoldi [2] wäre der S-Bahnhof unter dem Terminal direkt von Mannheim, München und Zürich erreichbar, und der Fahrgast wäre genauso schnell am Abflugschalter.

All diese Fragen fechten die Befürworter des Vorhabens nicht an. Sie machen sogar den Bau der Neubaustrecke über die Alb von der Verwirklichung des Tunnelbahnhofs abhängig.

Der Erfinder des „Stuttgart 21“-Projekts, Professor Heimerl [3], hält von einer Zerlegung des Vorhabens in mehrere Etappen nichts.

Seiner Meinung nach hätte eine vorgezogene Neubaustrecke keinen Sinn, wenn „Stuttgart 21“ nicht zugleich zeitnah und verbindlich zugesichert wird. Die Devise: „Alles oder nichts“ hat bisher zum „Nichts“ geführt. Alles deutet darauf hin, dass es dabei bleibt, wenn die Stuttgarter Landesregierung nicht einlenkt.

Es nimmt nicht Wunder, dass Minister Tiefensee vorerst „Nein“ zum Projekt „Stuttgart 21“ sagt.

Volkhard Jung

literatur

- [1] Viereg, M.: Was leistet die Standardisierte Bewertung? in: 24. Horber Schienen-Tage 2006, Tagungsband I, Bad Endorf 2006, S. 41-49.
- [2] Kopfbahnhof 21, Herausgeber BUND und VCD, Stuttgart 2006, S. 16.
- [3] Heimerl, G.: Wichtig für Europa-Magistrale Paris – Bratislava. Internationales Verkehrswesen (IV) 58 (2006) H. 7/8, S. 361-362.