

„Stuttgart 21“ scheitert In sechs Problemfeldern: Ein aktueller Weiterbau ist unverantwortlich!

1. Für die Bahnanlagen am Flughafen (PFA 1.3)

hat die DB seit 2002 mehrfach Pläne beim EBA eingereicht und ist damit gescheitert. Sie umfassen die Verbindung zur Neubaustrecke nach Wendlingen-Ulm, den Flughafen-Fernbahnhof und die Nutzung der S-Bahn-Anlagen auch für andere Züge der Gäubahn; u.a. bezweifelt das EBA die Leistungsfähigkeit des vorhandenen Flughafen-S-Bahnhofs nach dem Umbau auf eingeleigten Betrieb.

Dieses Planfeststellungsverfahren sollte gemäß der DB-Planung Ende 2009 abgeschlossen sein -- tatsächlich steht es seit 9 Jahren am Anfang: Die Planunterlagen sind noch gar nicht beim Regierungspräsidenten, das Anhörungsverfahren ist noch nicht eröffnet.

Es muss erwartet werden, dass genehmigungsfähige Pläne erhebliche Verbesserungen erfordern, wesentliche Mehrkosten im Gesamtprojekt verursachen und erst Ende 2013 rechtswirksam werden. **Die Inbetriebnahme im Jahre 2019 erscheint ausgeschlossen, Bauarbeiten 2011 unnötig und unwirtschaftlich!**

Der Vorstand der DB erklärte angesichts von Projektrisiken und Kostensteigerungen im Jahre 2002: „Insgesamt gilt für neue Projekte wie beispielsweise das Projekt Stuttgart 21 grundsätzlich, dass eine Umsetzung erst nach abgeschlossenem Planfeststellungsverfahren erfolgt!“ **Mit aktuellen Bauarbeiten bricht die DB diese vom Vorstand abgegebene Versicherung!**

2. Die von der DB geplanten Einsparungen

von ca. 900 Mio.Euro, mit denen die Projektkosten auf 4088 Mio.Euro reduziert werden sollen, erscheinen teilweise nicht realisierbar, da die Reduzierung der Tunnelwandstärken neue Genehmigungen erfordern. Die DB hat 2011 erneut Mehrkosten von 370 Mio. Euro ermittelt, aus dem Stresstest ergeben sich weitere Kostensteigerungen von 60 Mio. Euro. Die vereinbarte Risikoreserve beträgt 0: **Der Wert von 4,5 Mrd. Euro, der als Obergrenze für das Projekt von den Partnern festgelegt ist, erscheint unmöglich!**

3. Die DB hat 120 Risikofelder ermittelt,

die zu Kostensteigerungen führen könne; bei 47 stehen im Saldo Kostensteigerungen von 1.264 Millionen Euro in den Listen der DB, für die weiteren 73 Risiken gibt es keine Kostenangaben. Bund, Land und Stadt haben erklärt, keine Mehrkosten zu tragen, die DB AG weigert sich, die Kostenübernahme zuzusichern. Die Anlagen können erst in Betrieb gehen, wenn sie vollständig fertiggestellt sind. **Wird jetzt mit dem Bau begonnen, entstehen gigantische Bauruinen inmitten der Stadt, die zu nichts zu nutzen sind. Es ist nicht absehbar, wie die Anlagen je fertig gestellt werden und in Betrieb gehen können.**

4. Der Stresstest ist de facto nicht bestanden,

da die Betriebsqualität von Experten als „risikobehaftet“ eingestuft wird und weil keine häufig vorkommenden Eingangsverspätungen, keine Bauzustände, Betriebsstörungen u.a. unvermeidbare Bahnereignisse berücksichtigt wurden.

Die verringerte Kapazität der geplanten Anlagen erfordert es, dass alle Fahrpläne, die Fahrplananlagen der Züge auf den Tiefbahnhof ausgerichtet werden. Damit werden tendenziell Anschlüsse auf den von Stuttgart ausgehenden Strecken verschlechtert.

Die für S21 geforderten 49 Züge ergeben eine durchschnittliche Belastung je Gleis von 6,1 Zügen: Dieser Wert wird bislang bei keinem großen Bahnhof der DB erreicht: er ist offensichtlich nur möglich, wenn eine geringere Betriebsqualität und schlechtere Anschlüsse als heute in Kauf genommen werden!

Der durchschnittliche Fahrzeitgewinn durch Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm beträgt je Fahrgast im Mittel 30 Sekunden – so eine Rechnung der sma im Auftrag des Landes B-W 2010.

5. Nach einem vom Umweltministerium

des Landes Baden-Württemberg in Auftrag gegebenen Gutachten erfordert die von der DB AG geplante Erhöhung der Menge des abzupumpenden Grundwassers von 3,0 auf 6,8 Mio. Kubikmeter im Stadtbereich die Wiederaufnahme des Planfeststellungsverfahrens. **Baumaßnahmen erscheinen erst zulässig, wenn neue Genehmigungen erteilt sind – ohne sie kann der Tiefbahnhof nicht gebaut werden.**

6. Die Bebauung der Bahnanlagen

wäre nur dann erlaubt, wenn diese „stillgelegt“ und „entwidmet“ würden. Das Allgemeine Eisenbahngesetz schreibt vor, dass dies nur dann genehmigt werden darf, wenn kein anderes Unternehmen die Bahnanlagen übernehmen will und wenn auch langfristig kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht. Der Tiefbahnhof ist für viele Züge (z.B. alle Dieselfahrzeuge!) nicht nutzbar, hat eine reduzierte Leistungsfähigkeit und ist von der Gäubahn Rohr-Stuttgart gar nicht erreichbar. Der wissenschaftliche Dienst des Bundestags hat am 31. 5. 2011 die Notwendigkeit spezieller Stilllegungs- und Entwidmungsverfahren bestätigt. Die „Stuttgarter Netz AG“ hat eine diesbezügliche Feststellungsklage angekündigt.

Damit ist absehbar, dass Teile des Kopfbahnhof mit den notwendigen Zufahrten erhalten bleiben müssen: Die Flächen dieser Bahnanlagen stehen für andere Nutzungen nicht zur Verfügung; Die entsprechenden, von der Stadt Stuttgart **erhaltene Grundstückserlöse müssen nebst Zinsen von der DB zurückgezahlt werden und fehlen bei der Finanzierung des Großprojekts. Vor allem entfällt eine wesentliche Vertragsgrundlage, Stadt und Land können den Vertrag anfechten.**

28.11. 2011 . Karl-Dieter Bodack . kd.bodack@gmx.de

