

Verzug

DAS KRITISCHE PROJEKTMAGAZIN





Die Ausstellung im Turmforum: Blabla von allen Seiten. Seriöse Information? Fehlanzeige!

Sehr geehrte Besucher und Besucherinnen der Ausstellung, sehr geehrte Teilnehmer und Teilnehmerinnen der Baustellenführung,

Sie sind gekommen, um sich sachlich und objektiv über Stuttgart 21 zu informieren. Doch hier bekommen Sie nur eine sehr einseitige Sicht des Projekts zu sehen.

Der Verein Bahnprojekt Stuttgart-Ulm, bei dem Sie zu Gast sind, betreibt Öffentlichkeitsarbeit und Werbung für das Projekt – das ist in seiner Satzung so festgelegt. Dementsprechend bemüht er sich, die erheblichen Nachteile und Probleme von Stuttgart 21 zu verschweigen oder wenigstens kleinzureden und die wenigen Vorteile zu übertreiben.

Ich habe Anfang April selbst die Ausstellung besucht und mich über die Baustelle des Tiefbahnhofs und des Zwischenangriffs am Nordbahnhof führen lassen. Unser Ausstellungs- und Baustellenführer schwärmte von dem Projekt, gab sich aber immer uninformatiert, wenn kritische Fragen gestellt wurden, als hätte er nie einen Blick in die Zeitung geworfen oder Google benutzt.

Diese Broschüre soll Ihnen einen Einblick darin geben, wie es wirklich um Stuttgart 21 steht – was wir wenn überhaupt erst nach den Bundestagswahlen offiziell erfahren werden. Alles, was ich hier schreibe, lässt sich leicht über eine Internetrecherche nachprüfen - tun Sie es! Und bewahren Sie diese Broschüre auf, um in einigen Jahren noch mal einen kritischen Blick darauf zu werfen.

PLANUNGSRÜCKSTAND VON ZWEI JAHREN

Erst auf meine Nachfrage räumt unser Ausstellungsführer ein, dass man bei Stuttgart 21 zwei Jahre im Verzug ist, doch davon habe man schon ein Jahr wieder aufgeholt.

Von diesem aufgeholten Jahr scheint man bei der Bahn selbst aber nichts zu wissen. In einem am 21. Januar online erschienenen Interview mit dem Reutlinger General-Anzeiger sprach der damalige Bahnchef Rüdiger Grube von zwei Jahren Verzögerung. Dass man davon bereits ein Jahr aufgeholt habe, behauptet er dagegen nicht, obwohl er nun wirklich Interesse daran hätte. Auch der Architekt des Tiefbahnhofs, Christoph Ingenhoven, gestand sowohl in einem Interview mit SWR2 am 21. März als auch eine Woche später während einer Diskussionsveranstaltung der Heidelberger Schlossgespräche, dass mit einer Fertigstellung frühestens 2023 zu rechnen sei.

Wie sollte der Bahn auch gelingen, den Bau zu beschleunigen? Bauprojekte werden nicht für einen Schleichmodus mit Beschleunigungsreserven geplant, sondern mit größter anzunehmender Geschwindigkeit und ohne Zeitpuffer, denn die erhöhen die Kosten. Gerade bei Bauprojekten der öffentlichen Hand wird in Bezug auf Kosten und Bauzeit anfangs gerne hochgestapelt und danach in Salamitaktik „nachgesteuert“. Für Einsparungen und Baubeschleunigung gibt es ohne Abstriche bei der Qualität kaum Möglichkeiten, und Stuttgart 21 macht vor allem mit nicht eingehaltenen Zeitplänen Schlagzeilen.

Gegen Ende des durch meine Nachfrage erzwungenen Exkurses schwenkt unser Ausstellungsführer aber wieder auf die Neubaustrecke ein. Er erzählt, dass sie günstiger und schneller gebaut werde als ursprünglich geplant und auf jeden Fall 2021 in Betrieb genommen werden könne. Doch das stimmt nur zum Teil. Die Bahn hat nämlich sowohl Kosten als auch Fertigstellungszeitpunkt der Neubaustrecke deutlich nach oben korrigiert und erklärt nun ihre – wahrscheinlich absichtliche – Fehleinschätzung zum Erfolg. Dass sie wegen der deutlich späteren Inbetriebnahme von Stuttgart 21 aber mehrere Jahre lang nicht in Betrieb genommen werden kann und solange nur Verluste verursacht, die der Steuerzahler tragen muss – darauf muss der Besucher offenbar von selbst kommen.

ARTEN- UND DENKMALSCHUTZ ALS SÜNDENBÖCKE

Während der Fahrt von der Baugrube des Tiefbahnhofs zum Zwischenangriff Nord erklärt unser Baustellenführer uns, was das Projekt verteuert habe: Ganz klar, Denkmal- und Artenschutz seien schuld, „Familie Juchtenkäfer“, wie er sich spöttisch ausdrückt. Er nennt auch Summen, die sich im zweistelligen Millionenbereich bewegen. Ich stutze: Der Juchtenkäfer ist seit 1992 geschützt und der Bestand im Mittleren Schlossgarten 2002 durch einen von der Bahn selbst beauftragten Gutachter festgestellt worden. Auch die anderen geschützten Arten im Baugebiet sind der Bahn bekannt und werden in den Planfeststellungsbeschlüssen erwähnt. Überraschende Mehrkosten sind daher nicht plausibel. Zudem haben die größten deutschen Naturschutzverbände Nabu und BUND kritisiert, dass die Kosten für die Umsetzung der Eidechsen viel zu hoch gegriffen seien.

Das Gleiche gilt für den Denkmalschutz. Was schützenswert ist und was nicht, sollte die Bahn am besten wissen, denn es sind überwiegend ihre eigenen Gebäude betroffen.

Überdies ist man sich in der Gesellschaft schon lange einig darüber, dass Arten- und Denkmalschutz Errungenschaften eines modernen und zivilisierten Staates sind. Ohne sie wären unsere Städte ökologisch und kulturell weiter verarmt als ohnehin schon. Sie zur Ursache der Kostenstei-

gerung von Stuttgart 21 zu erklären ist aber vor allem deshalb unglaublich, weil ein paar Millionen dazu längst nicht mehr ausreichen – seit der Volksabstimmung ist das Projekt 2,7 Milliarden Euro teurer geworden, wovon 2,3 Milliarden nicht gegenfinanziert sind.

6,5 MILLIARDEN EURO FÜR WENIGER LEISTUNG UND MEHR UNFÄLLE

Stuttgart 21 wird als Wunder der Technik angepriesen – das muss es auch sein, denn der Tiefbahnhof soll nur halb so viele Gleise wie der bestehende Kopfbahnhof haben – acht statt 16 – aber doppelt so viel leisten. Der Analyst Dr. Christoph Engelhardt von WikiReal.org hat in einer online abrufbaren Studie nachgewiesen, dass dies trotz Doppelbelegung der Gleise überhaupt nicht möglich ist und es weltweit keinen einzigen Bahnhof derselben Größe gibt, der dies könnte. Die Bahn hat daraufhin versucht, ihn in Verruf zu bringen. Doch nach und nach musste sie einräumen, das günstige Ergebnis ihrer Betriebssimulation (dem nach der „Schlichtung“ von Heiner Geissler geforderten „Stresstest“ – zuvor war keine geplant!) nur durch Manipulationen und Verstöße gegen ihre eigenen Richtlinien erreicht zu haben. Auch der international anerkannte Bahnexperte Prof. Dr. Ingo Hansen von der Universität Delft kommt in einer Studie zum Schluss, dass die Betriebssimulation der Bahn sehr zweifelhaft ist.

Zudem macht der Baustellenführer sich über das Argument der Stuttgart-21-Gegner lustig, der Bahnsteig wäre zu stark geneigt. Dabei verschweigt er allerdings, dass die 15 Promille Neigung fünffach über dem vorgeschriebenen Sollwert liegen. Die DB will auf dem Bahnsteig mit einem Quergefälle gegensteuern und so eine gleiche Sicherheit wie im ebenen Fall herstellen. In Ingolstadt Nord rollen auf einem solchen Bahnsteig aber Kinderwagen ins Gleis. Die Studien, die das Gegenteil beweisen sollen, hält die Bahn zurück. Auch für die Züge steigt das Risiko. Wenn ein Zug wegrollt, ist bei einem sechsfachen Gefälle der Schaden gleich 36-mal so hoch. In Köln rollten seit 2010 bei einem Viertel des für Stuttgart 21 geplanten Gefälles mindestens 22 Züge weg, teils um eine Waggonlänge. Bei Stuttgart 21 befänden sich diese Züge schon

auf Gleisen, die von anderen Zügen mit bis zu 100 Kilometer pro Stunde befahren werden sollen.

Das Gegenargument, in Stuttgart wären auch einige S-Bahn-Haltestellen stark geneigt, ist hinfällig, denn die ICE, die im Tiefbahnhof eingesetzt werden sollen, haben einen wesentlich geringeren Rollwiderstand als S-Bahnen, und kein Reisender und kein Lokführer rechnet bei einem Großbahnhof mit einem solchen Gefälle.

FINANZIERUNGSLÜCKE VON 2,3 MILLIARDEN EURO

Unser vom Projekt vollkommen betrunkenen Baustellenführer ist noch mit keinem Wort auf eine nicht ganz unwichtige und naheliegende Frage eingegangen. Ich stelle sie daher selbst: „Wie hoch sind die Baukosten und wie viel davon sind finanziert?“ Sichtlich verunsichert verhaspelt er sich mehrmals, gerät ins Stocken, erwähnt eine Klage, von der er aber nicht wisse, worum es dabei gehe, und Zeitungsberichte seien ja immer gefärbt, und überhaupt sei er ja eigentlich dazu angehalten worden, nicht über diese Frage zu sprechen ...

Dass er einen Maulkorb erhalten hat, klingt glaubwürdig. Allerdings macht die Bahn keinen Hehl daraus, dass ihr 2,3 Milliarden Euro zur Realisierung von Stuttgart 21 fehlen. Es ist für jeden Bürger in Zeitungen und online nachlesbar, auch wenn die Nachricht kaum in der überregionalen Presse ankommt.

Vor der Volksabstimmung im November 2011 versprachen die Politiker der Stuttgart 21 befürwortenden Parteien, dass es problemlos zu den veranschlagten Kosten von 4,5 Milliarden Euro (einschließlich eines Kostendeckels von rund 400 Millionen Euro!) gebaut werden könne. Die Bahnmanager Rüdiger Grube und Volker Kefer hielten sich damals bezeichnenderweise bedeckt. Etwas mehr als ein Jahr später stellte sich heraus, warum: Da wurde das Projekt schlagartig um 2,3 Milliarden Euro teurer, die man bislang „übersehen“ hatte. Allerdings räumte Kefer in einem Interview mit den Stuttgarter Nachrichten ein, dass es bereits im Januar 2012, also wenige Wochen nach der Volksabstimmung, „erste, konkrete Anhaltspunkte für Budgetüberschreitungen“ gegeben habe – was allerdings gelogen oder ein Geständnis von un-

geheurem Pfusch ist, denn Mehrkosten von zwei Milliarden Euro, also eine Steigerung von rund 50 Prozent, lassen sich bei einem professionellen Controlling nicht übersehen und tauchen nicht von heute auf morgen auf.

Die Bahn kann diese Mehrkosten unmöglich selbst tragen – im vergangenen Jahr machte sie nur 1,9 Milliarden Euro Gewinn. Die Projektpartner Stadt und Land weigern sich aber, in die Bresche zu springen, was nur konsequent ist, wenn man an die Versprechen vor der Volksabstimmung denkt. Dennoch hat die Bahn sich erdreistet, Stadt und Land auf Übernahme der Mehrkosten zu verklagen, obwohl sie selbst dem Bund gehört, Bahninfrastruktur laut Grundgesetz Bundessache ist und sich aus dem Finanzierungsvertrag keine Pflicht dazu ergibt. Die Klage gilt daher als aussichtslos, doch so kann der Bahnvorstand die lästige Kostenfrage gegenüber dem Aufsichtsrat in der Schwebe halten.

Es ist zudem zweifelhaft, dass die 2,3 Milliarden überhaupt noch der Wahrheit entsprechen, denn die Mehrkosten der zwei Jahre Verzug, die die Bahn einräumt, sind überhaupt noch nicht erfasst. Der Bundesrechnungshof geht von bis zu 10 Milliarden Euro Gesamtkosten aus. Unwirtschaftlich ist Stuttgart 21 aber schon lange – ein Umstieg auf die Modernisierung des Kopfbahnhofs lohnt sich für den Steuerzahler daher immer, denn ansonsten muss er für Betrieb und Instandhaltung von Stuttgart 21 jedes Jahr drauflegen.

ALTERNATIVE BAUSTELLENFÜHRUNG

Wenn Sie objektiv und seriös über Stuttgart 21 informiert werden möchten, können Sie sich zu unserer kostenlosen alternativen Baustellenführung anmelden:

www.kopfbahnhof-21.de/baustellenfuehrung/

Spendenkonten:

WikiReal

DE98 7025 0150 0027 7780 18

Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21

DE76 4306 0967 7035 8411 00