

Wozu Stuttgart 21?

Von Klaus Arnoldi

1. Stuttgart 21 ist nicht leistungsfähiger als der Kopfbahnhof

Die Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Kopfbahnhofs wird heute von niemandem mehr in Frage gestellt.

Dies war nicht immer so. Noch in den 90er Jahren des letzten Jahrhunderts galten Kopfbahnhöfe als zeitraubende Hindernisse im Schienennetz der Bahn. Mit der Einführung von Wendezügen und Triebzügen ist die Haltezeit eines ICE im Stuttgarter Hauptbahnhof auf vier Minuten geschrumpft. Der Kopfbahnhof bietet mit seinen 17 Gleisen ausreichend Pufferkapazität, um einen Integralen Taktfahrplan nach Schweizer Vorbild zu bewältigen. Stuttgart 21 kann das nicht.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sagt, dass auch ein »oberirdischer Kopfbahnhof die verkehrlichen Funktionen für den Eisenbahnknoten Stuttgart erfüllen kann«. Selbst Prof. Heimerl, der geistige Vater des Durchgangsbahnhofs, räumt in einer Stellungnahme vom 25.8.2010 ein, dass »auch ein entsprechend ertüchtigter Kopfbahnhof (K 21) in der Lage ist, die vom zukünftigen Betriebskonzept geforderte Leistung zu erbringen«.

Der unterirdische Durchgangsbahnhof Stuttgart 21 ist mit nur noch acht Gleisen zu knapp bemessen, um den Verkehr der Zukunft zu bewältigen. Dieser Bahnhof kann – entgegen der Forderung aus dem Raumordnungsverfahren – nicht auf zehn Gleise erweitert werden. Pro Richtung stehen nur vier Bahnsteige zur Verfügung. Bahnexperten und Gutachter beklagen die zu geringe Kapazität des Bahnhofs. Züge müssen nach kurzem Aufenthalt schnell weiterfahren, um die Bahnsteige freizugeben für nachfolgende Züge. Anschlüsse gehen verloren.

→ Damit ist das wichtigste Argument für Stuttgart 21 entfallen.

2. Mit Stuttgart 21 wird der Bahnknoten Stuttgart nicht ausgebaut.

Das Projekt Stuttgart 21 erstreckt sich von Zuffenhausen bis Wendlingen und von Obertürkheim bis Stuttgart-Rohr. Weil der bestehende Bahnhof um 90 Grad gedreht wird, müssen alle Zulaufstrecken neu gebaut werden. Die gravierendsten Änderungen betreffen die Gäubahn im Süden und die Bietigheimer Stammstrecke im Norden. Die Gäubahn wird ab Stuttgart-Rohr abgebaut und auf die Filder-S-Bahn umgelegt. Die bisherige Stammstrecke von Karlsruhe, Heidelberg und Heilbronn wird ab Zuffenhausen abgebaut. Ab Feuerbach gibt es nur noch die S-Bahn-Gleise zum Hauptbahnhof. Der Abbau der Zulaufstrecken hat erhebliche Nachteile für die Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21.

Die Magistrale für Europa muss zwischen Zuffenhausen und Wendlingen zusätzlich zum Hochgeschwindigkeitsverkehr den gesamten Regionalverkehr von Karlsruhe, Heidelberg und Heilbronn aufnehmen sowie in Richtung Süden den gesamten Verkehr der Gäubahn. Damit ist dieser Abschnitt schon bei Inbetriebnahme voll ausgelastet und bietet keine weiteren Reserven. Stuttgart 21 wird zum Nadelöhr auf der Ost-West Magistrale. Das SMA-Gutachten hat diese gravierenden Engpässe bei Stuttgart 21 bestätigt.

→ Der Bahnknoten Stuttgart wird nicht ausgebaut. Stuttgart 21 hat keine Reserven und ist deshalb nicht zukunftsfähig.

Entwickler und Gutachter von Stuttgart 21 sind gut vernetzt

Institutionelle und personelle Verflechtungen des Instituts für Eisenbahn- und Verkehrswesen (IEV) und des Verkehrswissenschaftlichen Instituts an der Universität Stuttgart (VWI)

Universität Stuttgart

Fakultät 2: Bau- und Umwelt-
ingenieurwissenschaften

Institut für Eisenbahn- und
Verkehrswesen (IEV)

Lehrstuhl:

Prof. Dr. Heimerl (bis 2001)

Prof. Dr. Martin (ab 2001)

Verkehrswissenschaftliches
Institut an der Universität
Stuttgart VWI

Direktor des VWI von 1975-2002:
Prof. Dr.-Ing. Gerhard Heimerl

ab 2002

VWI e.V.

Vorsitzender:
Dipl.-Ing. Wolfgang Arnold

Direktor:

Prof. Dr.-Ing. Ulrich Martin

Geschäftsführer:

Dr.-Ing. Harry Dobeschinsky

Berater u.a.

Prof. Dr.-Ing. Gerhard Heimerl

VWI GmbH

Geschäftsführer:

Dr.-Ing. Harry Dobeschinsky

Gesellschafter der VWI GmbH:

VWI e.V., Prof. Heimerl, Prof.

Martin, Dr. Dobeschinsky

Prof. Martin berät die
Landesregierung Baden-
Württemberg in Fragen zu
Stuttgart 21

Prof. Heimerl ist der Erfinder der
Heimerl-Trasse und des Durch-
gangsbahnhofs in Stuttgart. Daraus
entstand Stuttgart 21. Das
Verkehrswissenschaftliche Institut
hat unter Leitung von Prof. Heimerl
die Machbarkeitsstudie und die
betrieblichen Untersuchungen zu
Stuttgart 21 durchgeführt.

Das Verkehrswissenschaftliche Institut an der
Universität Stuttgart VWI GmbH ist ein
Forschungs- und Beratungsbüro für schienen-
gebundenen und öffentlichen Verkehr.
Die VWI GmbH arbeitet in vertraglicher Koope-
ration mit dem Institut für Eisenbahn- und
Verkehrswesen der Universität Stuttgart (IEV).
Die VWI GmbH erstelle im Auftrag der Bahn die
Untersuchung zur Leistungsfähigkeit von Stuttgart
21 und Kopfbahnort 21 für das
Oberverwaltungsgericht Mannheim.

3. Der neue Filderbahnhof ist nicht kundenfreundlich

Auf den Fildern entstehen zwei getrennte Bahnstationen. Der neue Fernbahnhof liegt ca. 250 Meter nördlich des S-Bahnhofs Flughafen und 26 Meter unter der Erde. Ein Umsteigen von der S-Bahn aus Böblingen in einen ICE nach München ist für den Reisenden eine Zumutung. Zwar wirbt Stuttgart 21 mit Fahrzeiten von acht Minuten bis zum Flughafen, die Wegstrecke bis zum Terminal dauert aber mindestens noch einmal so lange. Die Orientierung für den Reisenden – welcher Zug von welchem Bahnhof in welche Richtung fährt – wird extrem schwierig. Es wurde die Chance verpasst, für die Filder einen zentralen, kundenfreundlichen Umsteigebahnhof zu entwerfen.

Das Filderkonzept bringt erhebliche Nachteile für die Gäubahn. Der gesamte Verkehr der Gäubahn wird über die Filder-S-Bahn geführt werden, die hierfür nicht ausgebaut ist. Die S-Bahn-Station Flughafen wird zu einem Engpass. Für S-Bahnen und Fernzüge steht im Flughafenbahnhof nur ein Gleis für beide Richtungen zur Verfügung. Störungen sind vorprogrammiert. Die Fahrzeit auf der Gäubahn verlängert sich um fünf bis zehn Minuten. Eine Neuplanung dieses Abschnitts ist überfällig.

→ Die gesamte Planung auf den Fildern gehört in die Mülltonne.

4. Die Neubaustrecke ist nicht güterzugtauglich

Die Neubaustrecke nach Ulm ist mit zwei bis drei ICE pro Stunde und Richtung nicht ausgelastet.

Güterzüge können die Neubaustrecke nicht befahren, weil sie steiler ist als die Geislinger Steige. Ohne Güterzüge ist die Strecke aber schon heute unwirtschaftlich. Um die Wirtschaftlichkeit zu retten, hatte Prof. Heimerl die leichten Schnellgüterzüge erfunden, die es aber nicht gibt.

Der Bau der Strecke im Karstgestein der Schwäbischen Alb

ist extrem schwierig. Die Tunnel verlaufen durch wasserführende Jura-Schichten.

Es muss mit deutlichen Kostensteigerungen gerechnet werden, über die von der Bahn genannten 2,9 Milliarden Euro hinaus. Das neueste Gutachten von VIEREGG-RÖSSLER schätzt die Kosten auf rund fünf Milliarden Euro.

Die Strecke ist wegen des hohen Energiebedarfs auf den Steigungen nicht ökologisch.

Mitte der 1990er Jahre benötigte der ICE von Stuttgart nach München 2:01 Stunden, heute sind es 2:24 Stunden.

→ Die Neubaustrecke kompensiert gerade mal die Fahrzeitverluste, die durch die Vernachlässigung des Streckennetzes eingetreten sind.

5. Stuttgart 21 ist zu teuer

Gilt die Sollbruchstelle von 4,5 Milliarden Euro noch?

Trotz Finanzmarktkrise, Ebbe in den öffentlichen Haushalten, Kostensteigerungen beim Projekt und dem Wechsel an der Bahnspitze wird am 2. April 2009 eine neue Finanzierungsvereinbarung geschlossen. Die Kosten von Stuttgart 21 belaufen sich auf 3,076 Milliarden Euro. Zusätzlich wird ein Risikofond über 1,45 Milliarden Euro vereinbart.

Im Herbst 2009 präsentierte Bahnchef Grube die neu kalkulierten Kosten von S 21 über 4,9 Milliarden Euro. Die Sollbruchstelle von 4,5 Milliarden Euro ohne NBS war überschritten.

Das war ein klares Signal für den Ausstieg. Die Landesregierung von Baden-Württemberg stört das nicht: Bahnchef Grube erhält den Auftrag, die Kosten niedrig zu rechnen und damit den Kostenrahmen einzuhalten. Der Kosten-Nutzen-Faktor ist negativ. Das Projekt rechnet sich für die Bahn nur durch öffentliche Zuschüsse. Wenn Stuttgart 21 gebaut wird, gibt es einen zehnjährigen Stillstand beim Ausbau des Schienenverkehrs im ganzen Land.

Stuttgart 21 blockiert viele wichtige Verkehrsprojekte:

- Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim
- Ausbau Karlsruhe – Basel
- Ausbau der Gäubahn
- Elektrifizierung der Südbahn
- Zweigleisiger Ausbau der Bodenseegürtelbahn

→ Die hohen Baukosten von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke und die lange Bauzeit von zehn Jahren führen zu einem Stillstand beim Ausbau der Schiene im ganzen Land.

6. Wie konnte Stuttgart 21 politisch durchgesetzt werden?

Stuttgart 21 ist die Entscheidung einer kleinen Machtelite aus CDU und Wirtschaft, die 1994 mit der Machbarkeitsstudie erkannt hat, dass das Projekt ungeahnte Chancen für die Stadtentwicklung und die Wirtschaft im ganzen Land bietet.

Stuttgart 21 ist kein Projekt der Bahn – es sind die Landesregierung und die Stadt, die das Projekt maßgeblich und mit einem hohen finanziellen Einsatz vorangetrieben haben.

Schon 1999 wollte die Bahn das Projekt Stuttgart 21 wegen mangelnder Wirtschaftlichkeit beenden. Stadt, Land und der Verband Region Stuttgart haben daraufhin 2001 mit der Bahn eine »Vereinbarung zur Realisierung von Stuttgart 21« ausgehandelt. Die Stadt kaufte damals alle Grundstücke für 459 Millionen Euro und das Land vergab ohne Ausschreibung einen Großauftrag an die Deutsche Bahn zu überhöhten Preisen. Zusätzlich wurden der Deutschen Bahn 102 Millionen Euro Regionalisierungsmittel als freiwilliger Zuschuss des Landes überwiesen und die Flughafen-AG musste für den Filderbahnhof bereits 112 Millionen Euro beisteuern. Das ist nicht nur ein Verstoß gegen die Wettbewerbsregeln, sondern auch eine unzulässige Quersubventionierung. Millionen an Steuergeldern, die für den Regionalverkehr vorgesehen sind, werden zur Fi-

nanzierung eines Immobilienprojekts zweckentfremdet. Die Wirtschaftlichkeit des Projekts wird nur durch öffentliche Mittel erreicht – nicht durch das Projekt selbst.

→ Das Projekt wurde ohne Prüfung des verkehrlichen Bedarfs und ohne die Abwägung von Alternativen durch die Genehmigungsverfahren geboxt.

7. Stuttgart 21 ist ein städtebauliches Projekt

Mit Stuttgart 21 werden 100 Hektar innerstädtische Gleisflächen für die Stadtentwicklung und Bebauung frei. Die städtebaulichen Ziele wurden als Planungsziele im Planfeststellungsverfahren zu Stuttgart 21 festgeschrieben. Verkehrliche Ziele – wie der Integrale Taktfahrplan – wurden bewusst weggelassen, obwohl der Integrale Taktfahrplan im Generalverkehrsplan des Landes festgeschrieben ist.

Aus der Werbebroschüre »Das neue Herz Europas«, Seite 28:

»... der Landeshauptstadt Stuttgart bietet sich eine einmalige städtebauliche Gelegenheit: die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers im Herzen der City. Das mögliche Wachstum in bester Innenstadtlage in einer vergleichbaren Dimension ist einmalig in Europa.«

Die Wirtschaft hat ein elementares Interesse an Stuttgart 21. Die Bebauung des Bahnareals ermöglicht Investitionen von fünf bis zehn Milliarden Euro in den Jahren nach Fertigstellung von S 21.

Da sind die Worte des FDP-Gemeinderats Michael Conz eine Verhöhnung der Bürger: »Auch wenn Stuttgart 21 eine Billion Euro kostet, bin ich immer noch dafür.«

Der Abriss des Nordflügels ist eine »pure Demonstration der Macht«. Es ist reiner, staatlich legitimierter Vandalismus. Seit dem Abriss der Pauliner Universitätskirche in Leipzig 1968 durch die SED-Diktatoren hat es in Deutschland nichts Vergleichbares gegeben.

→ Stuttgart 21 ist ein Immobilien- und Stadtentwicklungsprojekt – die Verbesserung des Schienenverkehrs ist nur ein Nebeneffekt.

8. Stuttgart 21 ist nicht demokratisch legitimiert

Im April 1994 präsentierten der Ministerpräsident Erwin Teufel (CDU), Verkehrsminister Matthias Wissmann (CDU), Oberbürgermeister Manfred Rommel (CDU) und Bahnvorstand Heinz Dürr das Projekt Stuttgart 21. Die Planungen für einen unterirdischen Bahnhof eröffnen für Stuttgart faszinierende Perspektiven, Stuttgart 21 sei eine städtebauliche Jahrhundertchance.

Seit der Vorstellung des Projekts wurde die Alternative Kopfbahnhof nicht mehr untersucht. Die Planfeststellungsverfahren hatten nur ein Ziel: Stuttgart 21 durchzusetzen. In der Bürgerbeteiligung konnten nur noch Details zu Stuttgart 21 diskutiert werden.

Mit Sprechblasen wie: »Ohne Stuttgart 21 wird die Stadt und das Land vom internationalen Schienenverkehr abgehängt«, »Die Fernzüge von Paris nach Budapest werden über Frankfurt umgeleitet«, »Mit Stuttgart 21 kann mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden« und »Stuttgart 21 finanziert sich überwiegend aus Grundstückserlösen« wurde das Projekt beworben.

Es waren die Umweltverbände, es waren die Grünen und es waren Bürger und Fachleute aus allen Bereichen, die die Planungen kritisch geprüft haben. Alle Vorschläge und Einwände wurden systematisch abgewiesen. Hierbei bediente sich die Landesregierung des Verkehrswissenschaftlichen Instituts der Universität Stuttgart um Prof. Heimerl, der die Neubaustrecke nach Ulm entworfen hat und Erfinder des Durchgangsbahnhofs ist. Ein echter Dialog mit den Kritikern fand nie statt. Kritische Gutachten verschwanden in den Schubladen.

Gegen diese Behandlung regte sich in der Stuttgarter Bevöl-

kerung mehr und mehr Widerstand. Der Grüne Boris Palmer errang bei der OB-Wahl im Herbst 2004 über zwanzig Prozent der Stimmen. Dem CDU-Kandidaten Wolfgang Schuster rang er das Zugeständnis ab, bei einer deutlichen Kostensteigerung einen Bürgerentscheid zu Stuttgart 21 durchzuführen. Dieses Wort hat Oberbürgermeister Schuster gebrochen. Einen Bürgerentscheid hat er mit juristischen Feinessen verhindert.
→ Ein Volksentscheid zu Stuttgart 21 wurde verhindert. Die Parlamente entschieden über ein Projekt, dessen Vorzüge, Kosten und Finanzierung heute keinen Bestand mehr haben.

Klaus Arnoldi, 56, Mitglied des Vorstands des Verkehrsclubs Deutschland (VCD), Landesverband Baden-Württemberg. Beobachtet das Projekt Stuttgart 21 seit seiner Vorstellung im Jahre 1994. Der Betriebswirt hat das Alternativkonzept Kopfbahnhof 21 entwickelt, das die Modernisierung des bestehenden Kopfbahnhofs vorsieht und deutlich leistungsfähiger und kundenfreundlicher ist als der unterirdische Durchgangsbahnhof.