

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

Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack, M.S. Stand: 23. 7. 2011

1. Planfeststellungsverfahren kommt nicht in Gang

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 Wendlingen-Ulm, den Flughafen-Fernbahnhof und die Nutzung der S-Bahn-Anlagen auch für andere Züge der Gäubahn: Der dafür erforderliche Umbau des Flughafenbahnhofs ist de facto ein Rückbau von Bahnanlagen, der gemäß dem Allgemeinen Eisenbahngesetz voraussichtlich nicht genehmigt wird.

Nun plant die DB AG neu: Einem Fernbahnhof neben dem S-Bahnhof, durch den die Gäubahn-Züge eine „freizügige“ Bahnhofnutzung (sma-Audit) erhalten sollen, mit zweigleisiger Zufahrt aus dem Fildertunnel. Dies wird Mehrkosten in der Größenordnung von 70 Mio. Euro im Gesamtprojekt verursachen und frühestens Ende 2013 rechtswirksam werden (alle Kostenangaben sind Schätzungen aufgrund von Erfahrungswerten). Die vielfach geforderte 8 km lange Neubaustrecke Rohr -- Flughafen würde zweigleisig in etwa 130 Mio. Euro kosten. **Der Kostenrahmen des Gesamtprojekts von 4,5 Mia. Euro wird überschritten, die Inbetriebnahme 2020 erscheint fraglich, der Baubeginn im Stadtbereich erscheint unverantwortlich!**

Der Vorstand der DB erklärte im Geschäftsbericht 2001 angesichts von Projektrisiken und Kostensteigerungen bei Neubauvorhaben: *„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. Kostenreduktionen gelingen nicht - Risikoanalyse zeigt Mehrkosten

Die von der DB vorgesehenen Kostenreduktionen von ca. 900 Mio. Euro, mit denen die Projektkosten auf 4088 Millionen Euro reduziert werden sollen, erscheinen in wesentlichen Anteilen nicht realisierbar. Daher muss erwartet werden, dass ein Teil der vorgesehenen Einsparungen nicht realisiert werden kann.

Die DB hat 121 Risikofelder ermittelt, die in fast allen Fällen zu Kostensteigerungen führen können, jedoch nur eine Chance für Kostensenkungen. Bei 47 Risiken und einer Chance stehen im Saldo Kostensteigerungen von 1.264 Millionen Euro in den Listen der DB. Für die weiteren 73 Risiken gibt es keine Kostenangaben: **Auf jeden Fall ist die von den Vertragspartnern vereinbarte Obergrenze von 4,5 Mrd. Euro bei weitem überschritten werden: Das Projekt ist zu beenden!**

3. Die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm ist unbezahlbar

Eine realistische Kostenprognose für diese NBS ergibt ein Investitionsvolumen von 5 Milliarden Euro, 2,1 Milliarden mehr, als veranschlagt. Das Ergebnis der Kosten-Nutzen-Analyse fällt damit auf einen Wert von unter 1,0: Die Strecke darf vom Bund überhaupt nicht finanziert werden: Niemand kann und wird diesen Betrag aufbringen: **Ohne diese Neubaustrecke ist Stuttgart 21 nicht zu betreiben!**

4. Die geforderte Leistung ist nur mit reduzierter Qualität erreichbar!

Der Stresstest sollte darstellen, dass der Tiefbahnhof 30% mehr Züge leisten kann. Der Kopfbahnhof hat über Jahre hinweg 50 Züge in der Spitzenstunde geleistet, Die im Stresstest für S21 geplanten 49 Züge erfordern eine erheblicher Aufrüstung der geplanten Anlagen mit derzeit nicht geplanter Signaltechnik und zusätzlichen Gleisverbindungen: Dadurch sind Mehrkosten von ca. 150 Mio. Euro zu erwarten. Betriebssimulationen zeigten nur befriedigende (DB: „betriebswirtschaftlich optimale“) Betriebsqualität, da aufkommende Verspätungen tendenziell bis zum Verlassen des Stuttgarter Raums vergrößert werden. Die Belegung der Bahnsteiggleise mit zwei Zügen, die nur in gleiche Richtungen fahren dürfen, schafft Abhängigkeiten, die eine gute Betriebszuverlässigkeit ausschließen. Die großen deutschen Durchgangsbahnhöfe leisten (ohne S-Bahn) im Mittel 2,7 Züge je Gleis in der Spitzenstunde, der höchste Wert beträgt 4,2 Züge: Die für S21 geplanten 6,1 Züge je Stunde/Gleis liegen jenseits aller Erfahrungen für einen qualifizierten Bahnbetrieb.

5. Das Grundwassermanagement ist unzureichend dimensioniert

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 nicht zulässig, bevor eine neue Genehmigung erteilt wird. Wird sie nicht erteilt, kann der Tiefbahnhof nicht gebaut werden.

6. Die Stilllegung der Bahnanlagen wird nicht genehmigt

Vor der Bebauung frei werdender Bahnanlagen müssen diese „stillgelegt“ und „entwidmet“ werden. Das Allgemeine Eisenbahngesetz schreibt in §§ 11 und 23 vor, dass dies nur dann genehmigt werden darf, wenn kein anderes Unternehmen die Bahnanlagen übernehmen will und wenn auch langfristig kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht. Die Absicht der DB, die neuen Anlagen als „Verlegung“ der bisherigen zu deklarieren, wird scheitern: Der Tiefbahnhof ist für viele Züge (z.B. alle Dieselfahrzeuge!) nicht nutzbar und hat eine reduzierte Leistungsfähigkeit. Der wissenschaftliche Dienst des Bundestags hat am 31. 5. 2011 die Notwendigkeit spezieller Stilllegungs- und Entwidmungsverfahren bestätigt. Das „Netzwerk Privatbahnen“ gründet derzeit eine „Stuttgart Netz AG“, die Teile des bestehenden Bahnhofs, des Abstellbahnhofs und die Zufahrten übernehmen will.

Selbst wenn dieses Vorhaben nicht gelingen würde, wird die Feststellung einfacher Verkehrsbedürfnisse (z.B. das Fahren von Dieselmotoren aus nicht elektrifizierten Strecken) dazu führen, dass vorhandene Anlagen nicht entwidmet werden.

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, der Stadt Stuttgart gezahlten Grundstückspreise 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.