

TUNNELABLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 27 • 10. JANUAR 2013



Die Kosten explodieren, der Kapazitätsbetrug ist aufgefliegen, die bautechnischen Probleme werden immer größer und die Risiken sind unkalkulierbar: Stuttgart 21 ist am Ende. Das Vorhaben hat jede Berechtigung verloren. Und die Bahn steht

vor einem Scherbenhaufen, den sie selbst angerichtet hat. Höchste Zeit, das Projekt endlich offiziell zu beenden – zum Wohl der Bahnreisenden und Pendler, der Bewohnerinnen und Bewohner Stuttgarts und aller Steuerzahler.

Montage: Tunnelblick; Idee: Alexander Schäfer

Endstation

Stuttgart 21 ist *das* Zukunftsprojekt zur Förderung des modernen Bahnverkehrs – der Inbegriff des Fortschritts! So lautet der Mythos, der über Jahre hinweg öffentlich verbreitet wurde. Dazu war der Bahn fast jedes Mittel recht: Fakten wurden verschwiegen und durch emotional geführte Werbekampagnen verschleiert. Die Kosten wurden schön-gerechnet, Zahlen nicht offengelegt. Bei der Leistungs- und Kapazitätsbewertung wurde gar manipuliert und betrogen. Und über die schwerwiegenden Fehlplanungen und Projektrisiken erfuhr die Öffentlichkeit nichts – oder erst dann, wenn etwas gar nicht mehr unter dem Teppich gehalten werden konnte. Bereits vor dem eigentlichen Baubeginn kämpft das Projekt mit so schwerwiegenden bautechnischen Mängeln, dass die Fertigstellung sich um Jahre verzögern wird oder gar unmöglich ist.

Die Kostenlüge

Schon lange vor der Volksabstimmung lagen bahnintern Berechnungen der Projektkosten vor, die mit den öffentlich verkündeten Zahlen nichts zu tun hatten. Deren Offenlegung hätte das Projekt erst gar nicht zustande kommen lassen oder als Ganzes gefährdet. Und so kam es zu einer Kostenexplosion auf Raten:

■ **Juli 2007:** Die Projektpartner unterschreiben das »Memorandum of Understanding« – eine Eckpunktevereinbarung über den künftigen Finanzierungsvertrag, der die Kosten für Stuttgart 21 auf 2,8 Mrd. Euro beziffert.

■ **August 2008:** Der damalige Ministerpräsident Baden-Württembergs, Günther Oettinger, muss eine Kostensteigerung auf 3,076 Mrd. Euro einräumen: Der Inflationsausgleich sei in der Kostenberechnung vergessen worden. Es seien »keine Überraschungen mehr zu befürchten«, so der damalige S-21-Projektsprecher Wolfgang Drexler, doch sicherheitsshalber werde der zusätzliche Risikofonds auf 1,45 Mrd. aufgestockt.

■ **April 2009:** Der Finanzierungsvertrag wird auf Basis von 3,076 Mrd. Euro unterzeichnet, obwohl der Bundesrechnungshof bereits im November 2008 von mind. 5,3 Mrd. Euro Gesamtkosten ausgegangen war und die Gutachter Viereggs & Rößler Kosten bis zu 8 Mrd. prophezeiten. Bahninterne Fachplaner hatten Ende 2008 knapp 4 Mrd. Euro errechnet, der Projektsteuerer Drees & Sommer kam inklusive Planungskosten und Inflationsausgleich auf 5 Mrd. Euro.

»Bei Großprojekten hat die Schönfärberei nicht nur Tradition, sondern auch System.«

Thomas Wüpper,
StZ vom 21.12.2012

■ **November 2009:** Laut Bahn-Chef Grube ist die bisherige Kalkulation nicht zu halten: 4,5 Mrd. seien »die Sollbruchstelle für das Projekt«, ab 4,7 Mrd. sei es für die Bahn unwirtschaftlich. In einem Vermerk des Innenministeriums heißt es: »Auf Wunsch des Herrn MP soll derzeit von einer neuen Kostenberechnung abgesehen werden.« Entsprechende Zahlen seien »in der Öffentlichkeit schwer kommunizierbar«.

■ **Dezember 2009:** Bahn und Projektpartner verkünden einen Kostenanstieg auf 4,088 Mrd. Euro – nach Berücksichtigung angeblicher »Einsparpotenziale« in Höhe von 800 Mio. Diese Kostensumme war bereits 2005 von der Bahn berechnet, aber geheim gehalten worden.

■ **November 2011:** Da die Bahn die Offenlegung der tatsächlichen Kosten und eine vereinbarte Sitzung des Lenkungsausschusses verweigert, wird für die Volksabstimmung der im Koalitionsvertrag vereinbarte Kostendeckel von 4,5 Mrd. Euro festgeschrieben.

■ **Dezember 2011:** Bahn-Technikvorstand Volker Kefer verkündet einen Kostenanstieg auf 4,33 Mrd. Euro.

Fortsetzung Rückseite →

■ **Dezember 2012:** Kefer räumt gegenüber dem DB-Aufsichtsrat Mehrkosten in Höhe von 1,1 Mrd. sowie weitere Risiken in Höhe von 1,2 Mrd. Euro ein. Laut Gutachten von McKinsey könnte Stuttgart 21 mindestens 6,8 Mrd. Euro kosten. Vieregge & Rößler aktualisieren ihre Kostenrechnung und sagen bis zu 10 Mrd. Euro voraus.

Fazit: Binnen fünf Jahren sind die berechneten Gesamtkosten also auf mindestens das Dreifache angestiegen. Und laut Bahn ist eine »weitere Dynamisierung« nicht auszuschließen.

Das Ende des Leistungsmärchens

»Ich bin für den Fortschritt – auch wenn's mehr kostet«, hört man die verbliebenen Projektbefürworter nach der Sprengung des Kostendeckels trotzig sagen. Doch welchen Fortschritt meinen sie? Originaldokumente beweisen: Die Verbesserung des Bahnverkehrs durch Stuttgart 21 ist ein Märchen. Das Projekt war von Anfang an als Kapazitätsrückbau geplant!

Seit 1994 wird behauptet, der Tiefbahnhof könne mit 8 Gleisen **mehr Züge abfertigen als der Kopfbahnhof** mit 17 Gleisen. Aus 35 Zügen in der Spitzenstunde wurden 39, dann 44, 49, 51, 60 und zuletzt gar 70 Züge – eine wundersame Leistungssteigerung. Noch heute wird im Turmforum im Bahnhofsturm mit der doppelten Leistungsfähigkeit gegenüber dem Kopfbahnhof geworben. Dies wurde 2008 auch der EU versprochen, woraufhin ein Zuschuss von 114 Mio. Euro bewilligt wurde.

Doch für welche Leistung wurde der Tiefbahnhof tatsächlich ausgelegt? Das war lange eines der bestgehüteten Geheimnisse – bis der Wissenschaftler Dr. Christoph Engelhardt im »Kleingedruckten« fündig wurde: im Anhang eines Gutachtens von Prof. Heimerl, einem der »Väter« des Projekts. Das »Szenario A« von 1997 enthält die **einzige rechtlich verbindliche Leistungszusage: 32 Züge pro Stunde!**

Aufschlussreich ist auch die von der Bahn beauftragte **Personenstromanalyse von 1998**. Sie sollte ermitteln, wie die Zugänge, Treppen und Aufzüge im neuen Tiefbahnhof dimensioniert sein müssen. Danach ist der gesamte Tiefbahnhof auf das Personenaufkommen von nur 32 Zügen ausgelegt. Pikanterweise wurde diese Studie der Öffentlichkeit bei der soge-

nannten Faktenschlichtung mit Heiner Geißler im Jahr 2010 vorenthalten, die Veröffentlichung der 2012 aktualisierten Studie wollte die Bahn verhindern.

Die Planungsgröße von 32 Zügen pro Stunde wurde nie veröffentlicht. Amtlich bestätigt wurde sie aber bereits im April 2006 durch das Mannheimer Verwaltungsgericht, das die Abweisung einer Klage wie folgt begründete: Der 8-gleisige Durchgangsbahnhof reiche »für abgestimmte Betriebsprogramme mit 32 bis 35 Gleisbelegungen pro Stunde aus« (Entscheidung 5 S 848/05, Randziffer 59). Damit könnte der Tiefbahnhof jedoch nicht einmal den heutigen Verkehr und dessen Personenströme bewältigen – von Kapazitätsreserven ganz zu schweigen.

»Aber die Bahn hat doch im **Stresstest** die in der Faktenschlichtung vereinbarte Kapazität für 49 Züge in der Spitzenstunde nachgewiesen«, argumentieren Projektbefürworter. Dieser angebliche Nachweis konnte jedoch nur mit Regelverstößen gegen bahneigene Richtlinien, vielerlei Tricks und gravierenden methodischen Fehlern geführt werden – Manipulationen, die die Bahn inzwischen weitgehend eingestanden hat (im Detail nachzulesen auf www.wikireal.org).

Im **Finanzierungsvertrag von 2009** werden Leistungssteigerungen durch Stuttgart 21 zugesagt. Das Projekt werde »maßgeblich zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse« beitragen. Dies ist nicht erfüllbar. In Wahrheit bedeutet Stuttgart 21 einen Rückbau von Eisenbahninfrastruktur, der weder genehmigt noch genehmigungsfähig ist! Die Öffentlichkeit und die Parlamente wurden jahrelang getäuscht. Damit verliert Stuttgart 21 seine Legitimation.

Fertigstellung ungewiss

Seit der Unterzeichnung der Finanzierungsverträge 2009 hat die Bahn den Zeitplan für Stuttgart 21 wegen konzeptioneller Mängel schon unzählige Male »angepasst«. Das Projekt ist bereits um Jahre im Verzug, obwohl die eigentlichen Baumaßnahmen noch gar nicht begonnen haben. Was steht der Projektfertigstellung entgegen?

■ **Das riskante Grundwassermanagement:** Inzwischen soll mehr als doppelt so viel Grundwasser abgepumpt werden wie ursprünglich geplant. Dies gefährdet die Mineralquellen und die verbliebenen Bäume im Schlossgarten. Durch die Rückinfiltration des Grundwassers können Hänge

ins Rutschen kommen. Beantragt wurde bereits die siebte (!) Planänderung. Diese stößt auf massive Bedenken bei der Stadt Stuttgart und wurde vom Eisenbahn Bundesamt (EBA) bislang nicht genehmigt.

■ **Der geologisch höchst riskante Tunnelbau durch quellfähiges Gestein:** Ein Absacken des Erdreichs wie jüngst in Cochem ist dabei ebenso wenig auszuschließen wie die in Staufen zu beobachtenden Hebungen des Untergrunds. Dies gefährdet Wohngebäude und schädigt deren Besitzer. Außerdem können die Tunnelbauer auf unüberwindliche Hohlräume treffen.

■ **Das geplante Gefälle der Bahnsteige im Tiefbahnhof von 25 Promille:** Diese Schräge könnte nicht nur zum Losrollen von Koffern und Kinderwagen, sondern sogar von ganzen Zügen führen. Sie ist nach europäischem Recht nicht zulässig.

■ **Das vernichtende Brandschutzgutachten** der Schweizer Firma Gruner: Das Brandschutzkonzept sei »weder funktions- noch genehmigungsfähig«. Tiefbahnhof und mehr als 120 km Tunnels zwischen Stuttgart und Ulm können im Brandfall zur tödlichen Falle werden.

■ **Der Wegfall des städtebaulichen Nutzens:** Der Tiefbahnhof kann die Leistung des Kopfbahnhofs nicht ersetzen. Deshalb kann

das Gleisvorfeld nicht wie geplant in Baugrundstücke umgewandelt werden. Zudem möchten Privatbahnen die Gleise weinternutzen und haben bereits eine – aussichtsreiche – Klage angekündigt.

■ **Die gänzlich untaugliche Filderplanung:** Die sogenannte Antragstrasse mit ihrem Mischverkehr auf S-Bahn-Gleisen und einem Flughafenbahnhof in 27 Meter Tiefe wurde vom Konzernbevollmächtigten der Bahn, Eckart Fricke, selbst als »komischen Schlenker« bezeichnet. Das EBA verweigert die Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens seit mehr als 16 Jahren.

■ Hinzu kommen **Verzögerungen durch Baufirmen**, die ihren Auftrag zurückgegeben haben oder insolvent wurden, Baustopps als Folge von **Planungsfehlern, statischen Problemen** oder **stümperhaft ausgeführten Baumaßnahmen**. Nicht zu vergessen: **Beinahe-Katastrophen** wie die bisher drei Zugentgleisungen an einer für Stuttgart 21 neu eingebauten Weiche.

Stuttgart 21 ist in jeder Hinsicht gescheitert. Ein Ausstieg aus dem Projekt ist überfällig. Und er ist finanziell sowie rechtlich möglich und sinnvoll.

»Die Überprüfung der Kosten müsste durch eine Überprüfung des Nutzens ergänzt werden. Das Ergebnis wäre, dass S 21 volkswirtschaftlich nicht zu rechtfertigen ist und eine gigantische Verschwendung von Steuermilliarden darstellt.«

Prof. Dr.-Ing. Gert Marte,
Verkehrswissenschaftler

TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

Konto-Nr.: 7 020 627 400
BLZ 430 609 67, GLS-Bank
Kontoinhaber: Umkehrbar e.V.
Stichwort: Tunnelblick