

Bilanz

Stuttgart 21 im Jahr 2016: für die meisten nur noch ein Grund zum Kopfschütteln. Denn das Projekt strotzt nur so vor Planungsmängeln, Regelverstößen und Ausnahmegenehmigungen. Und immer mehr Lügen und Tricks hinsichtlich Bauzeit, Leistungsfähigkeit, Risiken und Kosten kommen ans Licht. Viele fragen sich: Kann Deutschland noch Großprojekte?

Alles Dilettanten?

Doch die Frage ist falsch gestellt und vernebelt mehr, als sie erhellt. Denn die wesentlichen Mängel und Probleme von Stuttgart 21 sind längst bekannt – spätestens seit dem öffentlichen Faktencheck 2010. Die Verantwortlichen wissen, was sie tun: »Hier sind keine Hasardeure und Idioten tätig!«, verteidigte Bahn-Anwalt Peter Schütz im Oktober 2015 das Projekt. Die Frage müsste also richtig lauten: Was hindert »Deutschland« daran, derart schädliche Großprojekte abzubrechen?

Murks als Geschäftsmodell

Für die Deutsche Bahn AG ist die Antwort klar: Jeder Abriss von Infrastruktur mitsamt sich anschließenden Neu-, Fehl- und Umplanungen spült ihr neues Steuergeld in die Konzernkasse. Je mehr sündhaft teure Tunnelbau-Planungen also, desto mehr Geld. Und werden die Verluste zu groß, hilft der Staat mit einer Finanzspritze. Hier gilt in besonderem Maße, was DIE ZEIT im Juli 2015 feststellte: »Kaum etwas ist für viele Firmen profitabler als eine Baustelle, auf der nichts vorangeht: Jede Verzögerung bringt Millionen. ... Manche Panne ist keine Panne mehr, sondern ein Geschäftsmodell«.

Willkommen im postfaktischen Zeitalter

Und solange sich das für Bahn, Banken und Baukonzerne rechnet, wird sich kaum ein Volksvertreter mit Karriereambitionen finden, der bereit ist, sich die Finger

zu verbrennen und einen Projektabbruch zu fordern. Dann schon lieber Tatsachen ignorieren und offensichtliche Lügen akzeptieren, besser gefühlte Wahrheiten anstelle von Fakten ins Feld führen. Mit genau diesen Worten umschrieb übrigens die Gesellschaft für deutsche Sprache ein Gebaren, dem sie soeben das Wort des Jahres 2016 widmete: »postfaktisch«. In dieser Hinsicht unterscheiden sich unsere politischen Eliten also nicht von ihren Feinden – von Trump über Putin und Erdogan bis hin zur AFD.

Wie kann Demokratie angesichts dieser doppelten Bedrohung – von außen und von innen – verteidigt und verwirklicht werden? Das ist die Aufgabe, vor die uns Stuttgart 21 im Kontext der weltpolitischen Lage stellt. Ihr werden wir uns widmen – in welcher Form, wird sich zeigen.

*Redaktion Tunnelblick,
im Dezember 2016*

Stuttgart 21: 21 der größten Fehlplanungen, Mängel, Risiken und Absurditäten

01 Haltestation statt Bahnhof – Eingezwängt zwischen U-Bahn-Röhren und S-Bahn-Tunnel kann der Tiefbahnhof nur mit einem Gefälle von 15,143 Promille gebaut werden, 6-mal höher als erlaubt. Die Bahnsteige steigen auf einer Länge von 400 Metern um bis zu 6,5 Meter (!) an – Koffer, Kinderwagen, aber auch Züge können ins Rollen geraten. Um dennoch eine Genehmigung zu bekommen, wurde der Bahnhof einfach zur »Haltestation« umdeklariert.

02 Salami-taktische Kostenausagen – 1999 legte der damalige Bahnchef Ludewig Stuttgart 21 bei Kosten von ca. 5,5 Mrd. DM (!) als unrentabel auf Eis. Land und Stadt Stuttgart belebten das Projekt 2009 u. a. mit milliardenschweren

Steuergeldgeschenken wieder. Nun sah Bahnchef Grube »die Sollbruchstelle bei 4,5 Mrd. Eine andere Zahl würde ich nie akzeptieren«.

03 Finanzierung ungeklärt – Aus geplanten 2,81 sind nun offiziell 6,8 Mrd. Euro geworden; der Risikopuffer ist aufgebraucht. Ende 2016 verklagt die Bahn ihre Projektpartner auf Beteiligung an den Mehrkosten. Damit gesteht sie ein, dass das Projekt nicht finanziert ist. Und ein Ende der Kostenvervielfachung ist nicht in Sicht.

04 Folgenlose Kostenprognosen – 2008 berechnete der Bundesrechnungshof Kosten von 5,3 Mrd. Euro für Stuttgart 21 – und lag damit richtig. 2016 prognostiziert er knapp 10 Mrd. Euro. Ein Ausstieg wäre ca. 6 Mrd. Euro günstiger. Doch die Bundesregierung will daraus keine Konsequenzen ziehen.

05 Hochriskante Stadtuntertunnelung – 60 km Tunnel, davon 15 km durch quellfähigen Anhydrit! Die möglichen katastrophalen Folgen: unkontrollierbare Hebungen und kostspielige Dauersanierungen bis hin zum Tunnelneubau. Überdies drohen Risse und Schäden an den untertunnelten Häusern. Durch sanierungsbedingte Tunnelsperrungen käme es zu Störungen des gesamten Verkehrssystems, die sich auch bundesweit auswirken.

06 Lebensgefahr im Tunnel – Im Brand- und Katastrophenfall werden die Stuttgart-21-Tunnel zur Todesfalle: zu schmale Fluchtwege, mangelhafte Beleuchtung, fehlende Schutzräume, tödlicher Rauch. Es gibt keinen Rettungstunnel – brennende Züge sollen bis in den Tiefbahnhof fahren. Die Tunnel, die den Neckar unterqueren, können bei Starkregen überflutet werden.

07 Brandschutz: erst bauen, dann prüfen – Ob die Kelchstützen des Tiefbahnhofs einem Brand standhalten können, ist unklar. Brandschutz- und Entrauchungskonzept sind völlig ungenügend und bis heute nicht genehmigt. Über die Zulassung entscheidet die zuständige Behörde erst, wenn Stuttgart 21 gebaut ist – der Hauptstadtflughafen BER lässt grüßen!

08 Stuttgart erstickt – Die Feinstaub- und Stickoxidbelastung der Luft im Stuttgarter Kessel überschreitet regelmäßig die zulässigen Grenzwerte: Atemwegs- und Herz-Kreislauf-Erkrankungen nehmen zu. Die Rodung von über 400 Baumriesen mit ihrer Filterwirkung hat die Situation weiter verschlechtert. Eine Bebauung der Gleisbereiche, einer zentralen innerstädtischen Frischluftschneise, wird den Luftaustausch zusätzlich behindern. Zudem steigert die Stuttgart-21-Großbaustelle die ohnehin hohe Abgas- und Lärmbelastung im Zentrum.

09 »Kollateralschäden« an Fauna & Flora – Der Mittlere Schlossgarten, der Rosensteinpark und die oberirdischen Stuttgarter Gleisanlagen sind ökologisch enorm wertvoll. Viele seltene und stark gefährdete Tier- und Pflanzenarten leben hier. Die strengen Schutzrichtlinien werden regelmäßig unterlaufen. Baumverpflanzungen und Umsiedlungen geschützter Arten sind nur werbewirksam inszenierte Pseudomaßnahmen.

10 »Wasser marsch« – ohne Limit? – Der Bautrog verläuft quer zu den Wasserströmen, die Bahnsteige liegen tiefer als der Grundwasserspiegel. Ohne Grundwassermanagement kann Stuttgart 21 daher nicht gebaut werden. Die Bahn hat die anfallende Grundwassermenge jedoch viel zu niedrig angesetzt und will mit ihrer Anlage nun unbegrenzt Wasser abpumpen – unter fahrlässiger Gefährdung der Hangstabilität im Talkessel, der Parkvegetation und des Mineralwassers.

11 Mineralwasser-Roulette – Die Stuttgarter Mineralwasserquellen – die nach Budapest größten Vorkommen in Europa – sind durch die vielen Tunnelbauten und das für den Bautrog erforderliche Grundwassermanagement extrem gefährdet: Es drohen Verunreinigungen und Vermischung mit dem Grundwasser. Allein in 25 Fällen wurde für Stuttgart 21 eine Befreiung von der Heilquellenverordnung erwirkt; der gesetzliche Heilquellenschutz ist praktisch außer Kraft gesetzt.

12 Überflutungsgefahr – Bei Starkregen wirken die 900 Meter des Bahnhofstrogs wie ein Riegel: Er staut das talwärts in den Neckar strömende Wasser. Klettpassage, Bahnhof und Tunnelanlagen können überflutet werden. Der Tiefbahnhof zerschneidet auch die großen Abwassersammler der Stuttgarter Innenstadt. Diese müssen verlegt und unter dem Trog hindurchgeführt werden. Die Folgen: eine verringerte Abflussleistung und höhere Überschwemmungsgefahr, schlimmstenfalls kann der Bahnhof »aufschwimmen«.

13 Aus ebenerdig wird unterirdisch – Das Chaos auf den unterdimensionierten Bahnsteigen wird durch zu knappe Haltezeiten. Doppelbelegung der Gleise, Fluchttreppenhäuser und zahlreiche Engpass-Stellen verschärft. Der Zugang zu den Gleisen geht nur über Aufzüge und Rolltreppen, echte Barrierefreiheit wie jetzt im Kopfbahnhof ist nicht gegeben.

14 Weder leistungs- noch zukunfts-fähig – Trotz der versprochenen doppelten Leistungsfähigkeit ist der 8-gleisige Tiefbahnhof nachweislich nur für 32 Züge ausgelegt – ein nicht korrigierbares Nadelöhr! Zudem sind rund um Stuttgart zahlreiche Engstellen geplant: fehlende (Doppel-)Gleise, eingleisige Abschnitte, höhengleiche Gleiskreuzungen bei etlichen Zufahrten. Ein deutschlandweiter integraler Taktfahrplan ist mit Stuttgart 21 nicht möglich.

15 Pünktlichkeit ade – Seit Baubeginn ist der einst zweitpünktlichste Großstadtbahnhof eine regelrechte Verspätungsfalle: Ein Drittel der Fernzüge ist unpünktlich. Im Nahverkehr kommt es sogar regelmäßig zu Zugausfällen, zentrale Stadtbahnlinien werden jahrelang gesperrt. 248.000 Reisende, darunter Zehntausende Pendler sind täglich betroffen.

16 Kannibalismus 21 – Stuttgart 21 »frisst« die Mittel für mehr als 30 andere Bahnprojekte, die mit den Anrainern und der Europäischen Union vereinbart sind, wie etwa den Ausbau der Rheintalschiene. Teilweise ist die Bahn AG bereits vertragsbrüchig. Die Milliarden für das Projekt fehlen auch, um den Güterverkehr auf der Schiene auszubauen und den Personennahverkehr zu verbessern. So wird der langfristig unumgängliche Umstieg vom Auto auf die Bahn torpediert.

17 Pfuscher und Folgepfuscher – Der Mischverkehr aus verschiedenen Zugkategorien führt zu einem Chaos mit

Ansage, laute Fern- und Regionalzüge sollen mitten durch Leinfeldern rattern. Wieder werden Bauern enteignet und wertvolle Filderböden zubetoniert. Der Flughafenbahnhof in 27 (!) Meter Tiefe wird im Katastrophenfall zur tödlichen Falle. Eine Planänderung folgt auf die nächste, selbst Kenner der Materie haben schon lange den Überblick verloren.

18 Steiler »Fortschritt« – Die 60 Kilometer lange Neubaustrecke (NBS) verläuft über 20 (!) Brücken und zur Hälfte in Tunneln, teils durch schwierigstes Gestein. Steigung: bis zu 35 Promille, mehr als die jetzige Trasse! Aufgrund dessen können die von der Bahn in ihrer Wirtschaftlichkeitsberechnung unterstellten Güterzüge niemals dort fahren. Damit liegen die Baukosten von mindestens 4,6 Mrd. Euro über dem angesetzten Nutzen – die NBS ist somit wirtschaftlich unsinnig.

19 Energieschleuder – Schon der Bau der Tunnelstrecken und des Tiefbahnhofs verschlingt riesige Energiemengen. Erst recht aber der Tag und Nacht laufende Betrieb für Beleuchtung, Belüftung, Rolltreppen und Aufzüge. Die enormen Höhenunterschiede und der deutlich höhere Luftwiderstand in den Tunneln werden den Energieverbrauch der Züge drastisch steigern. Eine Fahrt über die NBS von Stuttgart nach Ulm und zurück wird etwa doppelt so viel Energie verbrauchen wie heute. Eine Umwelt- und Energiebilanz für Stuttgart 21 wurde allerdings nie aufgestellt.

20 XY Risiken ... ungelöst – 120 Risiken benennt die »Azer-Liste« der Bahn AG. Sie wurde streng geheim gehalten, da sie schon 2011 verriet, dass das Projekt komplizierter ist und sehr viel teurer wird als verlautbart. Ein 2016 im Auftrag des DB-Aufsichtsrats erstelltes Gutachten bestätigt noch immer: »Die Risiken der Tunnelerstellung im Anhydrit sind von Seiten der Projekt Stuttgart-Ulm-GmbH unterschätzt worden.« Dafür gibt es »gemäß aktuellem Stand der Wissenschaft keine gesicherte bautechnische Lösung«.

21 Mit dem ICE direkt zum Flieger – Absurd: Anstatt Reisende zum Umstieg auf die Bahn zu bewegen, soll Stuttgart 21 durch die Anbindung an den Flughafen dem klimaschädlichsten Verkehrsmittel Flugzeug zielgerichtet weitere Reisende zuführen. Der Flughafen peilt 1,2 bis 1,5 Millionen Fluggäste zusätzlich an, das sind bis zu 40 Landungen mehr pro Tag.