

Neuntes Schlichtungsgespräch am 30.11.2010

Ergebnisse des Schlichtungsprozesses aus Sicht der Aktionsbündnisse



Stuttgart 21 ist kein Zukunftsprojekt

Der Prozess der Faktenschlichtung zu Stuttgart 21 unter der Leitung des Schlichters Heiner Geißler hat neue Maßstäbe in der Auseinandersetzung um ein umstrittenes Großprojekt gesetzt.

Erstmals mussten sich die Projektträger in einem transparenten Prozess auf Augenhöhe mit den Argumenten der Projektgegner auseinandersetzen, die zuvor 15 Jahre lang negiert wurden.

Das Motto „Alle Fakten auf den Tisch“ wurde aus Sicht des Aktionsbündnisses allerdings nicht erfüllt. Viele Unterlagen zum Projekt wurden gar nicht oder nur zu unannehmbaren Konditionen zur Verfügung gestellt.

Die im Schlichtungsprozess mit seinen acht Sitzungen gewonnenen Erkenntnisse bestärken das Aktionsbündnis in seiner Kritik am Projekt Stuttgart 21.

Stuttgart 21 ist ein Engpass für den Schienenverkehr

Das Aktionsbündnis setzt sich für einen besseren Schienenverkehr ein. Der Schlichtungsprozess hat deutlich gemacht, dass Stuttgart 21 kein Zukunftsprojekt für den Schienenverkehr in Baden-Württemberg ist. Auf Grundlage der im Rahmen der Schlichtung endlich vorgelegten Betriebs- und Fahrplankonzepte konnte nachgewiesen werden, dass der Bahnknoten Stuttgart 21 mit befriedigender Fahrplanqualität maximal so viel Züge verkraften kann wie der bestehende Kopfbahnhof (38 Züge in der Spitzenstunde). Das Versprechen, der Tiefbahnhof könne 30 Prozent mehr leisten wie der Kopfbahnhof, ist widerlegt.

Im gesamten Bahnknoten Stuttgart 21 werden zahlreiche neue Engpässe entstehen, die den Bahnverkehr behindern, einschränken und die Pünktlichkeit verschlechtern werden: nur 8 Gleise im Tiefbahnhof, eingleisige Abschnitte am Flughafen Fernbahnhof, am Flughafen Regionalbahnhof, die eingleisige Wendlinger Kurve und der Rückbau der Streckenkapazitäten von Feuerbach zum Hauptbahnhof.

Durch den Rückbau der Gäubahn besteht kein funktionierendes Umleitungskonzept für die S-Bahn bei Sperrung des Innentadtunnels mehr. Es können nur noch 4 (von in der Hauptverkehrszeit 12) S-Bahnen je Stunde vom Hauptbahnhof aus durch den Fildertunnel in den Stuttgarter Süden gelangen.

Die Umsetzbarkeit von Kopfbahnhof 21 ist bestätigt

K 21 ist ein Konzept für die Modernisierung des nutzerfreundlichen und barrierefreien Kopfbahnhofs und den Ausbau des gesamten Schienenknotens Stuttgart. Es ist als

Baukastenkonzept aufgebaut, jede einzelne Verbesserung bringt – im Gegensatz zu S 21 - sofort einen Nutzen.

Die bauliche und betriebliche Machbarkeit des Konzepts K21 als Alternativkonzept zur Modernisierung des Bahnknotens Stuttgart wurde von der DB bestätigt. Der sich dann anschließende pauschale Vorwurf, K21 sei zwar technisch und baulich machbar, aber sei nicht genehmigungsfähig, konnte in keinem einzigen Punkt konkretisiert werden. Der Vorwurf, K21 sei ein Phantom, ist damit vom Tisch.

Das vom Aktionsbündnis vorgelegte detaillierte Betriebs- und Fahrplankonzept für K21 wurde von Land und DB als grundsätzlich umsetzbar anerkannt. Es hat nachgewiesen, dass mit K 21 bis 52 Züge in der Spitzenstunde im Kopfbahnhof abgewickelt werden können – und damit 20 Prozent mehr als mit dem Tiefbahnhof, und dies bei höherer Betriebsqualität. Es wurde bewiesen, dass mit K21 ist in Stuttgart ein integraler Taktverkehrsknoten machbar, der die Umsteigezeiten zwischen den Zügen spürbar verbessert. Es wurde nachgewiesen, dass deshalb im Durchschnitt aller Verbindungen die Reisezeiten mit K21 schneller sind als mit S21.

Mit K21 bleibt die Gäubahn-Panoramastrecke zwischen Hauptbahnhof und Stuttgart-Vaihingen erhalten und somit auch ein funktionierendes Konzept für die Umleitung des S-Bahn-Verkehrs bei Problemen im Innenstadtunnel.

Milliardengrab Stuttgart 21

Strittig sind nach wie vor die zu erwartenden Realisierungskosten von Stuttgart 21. Auch im Schlichtungsprozess wurden die Kostenberechnungen für Stuttgart 21 nicht offen gelegt. Lediglich drei verschiedene Wirtschaftsprüfungsgesellschaften hatten Zugang zu den Unterlagen und haben der Schlichtungsrunde einen Bericht vorgelegt.

Die Wirtschaftsprüfer haben bestätigt, dass die nachträgliche durch die DB vorgenommene Reduzierung der ursprünglich ermittelten Baukosten von 5 Milliarden Euro auf 4,088 Mrd. Euro sehr optimistischen Annahmen folge. Damit ist der Risikopuffer von ursprünglich 1,4 Mrd. Euro nahezu aufgezehrt.

Zudem machten die Wirtschaftsprüfer deutlich, dass sie in der Kürze der Zeit die Mengengerüste nicht überprüfen konnten, und dass die geologischen und ingenieurtechnischen Risiken und deren Kosten nicht Gegenstand der Prüfungen waren. Bei jedem Projekt zu erwartende Nachtragskosten gegenüber den Vergaben, die in der Regel 10-20 % der Baukosten ausmachen, waren ebenfalls nicht Gegenstand der Untersuchung. Aus Sicht des Aktionsbündnisses ist damit nach wie vor sehr wahrscheinlich, dass Stuttgart 21 mit all seinen Mängeln nicht unter den ursprünglich von den Fachplanern ermittelten Kosten von rund 5 Mrd. Euro zu haben sein wird.

Dies steht in keinem sinnvollen Verhältnis zum Verkehrsnutzen und verzehrt die Finanzmittel, die dringend für andere Projekte benötigt werden.

Ein Kompromiss zwischen S 21 und K 21 ist nicht möglich, darin sind sich alle Beteiligten einig. Wir sind überzeugt davon, dass K 21 das bessere, zeitgemässe und nachhaltige Konzept ist. S 21 dagegen ist ein überteuertes, hochriskantes Grossprojekt der Vergangenheit, dessen grundsätzliche Mängel und Risiken auch durch Nachbesserungen und Korrekturen – ganz abgesehen von den dafür notwendigen zusätzlichen Kosten – nicht behoben werden können.

Stuttgart 21 und Neubaustrecke Stuttgart-Ulm sind keine prioritären Projekte

Im Rahmen des Schlichtungsprozesses wurde herausgearbeitet, dass beide Projekte hinsichtlich der Bedeutung für den Schienenverkehr in Deutschland keine sachlich begründete Priorität haben. So wurde von der DB eingestanden, dass die bislang in den Vordergrund gestellte europäische Achse Paris-Budapest ohne praktische verkehrliche Bedeutung ist. Die Aussage „Stuttgart 21 ist ein wichtiges Verkehrsprojekt für Europa“ (Angela Merkel) ist damit vom Tisch.

Es wurde zudem deutlich, dass S 21 überhaupt keinen Nutzen für den Güterverkehr besitzt, und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm aufgrund ihrer starken Steigung in der Realität untauglich für den Güterverkehr ist. Effekte entstehen allenfalls durch frei werdende Kapazitäten auf der bestehenden Filstalstrecke nach Ulm. Diese wird jedoch aufgrund der Geislinger Steige zunehmend vom Güterverkehr gemieden, so dass die Effekte ins Leere laufen.

Würden die für S21 und Neubaustrecke benötigten Finanzmittel für die Beseitigung von Engpässen in den wichtigsten Güterverkehrskorridoren des deutschen Schienennetzes eingesetzt (z.B. Rheintalbahn Karlsruhe - Basel), so könnte ein 100 mal größerer CO₂-Einsparungseffekt erreicht werden. Dieser Kernaussage wurde im Grundsatz nicht widersprochen.

Es wurde deutlich, dass angesichts der ohnehin viel zu knappen Finanzmittel des Bundes für den Schienenausbau nicht auch noch in die falschen Projekte investiert werden darf.

Das Aktionsbündnis sieht ebenfalls die mittelfristige Notwendigkeit eines Ausbaus und einer Beschleunigung des Schienenverkehrs Stuttgart – Ulm – München. Das derzeitige Projekt stellen wir jedoch aufgrund seiner Kosten und der fehlenden Effekte für den Güterverkehr in Frage.

Anbindung des Flughafens

Das Projekt Stuttgart 21 wird auch mit der hohen Bedeutung der Anbindung des Flughafens und der Messe an den Schienenfernverkehr begründet. Die Bedeutung der Flughafenanbindung wird in der Diskussion deutlich überschätzt. Es wurde dargelegt, dass die Gesamtnutzerzahlen von Flughafen und Messe – selbst wenn sie alle mit dem Zug kämen – mit 11 Mio. Fahrgästen pro Jahr nur etwa 3 Prozent der Fahrgäste des Stuttgarter Verkehrsverbunds entsprechen.

Die geringe Bedeutung sieht wohl auch die Deutsche Bahn: Mit den vorgelegten Betriebskonzepten wurde deutlich, dass die DB gerade einmal alle 2 Stunden einen Fernzug je Richtung am Flughafen halten lassen möchte. Alle anderen Fernzüge fahren vorbei. Dennoch rechnet der Flughafen Stuttgart mit 1,2 Mio. zusätzlichen Flugpassagieren pro Jahr. Wird S21 dazu führen, dass die Kapazitäten des Stuttgarter Flughafens schneller erschöpft sind und eine zweite Startbahn gebaut werden soll? Stuttgart 21 – ein ökologisches Projekt?

Durch die Konzentration der Blicke auf den Flughafen wird folgendes oft übersehen: Durch S 21 wird der zweitwichtigste Stuttgarter Bahnhof Bad Cannstatt in der Regionalzug-Anbindung deutlich entwertet. Und die Möglichkeit des Anschlusses der Verkehrsdrehscheibe Stuttgart-Vaihingen an den Regionalverkehr – wie bei K 21 vorgesehen – wird endgültig verbaut.

Stuttgart 21 ist kein Schlüsselprojekt für Baden-Württemberg

Unabhängig von unserer Kritik, dass S 21 kein Zukunftsprojekt ist, belegen selbst die optimistischen Zahlen der Projektbefürworter, dass Stuttgart 21 ohne Bedeutung für die Wirtschaft im Land und für eine ökologische Verkehrspolitik ist.

Stuttgart 21 mit 5 Mrd. Investitionsvolumen – von der Landesregierung gerne auch als ‚Baden-Württemberg 21‘ und Lösung aller Verkehrsprobleme bezeichnet – soll eine Verkehrsverlagerung von gerade einmal 0,5 Prozent der Pkw-Kilometer in Baden-Württemberg bringen, zusammen mit der Neubaustrecke 1,3 Prozent. Damit ist Stuttgart 21 kein Schlüssel für eine ökologische Verkehrspolitik im Land.

Die von Prof. Rothengatter errechneten wirtschaftliche Effekte machen gerade einmal ca. 0,2 Prozent des Bruttoinlandsprodukts von Baden-Württemberg aus.

Die Aussage: „Baden-Württemberg braucht Stuttgart 21, um nicht verkehrlich und wirtschaftlich abgehängt zu werden“ (Angela Merkel) ist damit ohne Substanz.

Für die baden-württembergische Wirtschaft wäre es wesentlich wichtiger, dass die tatsächlichen Engpässe des Schienenverkehrs beseitigt würden. Mit dem Ausbau der

Rheintalbahn wären ebenfalls Investitionen in Baden-Württemberg gegeben.

Sicherheit

Wie alle unterirdischen Verkehrsanlagen stellen auch der Tiefbahnhof sowie die vielen Tunnelstrecken von S 21 besondere Gefahren im Brand- und Katastrophenfall dar.

So wurden die Gefahren durch die zu schmalen und geneigten Bahnsteige des Tiefbahnhofs sowie im Brandfall die Verrauchung der Verteiler-Ebenen, über welche die Rettung erfolgen muss, herausgearbeitet. Eine Selbstrettung von mobilitätseingeschränkten Personen, die auf Rollstühle, Rollatoren usw. angewiesen sind, ist anders als im Kopfbahnhof, im Tiefbahnhof nicht mehr möglich.

Problematisiert und nicht überzeugend ausgeräumt wurden die Gefahren, die von der Längsneigung des Tiefbahnhofs ausgehen. Das Gefälle der Gleise überschreitet die Vorgaben für Bahnhöfe um das Sechsfache. Das unbeabsichtigte Wegrollen von Zügen durch menschliches Versagen kann dort nicht ausgeschlossen werden: Dies kann im schlimmsten Fall bis zu Kollisionen mit anderen fahrenden Zügen führen.

Auch die Ausnahmegenehmigung zur Mitnutzung der Filder-S-Bahn durch Fernverkehrszüge geht auf Kosten der Rettungswege und somit der Sicherheit. Diese Ausnahmegenehmigung wurde vom Eisenbahnbundesamt lange Zeit verweigert und erst auf politischen Druck durch das übergeordnete Bundesverkehrsministerium erteilt.

Geologische Risiken können nicht ausgeschlossen werden

Die Tunnelröhren von Stuttgart 21 führen über insgesamt rund 30 Kilometer durch die schwierigen Gesteinsschichten des Gipskeupers, der bei tunnelbaubedingtem Wasserzutritt aufquillt.

Die überwiegende Mehrzahl der bislang in diesem Gestein gebauten Tunnel müssen daher immer wieder aufwändig saniert werden.

Trotz der in der Schlichtung dargelegten neuen Konzepte der Ingenieure, wie diese Probleme beherrscht werden sollen, bleiben nicht auszuschließende Risiken, dass auch die S21-Tunnel zum Sanierungsfall werden können. Dies allerdings wäre für den Schienenverkehr eine Katastrophe: sollte eine Tunnelröhre zwischen dem Hauptbahnhof und dem Flughafen oder Feuerbach saniert und vorübergehend stillgelegt werden müssen, würde der Schienenverkehr in Stuttgart zusammenbrechen. Dieses Risiko ist bislang offensichtlich nicht durchdacht!

Mineralwasser

Im Schlichtungsprozess wurde problematisiert, ob die Maßnahmen zum Schutz des Stuttgarter Heilwassers während der Bauphase des Tiefbahnhofs ausreichend sind. Zweifel, ob die Schutzzonen für das Heilwasser im Jahr 2002 allein nach geologischen Kriterien festgelegt wurden, oder ob diese auch zielorientiert festgelegt wurden – ausgerechnet im Bereich des Tiefbahnhofs gibt es eine Aussparung der höchsten Schutzzone – konnten nicht ausgeräumt werden.

Städtebau

Nicht nur bei S21 werden Flächen für städtebauliche Nutzungen frei. Auch beim Alternativkonzept K 21 können 70 Hektar und somit 75 % der S21-Flächen anderweitig genutzt werden.

Alle Flächen, die bereits jetzt nicht mehr für den Bahnbetrieb benötigt werden, können bei K 21 sofort genutzt werden, während sie bei S21 noch lange Jahre als Baulogistikflächen benötigt werden.

Durch den sinkenden Vermarktungsdruck können bei K 21 die Flächen im Rahmen einer behutsamen, nachhaltigen Stadtentwicklung genutzt werden. Zu welcher städtebaulichen Entwicklung der hohe Vermarktungsdruck bei S 21 führt, kann im bereits realisierten Bereich A 1 besichtigt werden.

K21 sieht aus Gründen des Stadtklimas jedoch von einer kompletten Bebauung der B-Fläche ab und schlägt stattdessen eine Gestaltung als offene Parklandschaft vor. In Verbindung mit den weiterhin bestehenden Gleiskörpern bei K21 bleibt so die wichtige Frischluftschneise für die Stuttgarter Innenstadt erhalten.

Ökologie und Park: „K21 ist ökologischer als S21“

Herausgearbeitet wurde in der Schlichtung im Konsens, dass die Gleisflächen des Kopfbahnhofs und der Zuführungstrecken keine „Gleiswüste“ sind, sondern ein sehr bedeutendes Trockenbiotop für viele Tier- und Pflanzenarten. Zudem spielen diese Flächen eine wichtige Rolle für das Stadtklima des Stuttgarter Talkessels, da sie einen wichtigen Beitrag zur nächtlichen Abkühlung im Stadtgebiet leisten.

Der sogenannte „ökologische Rucksack“, also die Folgewirkungen durch Energieaufwand und Umweltwirkungen beim Bau, Tunnelausbruch etc. ist bei Stuttgart 21 durch die großen Baumassen deutlich größer als beim Alternativmodell K21. Dies führte zum Resümee des Schlichters: ‚K21 ist ökologischer als S 21‘.

Ausgeräumt wurde die falsche Behauptung der Projektbefürworter, dass beim Konzept K 21 im unteren Schlossgarten über 300 Bäume der Mendelssohn-Bartholdi-Allee für weitere Gleise nach Bad Cannstatt fallen müssten. Denn die zwei weiteren Gleise zwischen Hauptbahnhof und Bad Cannstatt werden im Tunnel unter dem Schloss Rosenstein verlegt. Auch bei K 21 kann der Rosensteinpark durch eine Verlegung des Abstellbahnhofs vergrößert werden.

Herausgearbeitet wurde, dass die geplante Bebauung der Gleiskörper und des Abstellbahnhofs bei S21 die wichtigste Frischluftschneise für die Stuttgarter Innenstadt zerstört. Mit einer Verdopplung der sehr heißen Tage von ca. 30 auf 60 ist zu rechnen. Die Bauflächen A2/3 und B müssen von einer Bebauung freigehalten werden.

Kosten des Ausstiegs

Die von der Deutschen Bahn dargelegten Kosten des Ausstiegs aus dem Projekt Stuttgart 21 von bis zu 2,8 Mrd. Euro sind allenfalls rechnerisch richtig.

Von den Wirtschaftsprüfern wurde entsprechend darauf hingewiesen, dass entscheidend für die Ermittlung der Kosten des Projektabbruchs die Perspektive ist. Und nicht alle „Kosten“ aus Sicht der DB wie z.B. die Rückabwicklung der Grundstücksgeschäfte mit der Stadt Stuttgart oder die Rückzahlung des von der Flughafengesellschaft erhaltenen Zuschusses stellen in der Gesamtbetrachtung echte Kosten dar, da keine Werte vernichtet werden. Aus Sicht des Aktionsbündnis betragen die echten Ausstiegskosten zwischen 0,6 und 1,0 Mrd. Euro.

Fazit:

Das Projekt Stuttgart 21 bleibt, das hat die Schlichtung deutlich gemacht, ein teures Prestigeprojekt, das dem Schienenverkehr mehr schadet als nutzt. Viele Risiken der Sicherheit, der Geologie und beim Mineralwasser können nicht ausgeschlossen werden. K21 ist damit das bessere Konzept: es leistet mehr für den Schienenverkehr und kostet maximal die Hälfte von Stuttgart 21. Die geologischen Risiken werden umgangen, das Mineralwasser ist nicht gefährdet. Die auch bei K21 freiwerdenden Bahnflächen können sofort und ohne Kostendruck entwickelt werden.