

Für Stuttgart 21 gibt es viele Gründe – Welche sind die ausschlaggebenden?

*Karl-Dieter Bodack**

Die verantwortlichen Politiker und der große Kreis der Befürworter freuen sich, dass nun nach fast zwei Jahrzehnten der Planungen und Diskussionen die Bauarbeiten beginnen sollen. Die Promotoren haben viele Gründe, der heruntergekommene Zustand des Bahnhofs erfordert dringende Verbesserungen. Da es eine ganze Reihe von Alternativen zu der beschlossenen Planung gibt, die wesentlich weniger öffentliche Gelder erfordern würden, stellt sich die Frage nach den Gründen für die Entscheidung, mehr Geld als notwendig auszugeben. Welche, vordergründig bislang nicht diskutierten Gründe liegen der Entscheidung für das Großprojekt zu Grunde? Warum wurden die Alternativen, die nur einen Bruchteil kosten würden, gar nicht ernsthaft untersucht?

Vordergründige Ziele von S21

Die vordergründig genannten Ziele sind leicht mit relativ wenig Aufwand erreichbar:

1. Der Zustand des Bahnhofs erfordert dringende Instandhaltungsmaßnahmen.

Dies ist Aufgabe der DB AG: Die DB Station und Service nimmt im Stuttgarter Hauptbahnhof etwa 5 Millionen Euro pro Jahr allein aus dem Zugverkehr ein; etwa die Hälfte stammt aus „Bestellerentgelten“, also aus Steuermitteln des Bundes. Es ist zu vermuten, dass diese jährlichen Beträge bislang weitgehend an anderen Stellen verwendet wurden – vielleicht sogar, um Speditionen und Logistikunternehmen zu finanzieren, die die DB AG u.a. in Alaska, Kuala Lumpur und Neuseeland kaufte. Nun erscheint es an der Zeit, den Nachholbedarf aus Einnahmen und Erträgen aus anderen Unternehmensteilen zu finanzieren -- ohne Steuermittel!

2. Das Erscheinungsbild des Bahnhofs ist wenig attraktiv.

Dies gilt vor allem für die Bahnsteige: Die Dächer, die Ausstattungen, die Unterführung..., hier sind neue Lösungen für ein zukunftsweisendes Ambiente gefragt. Großzügige Glashallendächer, neue Ausstattungen der Bahnsteige sollten mit öffentlichen Mitteln gefördert werden, dazu sei ein Betrag von 80 Millionen Euro vorge schlagen.

3. Die Haltezeiten sollten verkürzt werden

Der Durchgangsbahnhof soll die Zugfahrt- und Haltezeiten um etwa 3 Minuten verkürzen. Dies ist annähernd auch im Kopfbahnhof erreichbar, wenn die bisher unbenutzten Gepäckbahnsteige von den Bahnsteigstützen befreit und zum Aussteigen genutzt werden. Damit werden auch die gegenläufigen Fahrgastbewegungen auf den Bahnsteigen vermieden, das Geschehen wird stressfreier. Die S-Bahn München schafft selbst an hoch frequentierten Stationen mit solchen Doppelbahnsteigen Haltezeiten von nur 30 Sekunden! Die Kosten für die Ertüchtigung der derzeit ungenutzten und zu niedrigen Bahnsteige seien auf 20 Millionen Euro geschätzt.

4. Die Fahrzeiten auf der Magistrale Paris-Budapest sollen verkürzt werden.

Tatsächlich schafft S21 mit der Neubaustrecke nur Fahrzeitverkürzungen in Richtung München. Im Jahr 1995 fuhr der planmäßige ICE von München nach Stuttgart mit guter Pünktlichkeit in 2 Stunden und 1 Minute; heute braucht er 23 Minuten länger. Die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm soll die Züge 26 Minuten schneller machen. Würde die Fahrplangestaltung und Betriebsführung von 1995 wieder eingeführt,

wäre dies bis auf 3 Minuten bereits jetzt erreichbar. Wenn in flachem, unbebauten Gelände zwischen Amstetten, Ulm und Augsburg die dort wegen der Kurven langsame Strecke begradigt würde, wären leicht weitere Minuten Fahrzeitkürzung erreichbar. Dafür reichen 200 Millionen Euro sicher aus.

5. Der Güterverkehr auf der Schiene leidet unter Engpässen

Die geplante Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm wird gegenüber der bestehenden Strecke voraussichtlich ein um 60% höheres Trassenentgelt kosten, die Güterzüge auf eine um 10 km längere Steigungsstrecke zwingen, die statt jetzt um 250 zukünftig 450 m Höhendifferenz aufweist: Daher ist absehbar, dass hier überhaupt kein Güterverkehr stattfinden wird!. Zurzeit fahren im Neckartal nur noch etwa 250 Züge, darunter nur 70 Güterzüge, pro Tag; die Strecke ist nicht ausgelastet. Gelänge es, wirklich viel mehr Güter auf die Schiene zu bringen, könnte leicht die Strecke über Aalen und Nördlingen nach Donauwörth ausgebaut werden: Sie verläuft flach, kostet geringes Trassenentgelt und erschließt nicht nur den Raum Augsburg-München, sondern auch die Regionen Ingolstadt und Regensburg. Für eine solche Streckenerweiterung seien 100 Millionen Euro Bundesmittel veranschlagt.

6. Die Stadt braucht freie Flächen für Läden, Dienstleistungen und Büros

Tatsächlich sollte Investoren und Unternehmen jede Entwicklungsmöglichkeit geboten werden. Das ist leicht und unmittelbar jetzt möglich, wenn das Bahngelände zur Überbauung frei gegeben werden würde. In Basel, Schweizer Bahnhof, ist dies zu besichtigen: Quer über alle Gleise und Bahnsteige eine großzügige Ladenpassage mit Zugängen zu den Bahnsteigen, sowie ein Bürogebäude über den Gleisanlagen. Eine auf Stützen errichtete Platte dürfte bei den derzeitigen Grundstückspreisen von potenziellen Investoren leicht finanzierbar sein – öffentliche Mittel scheinen hier nicht erforderlich, außer für Erschließungsmaßnahmen.

7. Viele Menschen suchen Wohnung in stadtnaher Lage

Niemand wird gern über Gleisen wohnen: Für Wohnbauten bietet sich das Gelände des Abstellbahnhofs an. Teile davon erscheinen auch heute schon für den Bahnbetrieb entbehrlich. Hier ließen sich in gleicher Weise, wie im Projekt S21 vorgesehen, Wohnungen errichten. Die DB AG dies frei machen und zur Verfügung stellen, sobald die Grundstückserlöse die Kosten für notwendige Investitionen decken. Öffentliche Mittel scheinen nur für Erschließungsmaßnahmen angezeigt.

8. Flughafen und Messe sollen direkter und schneller erreicht werden

Direktverkehre mit Regionalexpress und IC-/ICE-Zügen werden möglich, wenn über die Gäubahn und mit der geplanten Neubaustrecke Flughafen-Wendlingen der Flughafen erreicht werden kann. Da sie entlang der Autobahn A8 verläuft und nur einen kurzen Tunnel erfordert, ist sie relativ kostengünstig zu bauen. Mit diesen Anbindungen entfällt für viele Fahrgäste das derzeitige Umsteigen in S-Bahnen. Die Kosten für Neu- und Ausbaumaßnahmen seien auf 500 Millionen Euro geschätzt.

9. Steuergelder schaffen Arbeitsplätze

Das ist unstrittig – allerdings entstehen wohl gleich viele Arbeitsplätze, wenn die Gelder in andere Bauvorhaben investiert werden. Bei S21 eingesparte Mittel ließen sich für viele dringende Bahnvorhaben im ganzen Land verwenden, die die Lebensqualität an vielen Orten verbessern könnte.

Milliarden Euro Differenzen

Errechnet man die Größenordnung der Kosten dieser Alternativen, so kommt man zu beachtlichen 900 Millionen Euro, um die notwendig erscheinenden Ziele weit-

gehend zu erreichen. Da es sich um überschaubare Vorhaben handelt, dürften sie nach drei Jahren Planung und sieben Jahren Bauzeit in zehn Jahren nutzbar sein. Die DB AG wird darüber hinaus die Sanierung der Gleisanlagen geltend machen, die 100 Millionen Euro kosten kann, sowie die Erstattung verlorener Planungskosten in Höhe von bis zu 200 Millionen Euro.

Das Projekt S21 soll maximal 4,9 Milliarden, die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm sollte nach ursprünglicher Schätzung 2,1 Milliarden Euro kosten. Dabei ist der Betrag für die Neubaustrecke nicht aktualisiert, de facto muss mit Kosten von über 5 Milliarden Euro gerechnet werden. Dieser Betrag ergibt sich, wenn man die abgerechneten Kosten der Neubaustrecke Ingolstadt-Nürnberg auf die Streckenlängen und die Tunnelvolumina der schwäbischen Strecke überträgt. Damit kosten die geplanten Bahnprojekte Stuttgart-Ulm voraussichtlich 10 Milliarden Euro.

Der Kostenvergleich möglicher Alternativen zu den geplanten Maßnahmen offenbaren den Faktor acht bis zehn: Zur Schaffung ähnlicher Nutzeffekte werden mit den derzeitigen Projekten acht- bis zehnfach höhere Beträge angesetzt! Seien es Faktoren sechs oder sieben: Selbst der Faktor zwei, das heißt doppelt so hohe Investitionen als notwendig sollte die drängenden Fragen aufwerfen:

- Aus welchen Gründen wird ein Mehrfaches an Steuergeldern bereitgestellt, als zur Erreichung der wichtigsten Ziele erforderlich sind?
- Was bewegt die DB AG und die verantwortlichen Politiker etwa acht Mal mehr öffentliche Gelder auszugeben, als zur Erreichung der materiellen Ziele notwendig erscheinen?

Ein nahe liegender Grund

Als erster Grund kann gesehen werden, dass Fakten ignoriert werden. Dass z.B. wirtschaftliche Güterzüge mit einer Lok 1500 Tonnen Last haben und damit nicht 17 km Steigungen mit 2,5%, wie sie von der DB geplant sind, überwinden können. Und dass es zwischen Stuttgart und Donauwörth eine nicht ausgelastete Strecke gibt, die minimale Steigungen hat und leicht für den Güterverkehr nutzbar ist. Warum werden solche unstrittigen Fakten nicht bekannt? Oder ignoriert? Oder verschwiegen?

Die DB AG kennt natürlich diese Fakten: Warum bringt sie die daraus möglichen Alternativen nicht in die Diskussionen ein? Ein Grund ist leicht zu entdecken: Neubaumaßnahmen werden vom Bund und Land bestellt und bezahlt. Schätzungsweise ein Fünftel der Baukosten verbleibt im DB Konzern für Eigenleistungen. Die Wertschöpfung und damit die Gewinnchancen steigen mit wachsenden Investitionen: Je teuer ein Vorhaben, desto gewinnträchtiger ist es. Da die DB AG ein Wirtschaftsunternehmen ist und auf maximale Gewinne ausgerichtet ist, ist dies durchaus legitim. Allerdings steht dieses Streben im Gegensatz zum öffentlichen Interesse, das die Ausgaben minimiert sehen möchte.

Um dieses Ziel zu erreichen, müssten die jeweiligen Geldgeber sich das entsprechende Know-How und Kontrollmöglichkeiten verschaffen – eine lohnende Aufgabe, da es sich bundesweit um Milliardenbeträge handelt, die bei Neubauvorhaben der DB AG einsparbar wären. Des Weiteren müssten Bundes- und Landesregierung als Geldgeber die DB AG real veranlassen, möglichst kostengünstig zu planen

Konkret lässt sich dies in einem aktuellen Fall belegen. Ein 25 km Teilabschnitt der Neubaustrecke Ebensfeld-Erfurt ist von der DB AG für 1 Milliarde Euro geplant, sehr aufwendig, da lange Tunnelstrecken erforderlich scheinen. Eine Bürgerinitiative hat bei einem renommierten Planungsbüro eine Alternativplanung erstellen lassen: Sie

vermeidet Tunnel, nutzt vorhandene Strecken und kostet daher nur rund 500 Millionen Euro. Die betroffenen Gebietskörperschaften lehnen die DB Planung ab und stimmten einhellig der Alternativplanung zu. Trotz der um 500 Millionen Euro höheren Kosten realisiert die DB AG gegen alle Widerstände ihre Planung. Der Vorstand Technik der DB AG, Herr Dr.-Ing. Kefer macht dazu geltend, dass er zur Prüfung dieser Alternative keinen Auftrag der Bundesregierung habe und sich daher legitimiert sehe, die 500 Millionen Euro aufwändigere Variante zu bauen. Die Bundesregierung weigert sich bislang, einen solchen Auftrag zu erteilen – daher werden hier 500 Millionen Euro offensichtlich unnötig verbaut.

Noch ein Grund

Weiter kann beobachtet werden, dass kostengünstige Lösungen nicht erkannt werden. Es ist doch einleuchtend, dass es nur einen Bruchteil kostet, eine Strecke in flachem, wenig besiedelten Gebiet auf 200 oder 300 km Geschwindigkeit zu ertüchtigen, als Tunnel durch die schwäbische Alb zu graben, wo Höhlen-durchsetzter Jura und extremer Wasserdruck maximale Herausforderungen für modernste Tunnelbautechniken darstellen.

Die Nutzung zweier Bahnsteige an einem Zug zur Beschleunigung des Aus- und Einsteigens kostet auch nur einen Bruchteil dessen, was ein Bahnhofsneubau mit schnelleren Zufahrten erfordert.

Kosten zu sparen erfordert Kreativität! Innovationen sind oft nahe liegend, können jedoch nicht entdeckt werden, wenn man auf bestimmte Lösungen fixiert ist und andere ignoriert, die erfinderisch sind.

Ein oft zu beobachtendes Verhalten ist dann die Abwehr: Man verweigert sinnvolle Realisierungswege und erfindet Hindernisse, Schwierigkeiten und kostenintensive Details und versucht damit, kostengünstigere Lösungen zu begraben.

Ein weiterer Grund

Um die Politiker scharft sich ein „Freundeskreis“ aus maßgeblichen Unternehmern und Führungskräften in Unternehmen, die zweifellos umso größere Gewinnchancen haben, je größer die Projekte sind. Tunnelprojekte erscheinen vor allen anderen Baugewerken deswegen lukrativ, da zahlreiche unvorhersehbare Baustelleneignisse zu Mehrkosten führen. Diesem Kreis ist daher naturgemäß jede Kostenreduzierung zuwider.

Ein tieferer Grund

Damit lässt sich verstehen, warum die aktuellen Planungen im Vergleich zu kostengünstigen Lösungen doppelt so teuer sind. Warum bei absehbaren Haushaltsengpässen von verantwortlichen Politikern darüber hinaus weitere Milliarden Euro ausgegeben werden sollen, wirft weitere Fragen auf. Da wurde bei der Prellbockanhebung von den Festrednern der Besucherstrom beschworen, der einsetzen wird, wenn erst einmal die Großbaustelle im Herzen der Stadt eröffnet sein wird. Gewiss: So eine Baustelle in einem Stadtzentrum, in die über eine Milliarde Euro versenkt werden soll, dürfte in Deutschland einmalig sein. Sie wird erst recht Schlagzeilen machen, wenn ringsherum die Proteste der Bürger aufflammen.

Keine der oben beschriebenen Alternativen vermag hunderttausend Besucher auf Baustellen zu locken – sind damit Milliarden Euro Mehrausgaben zu rechtfertigen?

Weiter war beim Festakt zu vernehmen, dass es ja doch landesüblich sei, dass bei sinnvollen und notwendigen Projekten wenig einsichtsvolle Bürger erst einmal pro-

testierten, bevor dann bei der Fertigstellung alle, des Lobes voll, die Politiker würdigen, die gegen alle Widerstände ihre Weitsicht bewahrten.

In solchen Äußerungen mag sich der Hang, die Sehnsucht nach Größe und Berühmtheit, nach einer Rolle als weitsichtiger (Landes-)Vater zeigen, der seine Kinder und Schafe auch gegen deren Uneinsichtigkeit zu rechten Zielen führt. Derartige Erlebnisse stellen sich sicher nicht ein, wenn allgemein einsichtige Baumaßnahmen durchgeführt werden.

Der Grund zum Schluss

In eher privaten Gesprächen vernimmt man das Wort „Faszination“: Tatsächlich: Nirgendwo in unserer Republik steht ein Projekt an, mit dem Milliarden Euro, grobenteils in einer Stadtmitte, versenkt werden sollen, nirgendwo werden so viele Millionen Kubikmeter Erde bewegt, nirgendwo gibt es schwierigeres Gestein zu durchbohren, nirgendwo gibt es so komplizierte Baustellen! Alles Superlative und das in Stuttgart, die damit wirklich „Metropole aller Baustellen“ werden könnte. Das zu schaffen, ist das nicht ein Lebensziel? Dass ein solches Ziel einige, ja viele Milliarden Euro mehr kostet, als simple Problemlösungen, wird bestritten. Daraus mag die Frage entstehen: Sind es die Geldflüsse, potenzielle Gewinne, bei der DB AG und anderen Unternehmen sowie die Chance für die Politiker, berühmt und bedeutend zu werden, maßgebliche, tiefere Gründe dafür, ein mehrfaches der eigentlich notwendigen Gelder zu opfern?

Der absehbare Fall

Dass ein solches gigantisches Projekt so bewältigt werden kann, wie es derzeit dargestellt wird, muss nach allen bisherigen Erfahrungen ausgeschlossen werden. Herr Grube, Vorstandsvorsitzender der DB AG, hat bei der Feierstunde zum Baubeginn richtig gesagt, dass niemand die Kosten eines solchen Projekts zuverlässig vorhersagen könne. Er hätte ergänzen müssen: Auch die Bauzeit ist nicht vorhersagbar!

Die DB AG hat leidvolle Erfahrungen hinter sich, indem sich die Baukosten und die Bauzeiten aller großen Neubauvorhaben drastisch erhöhten, oft sogar nahezu verdoppelten. Sie macht auch aktuell solche Erfahrungen mit dem Leipziger City-Tunnel: Er sollte 572 Millionen Euro kosten und 2009 fertig sein – ein kleiner „Fisch“ gegenüber Stuttgart 21! Der vergleichsweise bescheidene Tunnel ist derzeit noch lange nicht fertig: Die DB schätzt nun die Kosten 900 Millionen Euro und hofft auf eine Fertigstellung kurz vor Weihnachten 2013!

Die Stuttgarter sollten daher nicht nur die Montagsdemonstrationen aus Leipzig einführen, sondern auch die dortigen Erfahrungen beim Tunnelbau beherzigen: Dann sehen sie realistisch zwanzig Jahre Bauzeit mit wiederholten Bauverzögerungen wegen fehlender Finanzmittel. Um die Baugrube im Herzen der Stadt nach vielen Leidensjahren zu schließen und schließlich nach zwei Jahrzehnten brauchbar zu machen, sollten Stadt, Land und Bund bereits jetzt sich auf weitere Opfer in schwierigen Haushaltlagen einstellen! Schaffen sie das nicht, behält die Stadt eine hässliche Wunde in ihrem Herzen, die auf Dauer nicht hunderttausend Besucher anziehen sondern abstoßen wird.

* Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack, geboren in Stuttgart, Studium in Essen, Stuttgart und Berkeley/USA, arbeitete fast drei Jahrzehnte in Stabs- und Führungspositionen bei der DB und DB AG und berät freiberuflich Bahngesellschaften, Unternehmen und Initiativen. Er verfasste u.a. das Buch: „Sich selbst entdecken – andere verstehen“.