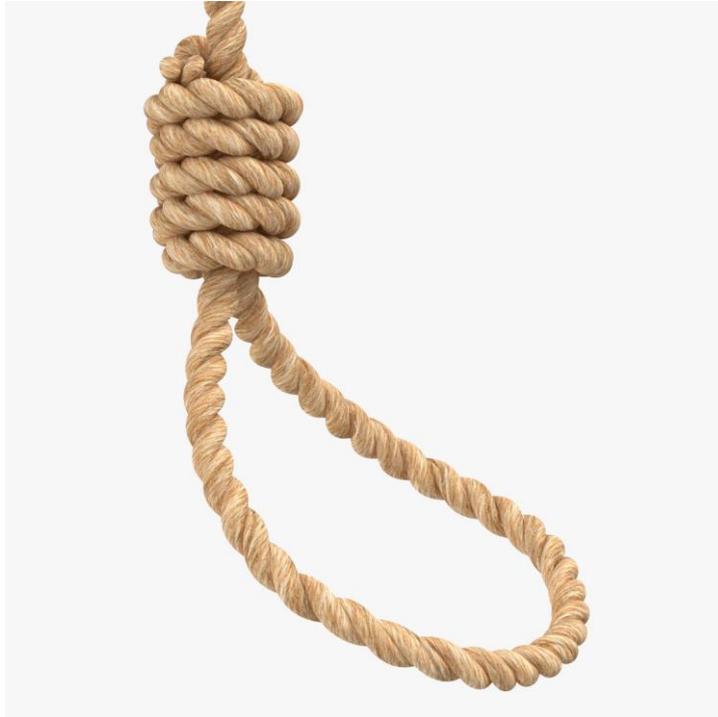


Die Schlinge zieht sich zu!



In den Jahren der Planung und des Baus von Stuttgart 21 haben sich Bahn und Politik gegenseitig übertroffen mit Versprechungen, wie toll der neue Tiefbahnhof sein wird und welche Vorteile er für die Reisenden bringen soll.

Dabei basiert das Projekt einzig und allein auf Lügen und teils sogar kriminellen Tricksereien.

Beginnen wir mit den Kosten:

Ursprünglich sollte das Projekt aus den Erlösen für die Grundstücksverkäufe (Gleisfeld, Abstellbahnhof Rosenstein) finanziert werden. Schnell wurde klar, dass das nicht funktionieren würde und plötzlich standen 2,5 Mrd. Euro im Raum.

Im Finanzierungsvertrag zwischen den Projektpartnern war es dann schon fast der doppelte Betrag, nämlich 4,5 Mrd. Euro.

Der ehemalige Bahnchef Rüdiger Grube sah in dieser Summe bereits eine „Sollbruchstelle“. Bei einer Überschreitung dieses Kostenrahmens sei Stuttgart 21 nicht mehr wirtschaftlich.



Dennoch stiegen die Kosten ununterbrochen weiter auf mittlerweile 11,5 Mrd. Euro – Tendenz steigend – und das mit dem Segen aller Projektpartner und des Aufsichtsrats der DB AG.

Aber auch die Bauzeit verlängerte sich ständig. Ursprünglich sollte Stuttgart 21 im Dezember 2019 in Betrieb gehen. Zu diesem Zeitpunkt war die tiefergelegte Haltestelle noch im Rohbau und man bastelte mehr oder weniger erfolgreich an den Kelchstützen.



Nachdem allgemein bekannt geworden war, dass dieser Termin nicht zu halten sei, entschloss sich auch die DB, die Inbetriebnahme auf Ende 2025 zu verschieben. Auch dieser Termin wurde von Kritikern bezweifelt.

Im März 2024 hielten Bahn und PSU immer noch eisern an diesem Termin fest, obwohl es längst die Spatzen von den Dächern piffen, dass auch das nichts wird.



Erst am 11. Juni 2024 gestanden die Projektpartner ein, dass sich die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 ein weiteres Mal um ein Jahr, also auf Dezember 2026, verschieben wird.

Verkehrsminister Hermann tat dies unter Vorbehalt und fügte „einstweilen“ hinzu.

Der Infrastrukturvorstand der DB, Berthold Huber, bemühte sich nach Kräften, diese erneute Verschiebung der Eröffnung positiv darzustellen und begründete den Verzug mit dem DKS (Digitaler Knoten Stuttgart). Der DKS sei weltweit einmalig und es gebe keine Vorbilder dafür, an denen man sich orientieren könne.

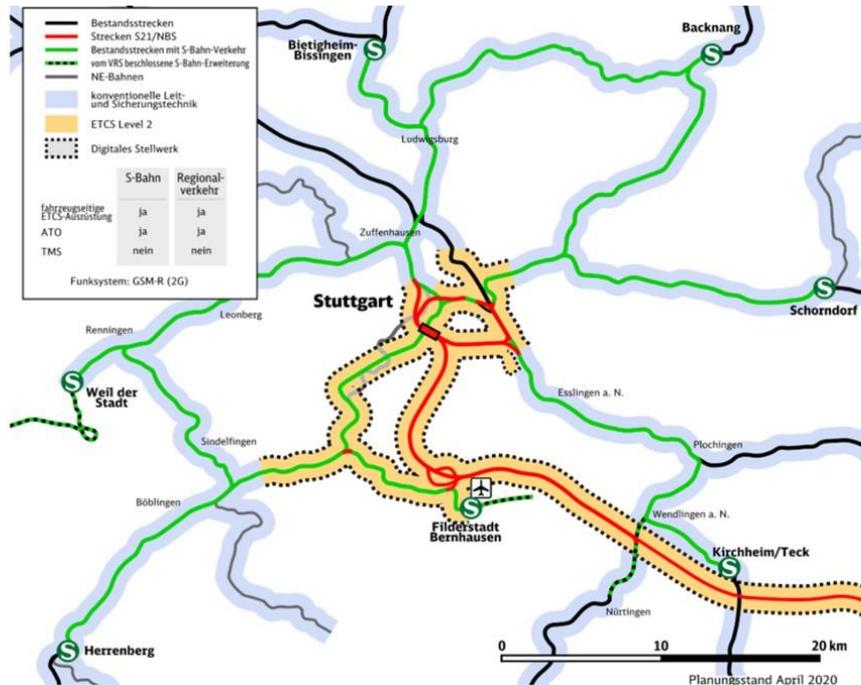


Vielleicht sollte Herr Huber einmal darüber nachdenken, warum das so ist. Länder wie Japan, die Schweiz und Österreich sind Deutschland eisenbahntechnisch meilenweit voraus und deren Bahnverkehr funktioniert um ein Vielfaches besser als in Deutschland. Dennoch verzichtet man in diesen und anderen Ländern auf sogenannte digitale Knoten bzw. verwendet andere Systeme.



Für 2026 verspricht Herr Huber zumindest noch einen „stabilen Fahrplan“. Da ist allerdings auch der Kopfbahnhof noch in Betrieb.

Nach 2026 soll aber dann der gesamte Bahnverkehr über den Tiefbahnhof laufen und digital mit ETCS (European Train Control System) gesteuert werden. Allerdings ließ Huber offen, ob der Digitale Knoten dann komplett in Betrieb gehen kann.



Noch ist nämlich die dritte Ausbaustufe (grüne Linien) nicht finanziert und ohne diese dritte Ausbaustufe ist laut Bahn und Projektpartnern keine Leistungssteigerung zu erwarten. Ab Mai 2026 will die Bahn dann mit dem Rückbau der Panoramabahn beginnen.



Bei diesem Thema fragte ein Journalist, ob denn die Bahn einen Plan B habe, falls die Gerichte die Kappung der Panoramabahn untersagen.

Huber antwortete, dass man keinen Plan B brauche. Woher er diese Gewissheit nimmt, zumal mehrere Rechtsgutachten davon ausgehen, dass die Kappung untersagt werden könnte, bleibt sein Geheimnis.

Verkehrsminister Hermann dankte dem SWR dafür, dass er bestens informiert sei. Das heißt wohl, dass ihn die Bahn nur sehr schlecht oder gar nicht informiert.



Er sagte: „Es ist gut, dass man **rechtzeitig** von der Idee einer überstürzten Inbetriebnahme Abschied genommen hat.“

Gleichzeitig bezeichnete er den Kopfbahnhof als „letzte Rettung“, falls etwas schiefgeht.

Von der von Hermann noch im letzten Jahr geforderten Ergänzungsstation hat er sich nun endgültig verabschiedet und setzt voll auf Digitalisierung.

Deshalb fordert er auch von Bahn und Bund noch 2024 eine Entscheidung über die Finanzierung und den Bau der dritten Stufe des DKS.

Die Bahn hingegen will laut Huber erst 2025/26 darüber entscheiden, was ein Widerspruch in sich ist, wenn bereits 2026 der komplette DKS in Betrieb gehen soll.

Ob dieser Aussage verwundert es auch nicht, dass Hermann die Pläne der Bahn als „ambitioniert“ bezeichnet.

OB Nopper bewies wieder einmal, dass er von Eisenbahn recht wenig versteht, und erwartet eine schnelle Inbetriebnahme für eine deutliche Verbesserung des Schienenverkehrs in und um Stuttgart. Er zeigte sich recht optimistisch für eine Gesamteinbetriebnahme 2026.

Allerdings fügte er hinzu, dass er bei einer nochmaligen Verschiebung nicht nur ungeduldig, sondern auch ungemütlich werden würde. Wie es allerdings aussehen soll, wenn er ungemütlich wird, wollte er nicht sagen.

Regionalpräsident Thomas Bopp nahm das weitere Jahr Verzug „wohlwollend“ zur Kenntnis und hofft, dass bis 2026 der Bonatzbau als Zugang zum Tiefbahnhof fertig ist.



Das zeugt dann doch von sehr viel Vertrauen. Er kündigte aber auch für 2026 weitere Sperrungen bei der S-Bahn an.

Huber ist übrigens der Meinung, dass sich die Gesamtkosten durch den Verzug nicht weiter erhöhen werden.

Für das zusätzliche Jahr rechnet er mit 100 Millionen Euro, die durch den Risikopuffer abgedeckt wären.

Er sprach auch von einem „Testbetrieb mit Personen“. Dafür brauche die Bahn aber **alle** Genehmigungen. Viele Genehmigungen stünden jedoch noch aus.

Das führte unweigerlich zu der Frage nach dem Brandschutz. Hermann berief sich dabei auf den Projektleiter Olaf Drescher, der vor kurzer Zeit noch jegliche Terminverschiebung ausgeschlossen hatte.



Drescher behauptet, dass bei Stuttgart 21 die höchsten Sicherheitsstandards eingehalten würden. Das ist eine glatte Lüge, denn wenn überhaupt, erfüllen die Bauten nur Mindeststandards. Teil der Planfeststellung sei ein funktionierendes Entfluchtungs- und Entrauchungskonzept gewesen.

Das widerspricht aber dem Urteil des Verwaltungsgerichts Stuttgart, das im April 2024 die Aussage der Bahn bestätigte, dass es überhaupt **keine Entfluchtungssimulationen** gibt.

Woran also soll sich das Eisenbahnbundesamt gehalten haben, als es den Brandschutz geprüft und genehmigt hat, wenn es keine Entfluchtungssimulationen gibt?

Auch Berthold Huber behauptete, der Brandschutz sei vom EBA geprüft und genehmigt, fügte jedoch zum Schluss hinzu, dass am Ende noch getestet werden muss, ob die Wirksamkeit vorhanden ist.



Hier noch einige weitere Aussagen von Berthold Huber:

„Ab September 2026 geht die neue S-Bahn-Trasse im Bereich Mitternachtstraße in Betrieb. Allerdings werden dort die Züge nicht halten.“

„Fehler und Pannen im Tiefbahnhof sind nicht gravierend, weil wir ja noch den Kopfbahnhof haben.“

„Wenn unten ein Zug stehenbleibt, stört er oben nicht.“

„Wir sind uns **relativ** sicher, dass die Zuwege durch den Bonatzbau 2026 fertig werden.“

Von allen Teilnehmern der Pressekonferenz am 11. Juni äußerte nur Hermann leise Zweifel an der Einhaltung des Inbetriebnahmetermins, weil es schon so viele gab. „Die Realität hält sich nicht an Planungen.“

Weniger optimistisch erwiesen sich die Leser der WIRTSCHAFTSWOCHE: In einer Leserumfrage zeigten sich 73 % der Teilnehmer skeptisch und nur 20 % glauben an die Inbetriebnahme im Dezember 2026.

Zusammenfassend kann man sagen, dass die Projektpartner wieder einmal Einigkeit demonstrierten.

Bis auf Hermann äußerte niemand auch nur die leisesten Zweifel an den Plänen der Bahn.



Es dürfte allerdings nur eine Frage der Zeit sein, bis es wieder zu offenen Streitigkeiten zwischen den Projektpartnern kommt. Immerhin ist eine weitere Verschiebung der Inbetriebnahme für keinen der Partner erstrebenswert.

OB Nopper drängt natürlich auf ein schnelles Freiwerden der Gleisflächen, um diese bebauen zu können, und auch Hermann und Bopp wäre es wohl nur schwer zu vermitteln, wenn weitere Jahre ins Land ziehen würden, ohne dass Stuttgart 21 in Betrieb geht.

Sollte es dazu kommen, würde höchstwahrscheinlich ein offener Streit zwischen den Projektpartnern ausbrechen. Bis dahin hält man sich vorerst bedeckt.



Eines dürfte allerdings sicher sein: Stuttgart 21 birgt noch viele Risiken in sich und selbst wenn das Projekt irgendwann in Betrieb gehen sollte, muss es auch seine Leistungsfähigkeit unter Beweis stellen.

Da kommt wohl noch viel Ungemach auf die Projektplaner zu, und wohl auch deshalb kehren immer mehr Verantwortliche dem Projekt den Rücken.

So scheidet Regionalpräsident Bopp im September aus dem Lenkungskreis aus und auch Stadtdirektorin Andrea Klett-Eininger, die schon bei Erstellung des Finanzierungsvertrags für Stuttgart 21 beteiligt war, verabschiedet sich.

Die Bahn ist also weit entfernt davon, Probleme zu lösen, und hat im Gegenteil mit immer neuen Problemen zu kämpfen.

Nun hat sie zwar ein Jahr gewonnen aber eben nur ein Jahr. Dann wird sich dennoch zeigen, dass Stuttgart 21 eine unverantwortliche Fehlplanung war.

Die Schlinge zieht sich also auch in Zukunft immer enger, nur etwas langsamer.



23.06.2024

V.i.S.d.P.: P. Müller 18107 Rostock Rigaer Str. 13