

# Hand in Hand - gegen die Wand

So oder so ähnlich könnte das Motto der Projektpartner beim Bau von Stuttgart 21 lauten.



Obwohl bereits seit Beginn der Planungen von verschiedenen Bahnexperten im In- und Ausland auf die Fehler und Gefahren des Projekts hingewiesen wurde, wird munter weitergebaut. Beauftragt wurden große Unternehmen wie PORR und Züblin, die in der Vergangenheit durch Korruption auffällig wurden. Den größten Teil des Betons liefert die Firma Godel, deren

Geschäftsführer Stepan Godel 2013 wegen Fälschung von Zertifikaten zu 10 Monaten Gefängnis auf Bewährung verurteilt wurde.

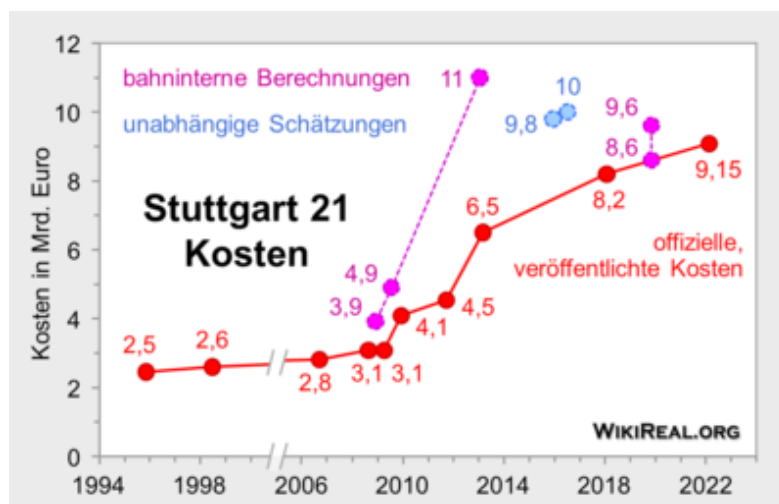
Bereits 2009 wurde gegen Godel wegen Betrugs und Fälschung im Zusammenhang mit dem Bau eines atomaren Zwischenlagers im AKW Neckarwestheim ermittelt. Das Verfahren wurde jedoch eingestellt. So berichtete es zumindest die Stuttgarter Zeitung.



Es ist schon erstaunlich, dass die Projektpartner von Stuttgart 21 ausgerechnet auf einschlägig vorbestrafte Unternehmen vertrauen.

Allein damit machen sie sich unglaubwürdig.

Dabei basiert das gesamte Projekt nur auf Lügen, was besonders bei der Kostenentwicklung deutlich wird.



So ging die Deutsche Bahn laut interner Berechnungen bereits im Jahr 2012 von Gesamtkosten in Höhe von 11 Mrd. Euro aus. Offiziell ließ das Land aber die Bürger Baden-Württembergs im November 2011 darüber abstimmen, ob sich das Land an den „Gesamtkosten“ von 4,5 Mrd. Euro beteiligen sollte.

Dieser Betrug blieb jedoch nicht lange unentdeckt und schon kurz nach der Volksabstimmung musste die Bahn einräumen, dass sich die Kosten auf 6,8 Mrd. Euro erhöht hätten.

Mittlerweile sind es offiziell 11,5 Mrd. Euro geworden.

Allerdings stammt diese Zahl von 2023 und es ist zu befürchten, dass auch die nicht mehr aktuell ist.

Kosten für zusätzliche Bauwerke wie den Pfaffensteigtunnel und einen zweiten Nordzulauf sind darin noch nicht enthalten.

Es ist zu befürchten, dass das Projekt inklusive dieser Zusatzbauten am Ende deutlich mehr als 20 Mrd. Euro kosten wird.



Das jedoch schreckt die Projektpartner (Stadt Stuttgart, Land Baden-Württemberg, Region Stuttgart und Flughafen Stuttgart) nicht davon ab, das Projekt weiter voranzutreiben.

Bezahlen wollen sie die Mehrkosten aber auch nicht.



So sah sich die DB AG 2016 gezwungen, ihre Partner auf Zahlung der Mehrkosten von über 7 Mrd. Euro zu verklagen.

Am 27.04.2024 entschied jedoch das Verwaltungsgericht Stuttgart unter Vorsitz von Richter Wolfgang Kern, dass die DB die Mehrkosten allein zu tragen hat. Dieses Urteil ist nachvollziehbar, da die Bahn in der Vergangenheit immer wieder betont hatte, dass Stuttgart 21 ein „eigenwirtschaftliches Projekt der DB AG“ sei.

Mittlerweile klagt die DB auf die Zulassung einer Revision, da Richter Kern in seinem Urteil jegliche Rechtsmittel gegen die Entscheidung ausgeschlossen hatte.



Rechtsexperten räumen der Bahn allerdings kaum Chancen ein. Somit wird nur weiteres Geld in Millionenhöhe verschleudert, das die Bahn nicht hat. Am Ende begleicht dann der Steuerzahler die Rechnung.

Aber auch bei der Bauzeit wurde ständig gelogen. So verklagte das S21-Kommunikationsbüro 2013 die Stuttgarter Zeitung.

Diese hatte geschrieben, dass Stuttgart 21 nicht 2021, sondern erst 2022 in Betrieb gehen würde. Diesen Prozess gewann die Bahn sogar und das Gericht begründete seine Entscheidung damit, dass die Meldung eine „wahrheitswidrige, den Kläger (DB) herabwürdigende Tatsachenbehauptung“ sei.

Heute würde kein Richter mehr solch eine Entscheidung treffen. Vermutlich würde man solch eine Klage gar nicht erst annehmen.

Im Moment gehen die Verantwortlichen noch von einer Inbetriebnahme im Dezember 2026 aus. Allerdings spricht man da eher von einer Teilinbetriebnahme – was immer das auch bedeuten mag.

Von den Projektpartnern meldet nur Verkehrsminister Winfried Hermann leise Zweifel an und geht „vorerst“ von 2026 als Eröffnungstermin aus.

Alle anderen freuen sich auf einen „schönen Bahnhof“.



Aber bekanntlich lässt sich über Schönheit streiten. Der berühmte Schauspieler Heinz Rühmann prägte einst den Begriff „hübsch hässlich“.



Vielleicht trifft es diese Bezeichnung am ehesten.

Allerdings muss ein Bahnhof ja auch nicht unbedingt schön sein – er muss vor allem seinen Zweck erfüllen.

Dieser liegt hauptsächlich darin, den Reisenden einen möglichst komfortablen Umstieg vom Fern- in den Regionalverkehr und umgekehrt zu ermöglichen. Optimal ist es natürlich, wenn auch der ÖPNV und der Fernbusverkehr mit einbezogen wird.

In Stuttgart sind da die Aussichten nicht sehr rosig.

Der „Zentrale Omnibusbahnhof“ ist längst nicht mehr zentral sondern wurde außerhalb der Stadtgrenze an den Flughafen verbannt.



Bis 2010 befand er sich direkt am Hauptbahnhof.



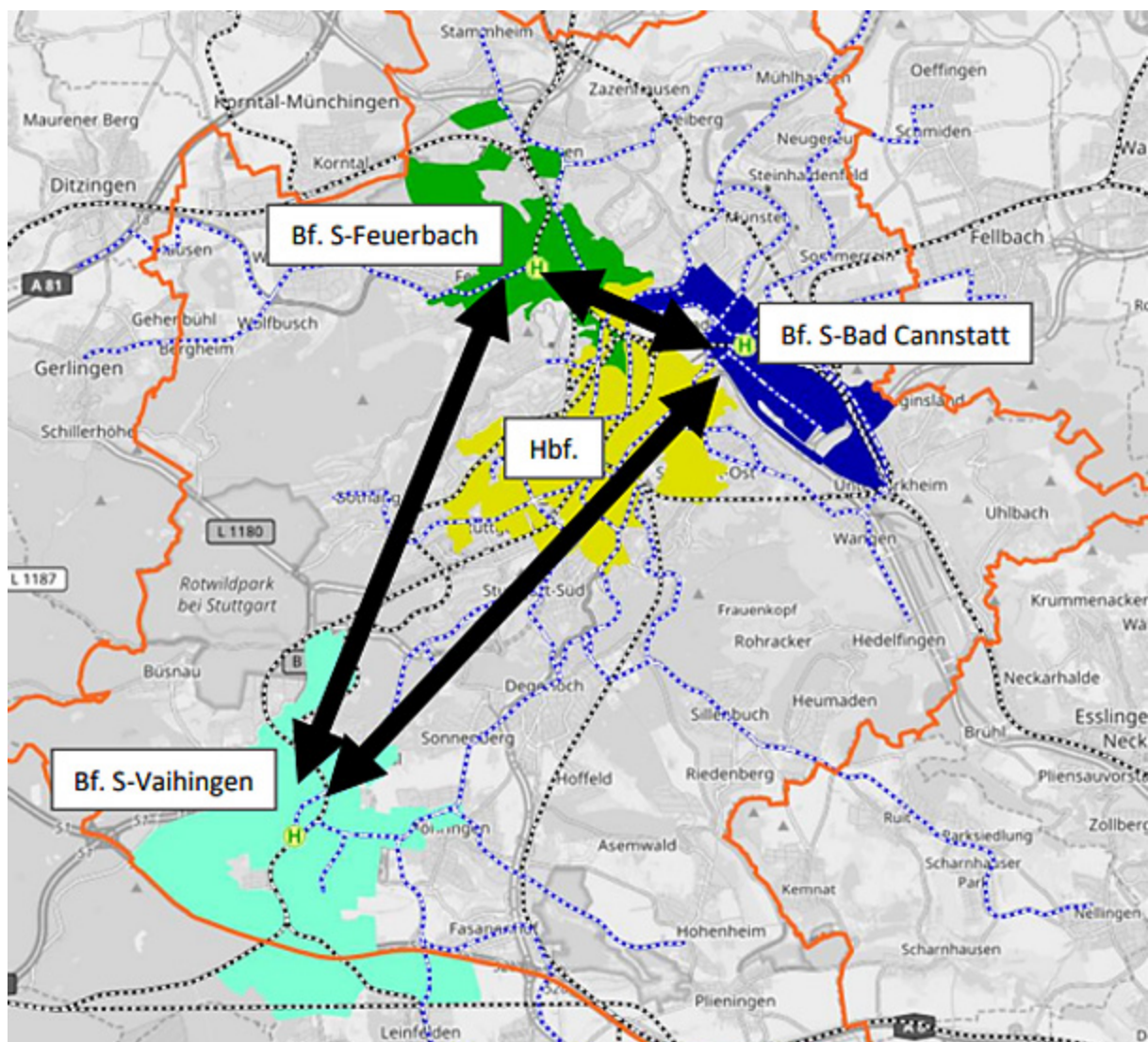
Miniaturlwelten Stuttgart

Aber es kommt noch schlimmer! Mittlerweile hat man nämlich erkannt, dass Stuttgart 21 mit lediglich 8 Gleisen zu klein ist.

Deshalb kam Verkehrsminister Hermann auf die Idee mit dem „Nahverkehrsdreieck“.

Regionalbahnen sollen also zukünftig in Feuerbach, Bad Cannstatt oder Vaihingen enden bzw. tangential am Stuttgarter Hauptbahnhof vorbeifahren. Reisende zu den Fernzügen sollen dann mit der Stadt- oder S-Bahn zum Hauptbahnhof fahren.

Dabei hatten doch die Bahn und die Projektpartner vollmundig versprochen, dass mit Stuttgart 21 alles besser und komfortabler werden sollte.



Also war auch das gelungen!



Nun glaubt die Bahn, dass man mit dem Signalsystem ETCS (European Train Control System) die fehlenden Gleise im Tiefbahnhof kompensieren könne. Allerdings verfügen die Schweizer Bundesbahnen (SBB) über umfangreiche praktische Erfahrungen mit ETCS und haben festgestellt, dass das Gegenteil der Fall ist.

Außerdem fehlt der DB das Geld für die Digitalisierung. Auch verfügt sie außer den neueren ICE nicht über mit ETCS ausgerüstete Triebfahrzeuge und Steuerwagen.



Deshalb muss sie zum Beispiel auf der Neubaustrecke von Wendlingen nach Ulm auch zwei Jahre nach deren Inbetriebnahme noch immer von privaten Anbietern geleaste ETCS-taugliche Lokomotiven vor die Steuerwagen hängen, was Tag für Tag unnötige Kosten verursacht.

Stuttgart 21 verursacht also schon lange vor seiner Inbetriebnahme Unmengen an Problemen, die auch noch hohe Kosten verursachen.

Aber warum wurde es dann überhaupt gebaut?



Stuttgart 21 war von Anfang an nur ein Immobilienprojekt. Es ging den Planern nur darum, das Gleisfeld freizubekommen und möglichst gewinnbringend zu nutzen.

Der ehemalige Bahnchef Heinz Dürr, zu dessen Zeiten S21 geplant wurde, zeigte sich sogar erstaunt, dass am Ende noch ein Bahnhof herausgekommen sei. Diese Äußerung zeigt deutlich, dass es nie um die Verbesserung des Bahnverkehrs in und um Stuttgart ging.

Einziges Ziel der ganzen Aktion war die gewinnbringende Bebauung der heutigen oberirdischen Gleisflächen.



Miniaturlwelten Stuttgart

Durch die Novellierung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) Ende 2023 ist dieses Ziel aber kaum zu erreichen. Die Ampel-Regierung aus SPD, Grünen und FDP hatte nämlich erkannt, dass der ungebremste Verkauf von Bahngelände eine Reaktivierung unmöglich macht.

Damit entfällt der einzige Grund für den Bau von Stuttgart 21. § 23 des AEG wurde dahingehend geändert, dass künftig

Entwidmungen – sprich Verkauf und Umnutzung – von Bahnverkehrsflächen nur noch bei „überragendem öffentlichen Interesse“, wenn „kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht“ und „langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist“, möglich sind.

Da aber mittlerweile von mehreren Stellen und sogar Gerichten nachgewiesen wurde, dass die 8 Gleise des Tiefbahnhofs dem zu erwartenden Bahnverkehr der Zukunft nicht gewachsen sein werden, ja nicht einmal den heutigen Verkehr bewältigen können, dürften die Aussichten der Stadt auf eine gewinnbringende Veräußerung der heutigen Gleisflächen gen Null tendieren.

Dumm nur, dass die Stadt Stuttgart die Fläche von 109 ha bereits am 21.12.2001, also gut 8 Jahre vor Baubeginn für 459 Millionen Euro gekauft hat.

Aber auch die Gäubahn spielt eine wichtige Rolle.



Diese soll ab 2026 im Bereich des Nordbahnhofs unterbrochen und der Bahndamm abgetragen werden. Ersetzt werden soll der auch als Panoramabahn bekannte Abschnitt zwischen Vaihingen und Hauptbahnhof durch den Pfaffensteigtunnel,



der bisher jedoch weder planfestgestellt, noch finanziert ist und frühestens 2032 in Betrieb gehen könnte. Solange sollen Züge aus Richtung Zürich und Singen in Stuttgart-Vaihingen enden. Eine derartig lange Streckensperrung kommt einer Stilllegung gleich.



Dabei belegt die PSU (Projektgesellschaft Stuttgart-Ulm) selbst in einer Kartenskizze, dass diese Unterbrechung völlig unnötig ist.



Die Rampe der Gäubahn liegt der Verschwenkung der S-Bahngleise nicht im Weg und könnte so weiter genutzt werden.

Nun sollte das Verwaltungsgericht in Stuttgart entscheiden, ob die Trasse für so viele Jahre gekappt werden darf. Es wies die Klagen allerdings ab und nun muss der VGH entscheiden.

Und was sagen die Projektpartner zu allen diesen Problemen? Sie schimpfen wie die Rohrspatzen auf die Ampel-Regierung, suchen die Fehler aber nicht bei sich selbst oder bei der DB AG. Für sie gilt anscheinend immer noch die Devise „Augen zu und durch“.



Von Vernunft ist da nichts zu spüren, obwohl die Probleme des Projekts seit mehr als 30 Jahren bekannt sind.

Zum Glück geht es ja nur um Steuergeld – das Privatvermögen der Verantwortlichen bleibt unangetastet.

Trotz aller Widersprüche und Streitereien unter den Partnern geht es also weiter Hand in Hand gegen die Wand.