



Wortprotokoll der 41. Sitzung

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Berlin, den 6. Mai 2015, 11:00 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus
Raum E 600

Vorsitz: Martin Burkert, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einzigiger Tagesordnungspunkt

Seite 3

Antrag der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Caren Lay, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE. sowie der Abgeordneten Matthias Gastel, Cem Özdemir, Harald Ebner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Offene Fragen zum Bahnprojekt Stuttgart 21 aufklären

BT-Drucksache 18/3647

Federführend:

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Mitberatend:

Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung
Haushaltsausschuss

Berichterstatter/in:

Abg. Annette Sawade [SPD]

**Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
CDU/CSU	Behrens (Börde), Manfred Bellmann, Veronika Bilger, Steffen Donth, Michael Fischer (Hamburg), Dirk Funk, Alexander Holmeier, Karl Jarzombek, Thomas Kammer, Hans-Werner Lach, Günter Lange, Ulrich Lietz, Matthias Ludwig, Daniela Obner, Florian Schnieder, Patrick Sendker, Reinhold Storjohann, Gero Viesehon, Thomas Wichtel, Peter Wittke, Oliver	Beermann, Maik Berghegger, Dr. Andre Dörflinger, Thomas Freudenstein, Dr. Astrid Jörrißen, Sylvia Jung, Xaver Koeppen, Jens Mayer (Altötting), Stephan Möring, Karsten Ostermann, Dr. Tim Pahlmann, Ingrid Rainer, Alois Rehberg, Eckhardt Schmidt (Ühlingen), Gabriele Schwarzer, Christina Sorge, Tino Stracke, Stephan Vaatz, Arnold Vogel (Kleinsaara), Volkmar Wendt, Marian
SPD	Burkert, Martin Dörmann, Martin Hagl-Kehl, Rita Hartmann, Sebastian Herzog, Gustav Klare, Arno Kömpel, Birgit Lühmann, Kirsten Malecha-Nissen, Dr. Birgit Rimkus, Andreas Sawade, Annette Schiefner, Udo Zierke, Stefan	Bartol, Sören Brase, Willi De Ridder, Dr. Daniela Groß, Michael Hagedorn, Bettina Hitschler, Thomas Kahrs, Johannes Klingbeil, Lars Nissen, Ulli Post (Minden), Achim Raatz, Dr. Simone Rossmann, Dr. Ernst Dieter Rützel, Bernd
DIE LINKE.	Behrens, Herbert Groth, Annette Leidig, Sabine Lutze, Thomas	Claus, Roland Lay, Caren Menz, Birgit Wawzyniak, Halina
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Kühn (Dresden), Stephan Tressel, Markus Wilms, Dr. Valerie	Ebner, Harald Krischer, Oliver Kühn (Tübingen), Christian Röbner, Tabea



Einziger Tagesordnungspunkt

Antrag der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Caren Lay, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE. sowie der Abgeordneten Matthias Gastel, Cem Özdemir, Harald Ebner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Offene Fragen zum Bahnprojekt Stuttgart 21 aufklären

BT-Drucksache 18/3647

Vorsitzender: Ich begrüße Sie ganz herzlich zu der 41. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, zur öffentlichen Anhörung zu dem Antrag der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – „Offene Fragen zum Bahnprojekt Stuttgart 21 aufklären“ auf Drs. 18/3647. Nach der öffentlichen Anhörung des damaligen Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in der 17. Wahlperiode ist dies die zweite öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses zu dem Bahnprojekt Stuttgart 21. Wiederholt hat sich allerdings der Ausschuss auch in seinen nicht öffentlichen Sitzungen mit diesem Thema befasst. Wie die große Anzahl der angemeldeten Besucher zeigt, die ich willkommen heiße und die gerade noch Platz nehmen, ist das Interesse hieran weiterhin sehr groß. Ich freue mich, sicherlich mit dem Ausschuss insgesamt, heute auf eine interessante Anhörung und begrüße ganz recht herzlich die folgenden Sachverständigen: Als Brandschutzbeauftragten der Deutschen Bahn AG haben wir Klaus-Jürgen Bieger wieder unter uns, von dem DB Projekt Stuttgart Ulm GmbH, Herrn Dr. Florian Bitzer. Zum wiederholten Male in diesen Räumlichkeiten ist Herr Dr. Kefer als Vorstand der Deutschen Bahn AG hier. Vom Verkehrsclub Deutschland Baden-Württemberg begrüßen wir Herrn Matthias Lieb recht herzlich. Vom DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH begrüßen wir Herrn Manfred Leger, der wieder bei uns ist. Und als Sachverständigen, aber auch Journalist, begrüßen wir Herrn Arno Luik bei uns und den Direktor des Instituts für Eisenbahn- und Verkehrswesen, Herrn Prof. Dr. Ullrich Martin. Ihnen allen ein herzliches Willkommen. Den Sachverständigen, die eine schriftliche Stellungnahme abgegeben haben, darf ich recht herzlich danken,

dass Sie diese uns übermittelt haben. Wir haben diese ausliegen und natürlich den Ausschussmitgliedern zur Verfügung gestellt. Diese sind auch im Internet abrufbar. Nachdem wir in dieser Wahlperiode einige Änderungen bei den Anhörungen haben, will ich das nochmal darstellen. Die Anhörung soll wie folgt ablaufen: Wir haben uns darauf verständigt, dass es in dieser Wahlperiode keine Eingangsstatements der Sachverständigen mehr gibt. Wir werden also gleich jetzt mit der ersten Fragerunde beginnen, der sich in Abhängigkeit von der verfügbaren Zeit – maximal bis 13.00 Uhr – im heutigen Fall mehrere Fragerunden anschließen werden. In jeder Fragerunde können die Ausschussmitglieder, die sich zu Wort melden, jeweils bis zu zwei Fragen an bis zu zwei Sachverständige stellen. Wir haben einen Beschluss gefasst, dass für die Abgeordneten jetzt auch eine Redezeitbegrenzung eingeführt wurde, von drei Minuten, damit wir im Ausschuss für andere Stellungnahmen auch wieder Zeit haben. Als Hilfestellung wird die Zeit an der Uhr hier angezeigt. Die angesprochenen Sachverständigen antworten dann unmittelbar. Anschließend folgt der nächste Fragesteller. Ich gehe davon aus, dass der Ausschuss damit einverstanden ist, dass wie gewöhnlich auch die mitberatenden Ausschussmitglieder Rederecht nach der ersten Runde im Ausschuss haben. Dagegen erhebt sich kein Widerspruch, dann ist das so. Ich will noch kundtun, dass von der öffentlichen Anhörung heute – wie üblich – ein Wortprotokoll erstellt wird, welches den Sachverständigen, aber auch allen Interessierten im Anschluss zugänglich sein wird und welches wir auch ins Internet stellen werden. In diesem Sinne wollen wir beginnen. Die erste Fragestellung geht an die CDU/CSU-Fraktion, Kollege Funk, bitteschön!

Abg. **Alexander Funk** (CDU/CSU): Vielen Dank! Zunächst mal eine ganz allgemeine Frage: Die beiden schriftlichen Stellungnahmen, sind die allen Sachverständigen bekannt? Das macht es dann jetzt schneller und einfacher. Da sind auch sehr viele Vorwürfe, Behauptungen, Thesen aufgestellt. Im Prinzip würde mich zu jeder Einzelnen dann die Antwort der Experten interessieren.

Vorsitzende: Die Stellungnahmen sind bekannt,



das ist geklärt. Es gehen alle Stellungnahmen immer an alle Sachverständigen.

Abg. **Alexander Funk** (CDU/CSU): Deshalb gehe ich dann direkt zu Herrn Dr. Kefer, den ich bitte, etwas zur Kapazität und zu den Kosten zu sagen.

Die zweite Frage geht an den Projektleiter, Herrn Leger, zum Rettungskonzept. Das würde mich ganz besonders interessieren. Schließlich hat niemand die Absicht, einen unsicheren Bahnhof zu errichten.

Vorsitzende: Bevor Sie, Herr Dr. Kefer, das Wort bekommen, bitte ich Mitarbeiter von Bundestagsabgeordneten, nach unten zu kommen, um das Platzkontingent zu nutzen. Dann haben wir oben vielleicht noch den einen oder anderen Platz, damit es heute ein bisschen entspannter wird, bei den Räumlichkeiten. Herr Dr. Kefer, Sie haben das Wort. Bitte!

Dr. Volker Kefer (Deutsche Bahn AG): Herr Funk, ich würde gerne bei der Kapazität und bei den Kosten auf das aufsetzen, was Sie im Prinzip schon aus den Verhandlungen zur Schlichtung und aus den folgenden Informationen heraus kennen. Wir haben im Rahmen der Schlichtung bzgl. des Bahnknotens insgesamt die Kapazität als solches im Detail untersucht und simuliert. Wir haben diese Simulation damals durch ein anerkanntes Unternehmen, auf das wir uns alle miteinander – inklusive der Gegner – verständigt haben, prüfen und untersuchen lassen. Das war das Schweizer Unternehmen SMA. Anschließend sind die Ergebnisse in einer nachgelagerten Runde der Schlichtung nochmal öffentlich diskutiert worden, wo auch die Bewertungsergebnisse vorgestellt wurden durch Herrn Schuler, den Geschäftsführer der SMA. Und die sind am Ende durch Herrn Geißler in der Schlichtung einer finalen Bewertung unterworfen worden. Gegenüber den damals erarbeiteten Befunden haben sich heute keine Veränderungen ergeben. Es ist geblieben, wie es war, mit einer Ausnahme. Wir haben vor kurzer Zeit mit den Projektpartnern eine Zusatzvereinbarung beschlossen, eine Zusatzleistungsvereinbarung, die insbesondere den Bereich des Fildertunnels umfasst. Und diese Zusatzleistungs-

vereinbarung hatte zum Ziel, dass wir bei dem Filderbahnhof zusätzliche Kapazität ermöglichen. Dass es sich um eine Zusatzvereinbarung handelt, erkennt man am besten daran, dass es hierfür auch eine Zusatzfinanzierungsvereinbarung gibt. Das heißt, diese zusätzlichen Leistungen sind in den GWU von S21 nicht zu berücksichtigen, sondern werden gesondert finanziert, in einer zusammen gefahrenen Finanzierung der jeweiligen Projektpartner. Also insofern gibt es keine Veränderung bzgl. der Kapazität des Bahnknotens per se mit Ausnahme dieser Veränderung, dieser Zusatzleistungsvereinbarung in Filder.

Bei den Kosten ist die Situation folgende: Wir haben im Nachgang zur Schlichtung das Projekt erneut zur Diskussion gestellt im Aufsichtsrat der DB AG und haben dort vorgestellt, dass sich insgesamt Projektrisiken in der Größenordnung von 2 Mrd. Euro ergeben. Das hat dazu geführt, dass sich der Aufsichtsrat, auch die Politik und die Öffentlichkeit, mit dem Projekt unter diesem Aspekt komplett nochmal befasst haben. Wir haben im Detail erläutert, was die wesentlichen Risiken sind und wo sie herkommen. Und es ist zum damaligen Zeitpunkt die Entscheidung getroffen worden, durch den Aufsichtsrat der DB AG, das Projekt fortzuführen, mit einem neuen GWU von knapp 6 Mrd. Euro und einer Aufsichtsratsreserve von nochmal ungefähr 500 Mio. Euro. Dieser Kostenrahmen als solcher ist bis heute stabil. Wir haben Strukturen eingerichtet, wo wir jedes Quartal dem Aufsichtsrat über die Kostenentwicklung berichten und wir bewegen uns hier in den einzelnen Risikopuffern, so wie es der Planung entspricht. Von daher gesehen, hat sich auch hier nichts Neues ergeben, sondern eine Fortentwicklung des Projektes gemäß der Planung, die wir damals aufgesetzt haben und die jetzt abgefahren wird. Es haben sich – auch das soll erwähnt werden an der Stelle – aber sehr wohl im Projekt weitere Verbesserungen ergeben bzw. Fortschritte. Wir haben mittlerweile – auch das ist ja in der Schlichtung damals sehr häufig und kontrovers diskutiert worden – die Planfeststellung für die Neubaustrecke komplett. Also von daher gesehen gibt es hier keine Unsicherheiten mehr. Und wir haben von den Planfeststellungen her alles für Stuttgart 21, für den Bahnknoten, mit zwei Ausnahmen. Das eine ist der Planfeststellungsabschnitt 1/3. Das habe ich gerade erwähnt, das ist der Filderbereich, wo wir gemeinschaftlich nochmal



Veränderungen durchgeführt haben. Und uns fehlt noch eine Planfeststellung für ein Nebenbauwerk, nämlich den Abstellbahnhof. Ansonsten sind auch die Planfeststellungen für S21 mittlerweile komplett. Es hat darüber hinaus Planfeststellungen des Eisenbahnbundesamtes für weitere umstrittene Bereiche gegeben, nämlich den so genannten siebten Planänderungsantrag für das Grundwassermanagement. Da wurde ebenfalls lange Zeit bezweifelt, dass das funktionieren würde. Dort liegt der Planfeststellungsbescheid mittlerweile vor. Und es hat mittlerweile auch das sechste Planänderungsverfahren seinen Abschluss gefunden, nämlich für den Brandschutz das Vorsehen zusätzlicher Treppenhäuser im Bahnhof, wo ebenfalls das Eisenbahnbundesamt entsprechende Bescheide erlassen hat. Das bedeutet, wir haben in dem Projekt, was die Genehmigungsverfahren anbetrifft, einen deutlichen Fortschritt. Darüber hinaus sehen Sie heute, wenn Sie nach Stuttgart hineinkommen, dass an verschiedensten Stellen die Anfänge getätigt sind, dass die Tunnelvortriebsmaschinen arbeiten und Arbeiten aufgenommen sind. Der Fortschritt ist dort ebenfalls erkennbar und wir monitoren natürlich auch dort in einem monatlichen Abstand die Fortschritte, um zu sehen, dass wir unseren Inbetriebnahmetermin einhalten werden. Auch da ist die Aussage: Wir haben bis heute keine Veranlassung, den Inbetriebnahmetermin 2021 in Zweifel zu ziehen. Wir werden in den weiteren Arbeiten natürlich beobachten, was sich innerhalb der Tunnelbauwerke ergibt. Aber auch dort ist es so, dass wir bislang von Bodenverhältnissen nicht überrascht worden sind. Das heißt also, die Bodenerkundungen, die wir im Vorfeld gemacht hatten, haben bislang bei Stuttgart 21 in dem Bahnknoten, aber auch bei der Schnellfahrtstrecke so weit getragen. Also von daher gesehen, gibt es auch dort bislang keine Überraschungen. Soweit mein Bericht.

Vorsitzender: Danke, Herr Dr. Kefer! Ich glaube es war eher auch ihre ausführliche Stellungnahme. Dann für die zweite Frage, Herr Leger.

Manfred Leger (DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, I.G.): Das sollten wir schon mal zweigleisig beantworten. Natürlich gibt es ein Rettungskonzept für alle Tunnelbauwerke. Alle 500 Meter gibt es einen

Querschlag, der dient, wenn im Tunnel A eine Havarie passiert, zur Entfluchtung der betroffenen Passagiere in dem Tunnel B, der dann freigehalten wird, abgeschottet ist, und dort auch die Evakuierung vorgenommen wird. Wir haben im gesamten Netzwerk, sowohl in Stuttgart wie auf der Neubaustrecke, detaillierte Rettungszufahrten definiert. Die sind auch so ausgelegt, dass bestehende Fahrzeuge im Umfeld Stuttgart und auf der Neubaustrecke auch diese Strecken befahren können. Wir werden feste Fahrbahnen einbauen, um dort die Befahrbarkeit der Bahnstrecken ebenfalls sicherzustellen. Es gibt eine Lösung, die mit den Feuerwehren diskutiert wurde, was die Auslegung der Löschwasserleitungen betrifft. Wenn Sie an den Bahnhof gehen, dort gibt es eigentlich überhaupt keine Veränderungen all der Dinge, die wir schon lange diskutieren und kennen. Wir haben eine auf der absolut sicheren Seite definierte Größenordnung an Passagieren, sowohl aus einem Zug wie von den Bahnsteigen. Diese ergibt aus einer EBA-Formel, die Sie alle kennen, 16.164 Passagiere die dort in einer Spitzenperiode zu entfluchten sind. Wir alle wissen, dass die Zahl mit einem enormen Sicherheitszuschlag belegt ist. Es gibt mittlerweile detaillierte Rauchgutachten, wo wir genau feststellen können, dass wir die Zeiträume, die wir brauchen, um die Leute aus dem Bahnhof rauszukriegen, auch absolut einhalten. Herr Bieger, gibt es noch etwas, was Sie ergänzen können?

Vorsitzender: Herr Bieger, bitte!

Klaus-Jürgen Bieger (Deutsche Bahn AG): In Ergänzung zu den Aussagen von Herrn Leger ist ganz wichtig, dass die ganze Anlage – ich habe es auch schon mal betont – nach europäischer und deutscher Norm gebaut ist. Da gibt es keine Abweichungen, das ist alles nachgewiesen. Und zwar ist das gerade – wie schon bestätigt wurde von Herrn Dr. Kefer – wieder mit der sechsten Planänderung, die ja übrigens nicht alleine vom Eisenbahnbundesamt gemacht wird, sondern unter erheblicher Beteiligung der Träger öffentlicher Belange, spricht: der Feuerwehr Stuttgart, dem Regierungspräsidium Stuttgart, hier bestätigt worden. Das heißt, es funktioniert. Es funktioniert für die Tunnel, es funktioniert auch auf dem Bahn-



hof. Und alles – das ist auch schon erwähnt – mit den hohen Personenzahlen, auf der sicheren Seite.

Vorsitzender: Danke, Herr Bieger! Dann kommt jetzt für die Fraktion ... Herr Funk, war noch etwas offen?

Abg. **Alexander Funk** (CDU/CSU): Ja, dazwischen hatte ich eingangs auch gefragt, ob die schriftlichen Stellungnahmen bekannt sind. Da ist ja der konkrete Vorwurf, dass die 500 Meter zu lang sind. Dass es nach internationaler Norm unter maximal 350 Meter diese Fluchtwege geben müsste und die Tendenz zu 250 Meter geht. Wenn ich mir vorstelle, ich sitze in einem solchen Zug im Tunnel und müsste heraus, erscheint es mir schon als ein Unterschied, ob ich 500 Meter oder 250 Meter rennen soll. Deshalb hierzu eine Stellungnahme, bitte.

Vorsitzender: Herr Leger, bitte!

Manfred Leger (DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH, I.G.): Sie müssen unterscheiden zwischen Straßen und Eisenbahntunneln. Im Eisenbahnbereich gibt es eine hohe Brandschutzanforderung für die Schienenfahrzeuge. Je länger der Tunnel ist, umso höher ist der Brandschutz in Schienenfahrzeugen. Das gibt es im Straßenbereich nicht. Das heißt, diese 300-Meter-Regel, die Sie vom Straßenverkehr kennen, gibt es in Eisenbahnen nicht. Für Eisenbahnen ist normative Vorgabe in der EU immer noch 500 Meter bei Doppelröhren, also Röhren, die miteinander korrespondieren und 1.000 Meter bei einröhrigem Bereich mit Notausgängen. Das heißt, wir befinden uns zu 100 Prozent im normativen Ansatz. Außerdem ist es so, dass Sie nicht 500 Meter laufen müssen bei 500 Meter Abständen, sondern maximal 250 Meter laufen werden. Und die Kennzeichnungen im Tunnel sind so vorgesehen, dass Sie immer die Wegweisung in die richtige Richtung haben.

Vorsitzender: Das kennen wir von den Autobahnen. So, jetzt kommt die Frau Kollegin Leidig für die Fraktion DIE LINKE.

Abg. **Sabine Leidig** (DIE LINKE.): Ich möchte vorweg sagen, dass ich es beachtlich finde, wie groß nach wie vor das öffentliche Interesse ist an dieser größten, teuersten Baustelle Deutschlands. Ich möchte auch vorweg schicken, dass ich es ausgesprochen schlecht finde, dass die CDU/CSU verhindert hat, dass wir hier eine Übertragung bzw. eine Aufzeichnung dieser Anhörung haben, die dann, dem großen öffentlichen Interesse geschuldet, auch zur Verfügung gestellt werden kann. Wir haben das beantragt. Es wäre sehr schön gewesen, wenn Sie so viel Transparenz auch an dieser Stelle möglich gemacht hätten.

Zweite Vorbemerkung: Wir haben zwei Stellungnahmen vorliegen. Diese gehen ausführlich und detailliert auch auf die Punkte ein, die wir in unserem gemeinsamen Antrag, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, der ja Anlass ist für diese Anhörung, zusammengestellt haben. Die vier Topmanager der Bahn, die hier sitzen und der Direktor des Institutes haben im Vorfeld dieser Anhörung keinen einzigen Satz zu Papier gebracht. Und ich muss sagen, ich finde, damit drücken Sie eine Missachtung aus gegenüber dem Parlament und der öffentlichen Kontrolle, der demokratischen Kontrolle eines solchen gigantischen Bauvorhabens, die einfach nicht angemessen ist. Wenn ich Arbeitgeber wäre, Sie hätten eine Abmahnung bekommen. Jetzt möchte ich zwei Fragen an Herrn Luik richten, der ja eine ausführliche Stellungnahme abgeliefert hat. Wir haben von Herrn Kefer jetzt gerade gehört, dass es im Grunde gar kein Problem gibt. Und Sie haben – das möchte ich nochmal vorweg schicken – mehrfach über Probleme bei dem Projekt Stuttgart 21 publiziert. Sie sind für Ihre Arbeiten, Ihre Dokumentationen auch von Problemen im Jahr 2010 bereits mit einem Preis des „Netzwerk Recherche“ ausgestattet worden, dem Leuchtturm für besondere publizistische Leistungen. Sie stellen in Ihrer Stellungnahme fest, dass Stuttgart 21 ein volkswirtschaftlich schädliches Projekt darstellt. Ich möchte gerne von Ihnen hier hören, warum Sie zu dieser Einschätzung kommen.

Die zweite Frage bezieht sich auch auf das Thema „Brandschutz“. Vor allem aber darauf, dass das Eisenbahnbundesamt sowohl jetzt bei der kürzlich erteilten Brandschutzgenehmigung als auch bei anderen Genehmigungen immer wieder Ausnahmen gemacht hat, bzgl. Stuttgart 21. Meine Frage



an Sie ist: Wie schätzen Sie die Rolle des Eisenbahnbundesamtes ein? Wie sehen Sie die Rolle des Eisenbahnbundesamtes auch in Bezug auf seine Unabhängigkeit, die eigentlich notwendig wäre? Danke!

Vorsitzender: Beide Fragen gingen an Herrn Luik. Ich bitte, von Beifallsbekundungen und ähnlichem abzusehen. Was im Deutschen Bundestag gilt, gilt auch im Ausschuss. Auch wenn ich weiß, dass man sich emotional natürlich hinreißen lässt, bitte ich davon abzusehen. Jetzt kommen Sie zu Wort, Herr Luik.

Arno Luik (Journalist): Ich möchte mich bedanken, dass ich hier sein kann bei diesem Ausschuss. Die Frage war, woher ich meine Erkenntnisse beziehe. Die beziehen sich immer auf Dokumente bzw. Unterlagen der Bahn. Gerade hatte der Herr Funk gesagt, „Niemand hat die Absicht einen unsicheren Bahnhof zu bauen“. Wir leben in Berlin, „Niemand hat die Absicht eine Mauer zu bauen. ...“...(Empörte Zwischenrufe) ... S21 wird ...

Vorsitzender: Herr Luik hat das Wort.

Arno Luik (Journalist): S21 wird, so es denn je verwirklicht wird, ein Schadbahnhof der ganz besonderen Art. In Fragen der Leistung, der Sicherheit, des Brandschutzes, des Komforts für die Reisenden, der dramatisch gefährlichen Gleise und Bahnsteigneigung, der ständig steigenden Kosten, der Unwirtschaftlichkeit. Ich möchte dazu, als meinen ersten Zeugen, Frei Otto aufrufen, einer der kreativen Schöpfer von Stuttgart 21. Als Frei Otto vor wenigen Wochen starb, wurde er gerühmt als einer, der der Baukunst hierzulande mehr Impulse gegeben habe, als alle deutschen Kollegen zusammen. Frei Otto, der den Plan des Stuttgarter Tiefbahnhofs S21 mitentworfen hat, hat sich zuletzt – und das ist fast vergessen – von S21 radikal distanziert. Für Frei Otto war S21 das „schönste Projekt meines Lebens“. Dass er es verwerfen musste, war für ihn die Tragik seines Lebens. Wohl noch nie hat ein Architekt sein eigenes Werk so drastisch verurteilt wie Frei Otto.

Aber er konnte nicht anders. Während der mehr als ein Jahrzehnt langen Planungsphase hatte er neues Wissen über die besonderen Risiken in Stuttgarts tückischem Untergrund erhalten. Otto: „Mit diesem Wissen von heute, kann ich dieses Projekt nicht mehr verantworten. Ich würde auch nicht mehr in die Tiefe gehen. Das wollte ich sowieso nie, das wollte der Auftraggeber“. Und so sah er sich am Ende seines Lebens moralisch verpflichtet, vor dem Bau zu warnen. Man muss die Notbremse ziehen, sagte er, S21 gefährde Leib und Leben. Aber S21 wird noch aus einem anderen Grund ein Schadbahnhof. Er ist unwirtschaftlich. Und da ist mein zweiter Zeuge Bahnchef Rüdiger Grube. Dass die Bürger in Baden Württemberg S21 akzeptiert haben, liegt vor allem an zwei Versprechungen: der Kostendeckel von 4,5 Mrd. Euro und die 50-prozentige Leistungssteigerung gegenüber dem bestehenden Bahnhof. Das war die Basis für die Volksabstimmung im November 2011. Und weil die Baden-Württemberger den Versprechungen aus Politik und Bahn vertrauten, stimmten sie schließlich für den umstrittenen Bau. Doch der Kostendeckel ist gesprengt. Nach der Abstimmung erklärte Bahnchef Rüdiger Grube, S21 werde 6,8 Mrd. Euro kosten und alle wissen, er wird noch viel teurer. Vor wenigen Wochen gestand ja die Bahn – wir haben es gerade gehört – der mit S21 untrennbar verbundene Filderbahnhof muss neu geplant werden, neu konzipiert werden und das wird viel kosten. Es ist ein Skandal und das noch in Parenthese. Seit zwei Jahren werden dazu die vorhandenen Zahlen des Bundesrechnungshofes unter Verschluss gehalten, zum Projekt S21. Warum bloß werden sie unter Verschluss gehalten? Sind sie so brisant? Und jetzt, das ist auch eine Frage für den neuen Aufsichtsrat der Bahn, weil mit S21 verantwortet nicht nur Bahnchef Grube nach eigener Rechnung einen volkswirtschaftlichen Schadbahnhof. Denn die Wirtschaftlichkeitsgrenze für S21 – so Grube vor der Abstimmung – liege bei 4,7 Mrd. Euro Baukosten. Mein dritter Zeuge in dieser Frage ist Uwe Beckmeyer, Staatssekretär im Bundeswirtschaftsministerium. Dass S21 unwirtschaftlich sein wird, weiß auch die Bundesregierung. Uwe Beckmeyer sagte in seiner Grußadresse bei einer Tagung der IG Metall und des Verbandes der Deutschen Bahnindustrie am 12. November 2014 in Berlin vor mehr als 100 Leuten: „Bei Stuttgart 21 wird eine Unmenge Geld eingesetzt für ein Projekt, das einen Kosten-



Nutzen-Faktor von unter 1 hat, also negativ ist. Diese Gelder fehlen im Ausbau der Bahnstrecken vor den Häfen in Norddeutschland.“ Im Klartext: S21 kanibalisiert andere, viel wichtigere und viel sinnvollere verkehrspolitische Infrastrukturmaßnahmen und zwar nicht nur in Norddeutschland, sondern in ganz Deutschland. Ich habe einige Beispiele aufgeführt in meiner Stellungnahme zur Anhörung, Anmerkung Seite 11 und 11ff, und dezidiert ausgeführt, was für Projekte kanibalisiert werden. Wie ist es möglich, wie ist das in Zeiten von leeren öffentlichen Kassen zu rechtfertigen? Da bröckeln und bröseln Brücken im ganzen Land. Da mangelt es überall an Geld für notwendige Instandhaltungen des Schienennetzes und der Autobahn. Viel zu häufig lebt man von der Substanz. Aber Milliarden scheinen übrig zu sein für S21. Für ein Projekt, dass in Zukunft den Bahnverkehr wirklich massiv behindern wird. Man muss sich das in Erinnerung rufen, was in Stuttgart und mit den Stuttgartern passiert. Hoch und heilig wurde ihnen jahrelang versprochen, dass Ding, das da gebaut wird, würde nicht allzu viel kosten, es verbessere den Verkehr ungemein. Man werde in Zukunft schneller in Bratislava sein. Man brauche Stuttgart 21 unbedingt – so hieß es in Anzeigen – für die auch Prof. Martin warb mit dem Spruch: Falls S21 nicht komme – „verlieren die Menschen in Baden Württemberg den Anschluss“. Es hieß auch, Stuttgart werde das neue Herz Europas. Davon ist schon lange keine Rede mehr. Der geplante 8-gleisige Tiefbahnhof kann nicht 50 Prozent mehr leisten, als der heutige 16-gleisige Bahnhof. Er leistet auch nicht mal die von der Bahn zuletzt im so genannten Stress-test versprochenen 30 Prozent mehr. Das ist wirklich Propaganda. Kein 8-gleisiger Bahnhof auf dieser Welt schafft diese Leistung. Die immense versprochene Leistungssteigerung war auch ein Wert, wie erst nach dem Volksentscheid bekannt wurde, der in Wahrheit gar nicht angestrebt worden war. Die Planfeststellung für S21 von 2005 geht von nur 32 Zügen aus. Darauf sind auch die Fußgängeranlagen, die Aufzüge, die Treppen konzipiert. Im Klartext: S21, anders als es viele Jahre hieß und zum Teil auch immer noch heißt, dient definitiv nicht der Verbesserung des Bahnverkehrs. S21 dient nicht dazu, mehr Verkehr auf die Schienen zu bringen, im Gegenteil. S21 verkleinert einen der wichtigsten deutschen Bahnknoten. S21, und das muss man so drastisch sagen, ist somit

ein nicht genehmigter Rückbau der Verkehrsinfrastruktur. Und das, man muss sich das vor Augen führen, für mindestens 6,8 Mrd. Euro. Für einen Bahnhof in der schwäbischen Südprovinz 6,8 Mrd. Euro. Der neue Hauptbahnhof hier in Berlin, das ungefähr 6mal so groß ist wie Stuttgart, kostete 1,2 Mrd. Euro. Und weil das zu viel war, wurden sogar die Bahnsteigüberdachungen verkürzt. S21 ist ein ökonomischer und verkehrspolitischer Schadbahnhof. Er ist auch – jetzt benutze ich ein Wort, das habe ich noch nie benutzt – er ist auch ein „Quälbahnhof“, was den Komfort der Reisenden angeht. Unterdimensionierte Aufgänge, extrem schiefe Bahnsteige, allgemeine Enge. S21 für 6,8 Mrd. Euro ist ein wirklich – so muss man das sagen – lebensgefährlicher Risikobahnhof. Jetzt komme ich ...da können Sie lachen, was den Brandschutz angeht... ..(Zwischenrufe ohne Mikro)...

Vorsitzender: Bei den Sachverständigen haben wir keine Redebegrenzung. Herr Luik, Sie werden sicher auch zum Ende kommen.

Arno Luik (Journalist): Was den Brandschutz angeht, also ... ich freue mich, dass hier die Reaktion so ist, wie sie ist. Die Ereiferung zeigt ja, dass an den Punkten offensichtlich was dran ist. Und das möchte ich wirklich sagen, es geht mir hier nicht um Ideologie – wie hier der Zwischenruf kam – sondern ich beziehe mich wirklich nur auf rein rationale, auch von Gutachtern begutachtete Sachen. Ich frage mich, wie S21 eigentlich überhaupt möglich wurde, dass es letztendlich in Angriff genommen wurde, nach immerhin einer Planungszeit von 25 Jahren. Man muss sich auch nochmal in Erinnerung rufen, S21 ist keine Idee von Bahningenieuren, von Verkehrsspezialisten. S21 ist eine Idee von einem Architekturstudenten vor über 25 Jahren, der bei Norman Forster in London hospitierte. Deswegen handelt es sich um ein Stadtprojekt und nicht um ein Bahnprojekt. Es ist ein Risiko, der S21, in mehreren Punkten. Es gibt bei S21 Ausnahmegenehmigungen, was enge Tunnel anbelangt. Es gibt Ausnahmegenehmigungen, was das schützende Wasser anbelangt. Das ist in der Schlichtung vom 27. November 2010 diskutiert worden. Es gibt Ausnahmegenehmigungen für einen Abriss denkmalgeschützter Bauten usw.



Es gibt viele Ausnahmegenehmigungen, aber die größte Frage ist die nach dem Brandschutz. Der Brandschutz erfüllt die heutigen Anforderungen nicht, beispielsweise die angelegt werden beim Sankt-Gotthard-Basistunnel, die angelegt werden beim Eurotunnel zwischen Frankreich und England. Es wurde gesagt, der Querstand sei 500 Meter, in Europa ist allgemein bei Bahnen auch der Brandschutz auf die Rettungstollen, die Querstollen auf 250 Meter angestrebt. Und ein Projekt, das super modern sein will, muss diesen Anforderungen heute entsprechen, das ja erst in der Zukunft realisiert sein wird. Der Brandschutz – sagt der Sachverständige Keim, der Experte war bei der Anhörung in Kaprun, bei der Brandkatastrophe 2000, wo 155 Menschen umgekommen sind – das sei eine himmelschreiende Katastrophe. Er begründet es unter anderem damit – ich will jetzt nur ein paar Punkte nennen: Die zu Rettenden und die Fliehenden müssen die gleichen Wege benutzen wie diejenigen, die retten wollen. Die Züge, die fahren, sind heutzutage rollende kleine Chemiefabriken. Wenn da mit Wasser beispielsweise gelöscht werden soll, wir haben gehört, dass Wasseranlagen in den Tunneln sind und dort mit Wasser gelöscht wird, entstehen gefährliche Säuren und Gase. Das wird ein hoch giftiger Cocktail. Die Entrauchung in der Bahnhofshalle ist noch nicht geklärt. Da gibt es keine gültige Simulation im Augenblick. Die Entrauchung ist eine große Frage, die noch zu klären ist. Es gibt viele Fragen, die bei einem Projekt von dieser Größenordnung zu klären sind. Ich habe eben angesprochen, dass das Ganze eine Idee von Stadtplanern war und das prinzipielle Sicherheitsproblem ist, dass der Bahnhof in einer extremen Schiefelage liegt. Man muss sich vorstellen, das ist bedingt dadurch, dass unter und über dem Bahnhof S- und U-Bahnlinien sind in Stuttgart. Der Bahnhof liegt auf einem riesigen 400 Meter langen Trog. Und dieser Trog ist extrem schief. Der liegt so extrem schief, dass er auf die Höhe eines ICE-Zuges 6,2 Meter ausmacht. Das ist eine einzigartige Schiefelage, weltweit, bei einem Bahnhof dieser Größe. Dieses Absägen von dieser außergewöhnlichen welt-einzigartigen Schiefelage – ich habe das in meiner schriftlichen Stellungnahme begründet auf den Seiten 5 bis 9 – das ist im Grunde ein Thriller. Da kann man sehen, wie aus einer IBO-Vorschrift, einer klaren Mussvorschrift, eine Sollempfehlung oder letztlich eine „Wollenempfehlung“ wurde.

Wie prinzipielle Sicherheitsempfehlungen ausgehebelt werden im Laufe des Genehmigungsprozesses. Für mich ist es schlichtweg unmöglich mir vorzustellen, dass ein einfacher EBA-Beamter, ein Fachmann des EBA sich traut, ohne Anordnung von oben, einen solchen Vorstoß gegen herrschende Sicherheitsnormen vorzunehmen und es durchzuwinken, dass in Stuttgart tatsächlich ein Steilhang entsteht, der der Höhe eines ...ich will das nur bildlich machen, 2-geschossigen Wohnhauses entspricht. Übrigens war für Heiner Geißler in den Schlichtungsverhandlungen zu S21 – das nur zur Erinnerung – diese exorbitante Neigung übrigens ein k.o.-Argument für das Projekt. Überhaupt bei dem Projekt S21, und das macht das Ganze für mich zu einem politischen Wirtschafts-Thriller, der noch geschrieben werden muss. Es ist interessant die Frage, ob das EBA tatsächlich als die wichtigste Kontrollbehörde unabhängig von politischem Einfluss agieren kann. Ich will einen kleinen historischen Exkurs machen, wenn Sie mir das erlauben. ...

Vorsitzender: Wir sind ja hier nicht in der grundsätzlichen Debatte.

Arno Luik (Journalist): Einen ganz kleinen. ...

Vorsitzender: Sie reden schon über 11 Minuten.

Arno Luik (Journalist): Einen ganz kleinen historischen Exkurs über die Rolle des EBA. Am 7. Juli 2000 – es hat mit S21 konkret zu tun – hielt Walter Krip Ganz, damals Sachbereichsleiter bei der EBA-Außenstelle in Hamburg – ein Referat in der Landesfeuerwehrschule in Hamburg. Er war für die Sicherheitsmängel bei der Deutschen Bahn zuständig und ein Top-Mann des EBA. Er war auch Chefvermittler der Behörde bei der Eschede Eisenbahnkatastrophe und er hält einen kritischen Vortrag in der Feuerwehrfachschiele. Darauf schrieb der damalige Bahnchef Mehdorn einen Brief an den damaligen EBA-Präsidenten Herrn Horst Stuckli, in dem es hieß: Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie Herrn Krip Ganz und wahrscheinlich viele andere Damen und Herren aus dem EBA, die so denken wie er, auf dieses Thema ansprechen



bzw. zur Rechenschaft ziehen würden. Herr Stuckli antwortet Herrn Mehdorn, er sei von dem Vorgang ebenso erschüttert. Die Folgen: Krippanz wurde seiner Aufgaben entbunden und von Hamburg nach Bonn versetzt. Die disziplinarischen und sonstigen Maßnahmen im EBA als Folge der Intervention des Bahnchefs waren von Stuckli mit dem damaligen Bundesverkehrsminister Klimt und dessen Staatssekretärin Elke Ferner abgestimmt. Diese hätten den Maßnahmen zugestimmt. Und der damalige verkehrspolitische Sprecher der CDU – er sitzt hier in diesem Ausschuss, Dirk Fischer – sagte damals zu diesem Vorgang: Ich halte das für einen völlig unglaublichen Eingriff in die Kontrollfunktion des Eisenbahnbundesamtes. Ich danke Ihnen, vorläufig.

Vorsitzender: Dann kommt jetzt für die SPD-Fraktion die Kollegin Sawade.

Abg. **Annette Sawade** (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich hätte natürlich große Lust, episch breit zu kommentieren, was gerade gesagt wurde. Aber wir haben eine Anhörung mit dem Ziel – und das war ja auch der Inhalt des Antrages der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und DIE LINKE. – dass wir zur Klärung von offenen Fragen beitragen wollen. Das war vielleicht jetzt nicht ganz so hilfreich. Außerdem muss ich ehrlich sagen, als ehemalige Stadträtin von Stuttgart, das als schwäbische Südprovinz zu bezeichnen, dagegen muss ich mich schon verwahren. Das ist immerhin die Landeshauptstadt. Ich begrüße natürlich auch die Zuhörer und finde es interessant und gut, dass Sie alle da sind. Wir wollen uns heute fachlich und sachlich austauschen, um offene Fragen zu klären.

Jetzt komme ich zu meinen Fragen. Ich gebe weiter keine Kommentare ab. Zunächst an Herrn Dr. Kefer: Wie sieht denn nach Ansicht der DB AG der Zeitplan bei der Durchführung von S21 aus? Und weshalb gab es denn Verzögerungen? Ich nenne nur eine gewisse Artenschutzproblematik, und eine Gesetzesänderung, die ja letztendlich auch für andere gelten muss und nicht nur für S21, zum Beispiel in Bezug auf Brandschutz. In welchen Bereichen läuft es denn nach Plan? Und welche Optimierungsmöglichkeiten haben Sie? Es gab Zeitungsartikel, die besagten, es gibt ein Jahr

Verzögerung in der Bauplanung. Wir kennen es vom Grundwassermanagementgenehmigungsverfahren. Welche Überlegungen haben Sie angestellt, um diese Zeitrückstände aufzuholen? Das wäre die Frage an Herrn Dr. Kefer.

Meine zweite Frage geht an Prof. Martin: Wie schätzen Sie den derzeitigen Bauablauf ein? Halten Sie nach wie vor an der positiven Einschätzung des Betriebskonzeptes fest- Entmischung der Verkehre, Entflechtung der Behinderungspunkte, Verminderung von Haltezeiten, Erhöhung der Strecken und Einfahr- und Ausfahrgeschwindigkeiten, Schaffung von zusätzlichen Verbindungen? Es wurde eben diese Schräglage bei den Bahnsteigen erwähnt. Vielleicht können Sie dazu auch etwas sagen.

Vorsitzender: Danke! Dann Herr Dr. Kefer, bitte!

Dr. Volker Kefer (Deutsche Bahn AG): Zunächst zum Zeitplan. Was für Verzögerungen hat es gegeben und was haben wir uns vorgenommen, um den Zeitplan einzuhalten? Zunächst hat es Verzögerungen gegeben wegen der Planrechtsverfahren, die gelaufen sind, am Anfang des Projektes, die nicht in der Geschwindigkeit abgearbeitet wurden, wie wir das ursprünglich in den Planungen hinterlegt hatten. Wir haben in der Folge mit dem Eisenbahnbundesamt Diskussionen darüber aufgenommen, ob und wie wir zu Kapazitätserhöhungen in der Bearbeitung kommen. Das läuft heute – würde ich mal sagen – besser, es läuft aber noch nicht komplett zufriedenstellend. Da sind wir weiterhin im Kontakt, um die Prozesse deutlich zu optimieren. Wir haben auf unserer Seite ebenfalls Veränderungen vorgenommen, indem wir beispielsweise ein Team eingesetzt haben, was sich ausschließlich mit der Antragstellung und der Erarbeitung der dazu erforderlichen Unterlagen beschäftigt, sodass wir von vornherein mit einer hohen Qualität in diese Antragstellung hineingehen. Also, ein Bereich sind die ganzen Planrechtsverfahren. Und nachdem wir weiterhin davon ausgehen, dass das Eisenbahnbundesamt für uns nicht nur der zuständige, sondern auch der am Ende bestätigende und erlaubende Partner ist, werden wir weiterhin mit dem Eisenbahnbundesamt diese Vorgehensweisen optimieren. Wir ziehen dort keine Kompetenz in Zweifel. Es geht



lediglich um die Bearbeitungskapazität und nicht um die Kompetenz.

Zweiter Punkt, warum es Verzögerungen gegeben hat. Insbesondere haben wir nach wie vor Verzögerungen in dem Planfeststellabschnitt 1.3. Das ist im Wesentlichen der Filderbahnhof. Dort haben wir Verzögerungen dadurch generiert, dass wir eine zusätzliche Anhörung gemacht haben, nachdem die Volksabstimmung gelaufen ist. Und diese zusätzliche Anhörung hat schlichtweg zu Verzögerungen geführt. Wir haben das damals in Abstimmung und auf Bitten der Landesregierung getan, weil wir dort weiterhin Transparenz und Information den Vorzug gegeben haben. Hier ist die Vorgehensweise die, dass wir im Planfeststellabschnitt 1.3 durch die jetzt kürzlich erfolgte Zusatzleistungsvereinbarung im Grunde in der Lage sind, den Abschnitt aufzuteilen in zwei einzelne Abschnitte. Denn durch das, was wir dort bauen wollen, bleibt zunächst der S-Bahnhof, den es heute dort oben gibt, unberührt. Das heißt, der Verkehr kann ganz normal weiterlaufen, während der gesamten Laufzeit des Projektes. Unabhängig davon, kann die Schnellfahrstrecke als solches ebenfalls durchgeplant und final planfestgestellt werden. Dann erfolgt sozusagen eine Verbindung dieser beiden Systeme durch eine Kurve und ein so genanntes 3. Gleis, was wir dort eingeführt haben. Wir haben damit die Möglichkeit, die Verfahren Schnellfahrstrecke auf der einen Seite und S-Bahn-Betrieb auf der anderen Seite ein Stück weit zu entzerren. Das gibt uns weiterhin die Möglichkeit, bei dem Inbetriebnahmetermin 2021, wie wir ihn vereinbart haben, zu bleiben. Die entsprechenden Vorgehensweisen sind dort mit den Beteiligten abgestimmt bzw. in Abstimmung. Und wir gehen davon aus, dass es gelingen wird, die entsprechenden Zeiten zu realisieren.

Der dritte große Bereich, wenn Sie nach dem Zeitplan fragen, ist der Bereich der Tunnelbauwerke. Dort haben wir im Jahr 2014 angefangen mit den so genannten Angriffen. Das heißt also, mit dem Vorbereiten der jeweiligen Stellen, wo der Tunnel beginnt. Es gibt zwei mögliche Arten des Vortriebes. Das eine ist die so genannte bergmännische Art, wo keine Maschinen zum Einsatz kommen, sondern konventionell gegraben wird mit Baggern und Schaufelradladern. Und es gibt die zweite Möglichkeit, über Tunnelvortriebsmaschinen zu arbeiten. Welches der Verfahren angewendet

wird, hängt davon ab, wie der Untergrund im Berg ist. Das ist untersucht worden und wir haben aus den entsprechenden Erkenntnissen, beispielsweise bei dem Fildertunnel, durch ein Planänderungsverfahren eine Tunnelvortriebsmaschine im Einsatz. Und wir können zum heutigen Zeitpunkt konstatieren, dass Tunnelvortriebsmaschinen grundsätzlich sehr viel schneller sind als der konventionelle Vortrieb. Die Faustregel, die man sich merken kann, ist, wir brauchen pro Monat in der Größenordnung im Bahnknoten einen Kilometer Tunnelfortschritt, um rechtzeitig fertig zu werden. Und was man sich auch merken kann, ist: bei den Fildertunneln, wo im Moment die Tunnelvortriebsmaschine im Einsatz ist, schaffen wir diesen Kilometer allein im Monat. Das heißt also, die Tunnelvortriebsmaschine ist dort sehr viel schneller als der bergmännische Vortrieb in anderen Bereichen, sodass wir insgesamt davon ausgehen, dass wir unter Einsatz von Tunnelvortriebsmaschinen plus konventionellen Vortrieben diesen Kilometer pro Monat auch erreichen werden, sodass wir tatsächlich im Jahr 2019 wie geplant mit den Rohbau durch sind. Das alles basiert auf der Annahme, dass uns unterwegs in den Bauwerken nicht irgendetwas Unvorhergesehenes passiert, trotz der ganzen Probebohrungen die wir gemacht haben. Ich sagte eingangs, dass es aber bislang so etwas noch nicht gegeben hat und wir sind mittlerweile insgesamt schon etliche Kilometer im Berg.

Bei der Schnellfahrstrecke geht es noch schneller. Dort sind teils die Tunnelvortriebsmaschinen schon kräftig am Arbeiten, sodass wir davon ausgehen, dass das zeitbestimmende Element eher der Bahnknoten S21 ist, als die Schnellfahrstrecke. Aber insgesamt gesehen glauben wir, dass der Rohbau einigermaßen dort zeitlich herauskommt, wo wir es erwartet haben. Das wird, wie ich auch schon sagte, auf einer monatlichen Basis angeschaut und die Fortschritte werden jeweils gemessen. Und es wird immer wieder die Rechnung nach vorn heraus gemacht, schaffen wir 2021 oder nicht? Wir würden, falls wir irgendwo ernsthaftes Bedenken bekommen, dass es nicht geht, selbstverständlich unseren Aufsichtsrat bzw. dann auch die Öffentlichkeit darüber informieren. Davon können Sie ausgehen. Alles andere wäre politisch, aber auch gesellschaftsrechtlich nicht korrekt.



Vorsitzender: Danke, Herr Dr. Kefer! Dann Herr Prof. Dr. Martin!

Prof. Dr. Ullrich Martin (Institut für Eisenbahn- und Verkehrswesen): Herr Vorsitzender, Frau Sawade, vielleicht gestatten Sie mir zu Beginn einen Satz, hinsichtlich der Anmerkung von Frau Leidig. Denn sie hat mich ja persönlich angesprochen, hinsichtlich der Missachtung des Parlaments. Ich sehe das nicht so, ganz im Gegenteil. Denn ich war bereits am 10.11.2010 hier geladen im hohen Haus und habe dort auch eine ausführliche Stellungnahme abgegeben, die selbstverständlich öffentlich ist und auch hier zur Verfügung steht. Und wenn ich mir Ihre aktuelle Anfrage, die Sie gemeinsam mit der Fraktion der Grünen hier vorgelegt haben, anschauere, kann ich aus meiner Sicht dort substantiell nichts Neues seit 2010 erkennen. Da sich ansonsten die Bedingungen auch nicht verändert haben – aus meiner ingenieurtechnischen Sicht betrachtet – gelten die damals gemachten Aussagen von mir uneingeschränkt. Insofern ist es keine Missachtung des hohen Hauses, sondern ich wollte auch den vielbeschäftigten Abgeordneten Arbeit ersparen, indem ich jetzt nochmal etwas mit gleichem Inhalt zur Kenntnis gebe. Also, Sie können gern zu Protokoll nehmen, die Aussagen von damals gelten auch als Stellungnahme für die heutige Anhörung.

Zu Ihrer Frage, Frau Sawade: Wie schätzen sie den derzeitigen Bauablauf ein? Das ist natürlich aus meiner Sicht nicht mit dem Detaillierungsgrad zu machen, wie eben von Herrn Dr. Kefer dargestellt. Es ist auch nicht meine Aufgabe. Ich bin auch nicht so in das Projekt involviert, dass ich jeden Tag den aktuellen Stand im Bauablauf prüfen müsste. Generell kann ich natürlich nur aus der Kenntnis des Projektes im Allgemeinen sprechen und in Bezug auf die Teile, mit denen wir uns im Speziellen beschäftigt haben, sowie aus meiner eigenen Erfahrung bei der Tätigkeit der verschiedenen Großprojekte in Deutschland und außerhalb Deutschlands. Da muss man natürlich feststellen, dass aus der derzeitigen Situation, beim derzeitigen Baustand ich das so einschätze, dass aus ingenieurtechnisch-organisatorischer Sicht, und nach Kenntnisstand heute, der Termin zu halten sein wird. Das wird aus meiner Sicht nicht das größte Problem sein. Die wesentlichen Probleme ergeben sich regelmäßig in solchen Projekten eher da-

durch, dass sich die technischen oder rechtlichen Rahmenbedingungen zwischenzeitlich im Bauablauf ändern, oder dass sich von politischer Seite Veränderungen ergeben, Änderungswünsche die dann in dem laufenden Bauprozess eingepflegt werden müssen. Das sind aus meiner Sicht die beiden wesentlichen Ursachen für die Verzögerungen. Gleichwohl ist natürlich festzuhalten, Herr Dr. Kefer hat ebenfalls darauf hingewiesen, dass ein solches, obwohl gut geplantes Projekt, aufgrund der Komplexität der vielfältigen Gewerke, die dort zugange sind, nicht im Vorfeld so abgeschätzt werden kann, dass man jedwede Herausforderung, die dabei entsteht, ausschließen kann. Jeder, der mal ein Eigenheim gebaut hat, wird das ein Stückweit bestätigen können. Und hier ist noch ein Unterschied zwischen einem Eigenheimbau und einem solchen Großprojekt. Das heißt, es ist regelmäßig so, dass auch Herausforderungen bei solchen Projekten auftreten. Und dann ist es genau die Aufgabe der Ingenieure, der Leute, die im Projekt tätig sind, ggfls. auch mit Hilfestellung von außen diese Probleme zu meistern. Das ist uns bisher in vielen Fällen gelungen, in manchen auch nicht, zugegebenermaßen. Aber in den meisten Fällen ist es uns gelungen, das zeigen unsere Infrastrukturprojekte – nicht nur bei der Eisenbahn, sondern auch in anderen Verkehrsträgern, die wir in Benutzung haben, und auf die wir heute alle selbstverständlich zurückgreifen. Und in jedem Einzelnen dieser Projekte gab es auch solche Herausforderungen. Und die wurden entsprechend gemeistert. Insofern sehe ich aus ingenieurtechnischer organisatorischer Sicht im Moment keinen Grund, hier die Alarmglocken läuten zu lassen. Gleichwohl ist natürlich eine permanente Überwachung des Bauablaufs notwendig. Und ich gehe davon aus, soweit mir bekannt ist, findet das auch statt.

Dann war der nächste Punkt der Frage: Entmischung der Verkehre. Auch hier gibt es ja eher positive Entwicklungen. Auch hier hat Herr Dr. Kefer darauf hingewiesen, dass in der Einigung zwischen den Projektpartnern unter Berücksichtigung auch der sich verändernden verkehrlichen Aufgabenstellungen, hier weitere Maßnahmen im Projekt berücksichtigt werden sollen, auf den Fildern am Flughafen mit dem 3. Gleis. Oder auch in einer weiteren niveaufreien Ausführung an der sogenannten Rohrer-Kurve, die dann die Einbindung in den Süden über die Gäubahn ermöglicht.



Ansonsten bleiben natürlich die bisher schon genannten Aspekte auch künftig bestehen. Wir haben Entflechtungen einmal durch die Neubaustrecke und die weiterhin in Benutzung befindliche Filstalbahn. Wir haben ein Stückweit Entflechtung, aber hier hilft uns – wie wir jetzt wissen, Herr Dr. Kefer, in Bezug auf die S-Bahn – auch jeder Meter Entflechtung durch die Mittnachstraße. Das heißt also, die S-Bahn wird früher von den anderen Gleisen getrennt, als es bisher der Fall ist. Das kommt – denke ich – also auch der Qualitätssicherung im Bereich der S-Bahn langfristig zu gute.

Zur Verminderung der Haltezeiten: Wie wir jetzt auch jeden Tag erleben können, ist das nicht nur eine Frage der Infrastrukturgestaltung, sondern wie an vielen Stellen, eine Frage des Zusammenwirkens von Betrieb, Fahrzeugen und Infrastruktur. Wenn man entsprechende Fahrzeuge hat, die leistungsfähig sind, wenn die Anzahl der Türen stimmt – im Nahverkehr brauche ich mehr und größere Türöffnungen als im Fernverkehr – dann sind diese Umsteigezeiten tatsächlich geringer, auch weil sich die Wege entsprechend verkürzen.

Herr Luik, Sie hatten – glaube ich – genug Gelegenheit. Und wenn ich das richtig verstanden habe, ist das kein Gedankenaustausch zwischen den Sachverständigen hier an der Stelle. Aber ich biete Ihnen gern Gelegenheit, außerhalb dieses Gremiums über diese Dinge zu sprechen.

Ich sehe also in Bezug auf die Haltezeiten positive Effekte. Insbesondere auch, wenn man die längsten Wege betrachtet, die heute durch den Kopfbahnhof bedingt sind. Man wird die Wege und Entfernungen entsprechend kürzer gestalten. Das hat sich nicht geändert. Der nächste Punkt war die Entflechtung von Behinderungspunkten. Auch hier gibt es keine neuen Erkenntnisse. Ich muss im Kopfbahnhof, das liegt in der Natur der Sache, zweimal über dasselbe Gleisvorfeld fahren, und das ist im Durchgangsbahnhof in dieser Form nicht möglich. Die Alternative, die ich habe, wenn ich im Kopfbahnhof entflechten möchte, ist – so, wie wir das momentan auch in Stuttgart in dem übrigens zu seiner Zeit sehr gut geplanten bestehenden Kopfbahnhof auch beobachten können – dass ich eine Vielzahl von zusätzlichen Überwerfungsbauwerken benötige, um dann auch kreuzungsfrei in den unterschiedlichen Richtungen fahren zu können. Auch diese grundsätzliche Er-

kenntnis hat sich nicht verändert.

Ein- und Ausfahrgeschwindigkeiten: hier trifft dasselbe zu. Es ist nun mal so, dass man in einen Kopfbahnhof, historisch bedingt, im Westteil Deutschlands mit max. 30 km/h einfahren kann und im Ostteil Deutschlands mit max. 40 km/h. Das ist zwar ein Unterschied, aber so gewaltig ist der nicht. Daran wird sich auch künftig nicht viel ändern. Das heißt also, egal wie modern der Kopfbahnhof sein wird, wird dieses Kriterium zu erfüllen sein. Und dadurch verlängert sich natürlich die Einfahrtszeit und auch die Gleisbelegungszeit, währenddessen ich in einem modernen Durchgangsbahnhof mit entsprechender Signaltechnik, wie sie in Stuttgart vorgesehen ist, regelmäßig Möglichkeiten schaffe. Auch bei beengten Verhältnissen, hinter den Signalen, an denen die Züge zum Stehen kommen sollen, kann ich diese Freiräume, die dort freizuhalten sind, flexibel gestalten, je nach betrieblicher Situation, und damit bekomme ich auch eine Variabilität in den Einfahrgeschwindigkeiten. Das heißt also, wenn es presiert und ich das Einfahrgleis schnell frei haben möchte, fahre ich mit einer hohen Geschwindigkeit ein. Habe ich Platz und es spielt keine Rolle, dann kann ich eine geringere Einfahrgeschwindigkeit wählen. ... (Zwischenruf ohne Mikro)....

Vorsitzender: Wir bitten nochmal, von Kommentaren Abstand zu nehmen, auch wenn es schwer fällt. Prof. Martin, bitte!

Prof. Dr. Ullrich Martin (Institut für Eisenbahn- und Verkehrswesen): Bei den zusätzlichen Direktverbindungen gibt es vielleicht doch eine kleine – aus meiner Sicht sehr positive – Entwicklung zu vermerken. Diese Flexibilität, die sich ergibt, indem beispielsweise auch Bürgerinnen und Bürger aus dem nördlichen Teil Baden-Württembergs - Ludwigsburg, Heilbronn - direkt zum Flughafen fahren können, oder sogar noch weiter in den südlichen Teil Baden-Württembergs und umgekehrt, greift jetzt immer mehr auch in den realen Konzepten. Das heißt also, auch die aktuelle Landesregierung in Stuttgart macht sich mehr und mehr diese flexiblen Möglichkeiten zunutze. Wenn man sich die neuen Konzepte anschaut, Zielkonzeption 2025 der derzeitigen Regierung, dann gibt es dort genau diese Möglichkeiten der Flexibilität,



wie sie mit einem Kopfbahnhof, wie er in verschiedenen Ausprägungen vorgeschlagen wurde, nicht möglich gewesen wäre. Diese Möglichkeiten sind ein Kernpunkt der neuen Konzepte, die jetzt von der aktuellen Landesregierung entwickelt werden.

Letzter Punkt auf der Liste war die Schräglage des Bahnsteigs. Das ist natürlich ein viel diskutiertes Thema. Ich selbst habe, noch bevor das EBA überhaupt gegründet wurde, an der Erstellung dieser Regeln mitgewirkt. Und insofern kann ich dazu sicherlich auch Auskunft geben. Herr Luik hatte darauf hingewiesen, es verkomme zu einer Sollbestimmung: so ist es nicht. Es ist ein Grundsatz, der dort geprägt wird, in der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung, die Gleisneigung in Bahnhöfen nicht über ein bestimmtes Maß hinaus zu erhöhen. Die Fragestellung ist nun: Grundsatz bedeutet, dass im Allgemeinen diese Regel anzuwenden ist. Grundsatz bedeutet aber auch, dass es immer bestimmte Situationen gibt, wo man über eine Ausnahme nachdenken kann, im Sinne einer Abwägung. Was ist hier abzuwägen? Die Frage, die man sich stellen muss, ist ja zunächst erstmal: Warum ist diese Neigung in Bahnhöfen begrenzt? Und um die Frage zu beantworten, muss man trennen die verkehrliche Sicht – aus Sicht des Kunden, des Benutzers des Systems – und die bahnbetriebliche Sicht. Ich beginne mal mit der bahnbetrieblichen Sicht. Es gibt zwei wesentliche Gründe, warum die Neigung in Bahnhöfen, in Bahnhofsgleisen beschränkt ist. Der erste Grund ist, dass in Bahnhöfen regelmäßig Fahrzeuge abgestellt werden. Um zu verhindern, dass sich diese Fahrzeuge unbeabsichtigt in Bewegung setzen, wurde diese Neigung begrenzt. Das war auch noch unter Berücksichtigung der Fahrzeuge, der technischen Ausführung usw. Und genau dieser Grund trifft auf Stuttgarts Hauptbahnhof nicht zu. Der zweite technische Grund, warum diese Neigung begrenzt wurde, besteht darin, dass in Bahnhöfen regelmäßig Rangierfahrten stattfinden, bei denen nicht alle Fahrzeuge an der durchgehenden Bremse des Zuges angeschlossen sind. Grund ist, dass das zu lange dauern würde, das würde die Effizienz im Rangierdienst deutlich verringern. Insbesondere im Güterverkehr haben wir oftmals Fälle, wo nur die Lok selber bremst und die Wagen nicht an die durchgehende Bremse angeschlossen sind. Dieser Fall kommt in Stuttgart Hauptbahnhof so nicht vor, im Regelbetrieb. Da

beide Kriterien so nicht vorkommen, kann man dem EBA hier nicht vorwerfen, in irgendeiner dubiosen Art und Weise gehandelt zu haben. Sondern das EBA hat hier genau unter diesen sachlich technischen Aspekten eine Abwägung getroffen und demzufolge zugestimmt, dass eine Ausnahme für Stuttgart – da die beiden wesentlichen technischen Bedingungen hier in dieser Form im Regelbetrieb nicht vorkommen – vorliegt. Das ist also aus meiner Sicht nachvollziehbar, transparent und für jeden, der sich technisch mit diesen Fragen beschäftigt, auch durchaus plausibel. Es gibt einen Grund, auch das will ich nicht verschweigen, der eine gewisse Rolle spielt. Das ist die Frage des Fahrtrichtungswechsels. Beim Fahrtrichtungswechsel der Züge ist eine so genannte vereinfachte Bremsprobe durchzuführen. Das heißt, man muss prüfen, ob die Bremse richtig angelegt wird und richtig löst. Dieses Thema ist im Regelbetrieb in Stuttgart auch nicht vorgesehen. Allerdings ist dieses Thema auch kein spezifisches Stuttgart 21-Thema, sondern diese Fragen stellen sich zunehmend im gesamten Netz in Deutschland, aber auch in anderen Ländern aufgrund der veränderten Fahrzeuge usw., wo solche Fälle eine Rolle spielen. Das wird in der Zukunft – aus meiner Sicht – eher zunehmen. Jetzt kann man aus meiner Einschätzung heraus jedoch nicht sagen, dass das ein Mangel von Stuttgart 21 ist, sondern dieses Thema wird – aus meiner Sicht – künftig eine deutlich größere Rolle spielen. Und insofern ist es auch sinnvoll, wenn durch die Gestaltung im Stuttgarter Bahnhof dies nochmal herausgestellt wird und vielleicht sogar eine allfällig notwendige Regelung in diesem Kontext für die Zukunft auch beschleunigt werden kann. Insofern sehe ich auch diesen Aspekt eher unter dem Strich positiv für das System Bahn und nicht als Gegenargument gegenüber dem Tiefbahnhof.

Der letzte Punkt ist der zweite Aspekt, ist der verkehrliche Aspekt. Ich empfehle dringend, dass man die Diskussion hier nicht vermischt. Verkehrlicher Aspekt bedeutet, hier wird immer von wegrollenden Koffern gesprochen oder vom wegrollenden Kinderwagen und ähnliches. Wenn das tatsächlich das entscheidende Kriterium wäre, müssten wir sehr viele Haltepunkte in unserem Netz einfach schließen. Beispielsweise auch bei der Stuttgarter S-Bahn haben wir Haltepunkte und damit Bahnsteige, die eine deutlich stärkere Längsneigung haben. Wenn wir noch ein Stück



weit über den Gartenzaun schauen, dann sehen wir bei der Stuttgarter Straßenbahnen AG eine Vielzahl von Bahnsteigen, die in ihrer Längsneigung extrem stärker ausgeprägt sind. Hier möchte ich nur die Frage rhetorisch stellen: dem Koffer oder dem Kinderwagen ist es ziemlich egal, ob er am Haltepunkt überfahren wird, von einer Stadtbahn überfahren wird oder in einem Bahnhof überfahren wird. Das heißt also, man hat sich darauf verständigt, da ist auch Konsens, auch in Europa übrigens, dass es offensichtlich keine Gefährdung für den Benutzer des Systems gibt, wenn eine solche Längsneigung des Bahnhofes vorhanden ist. Und wenn man in die Historie schaut – da liegen mir jetzt die Zahlen nicht genau vor, aber ich verfolge schon natürlich auch die Reisendenunfälle im Bereich der Bahn – dann muss man sehr intensiv suchen, bis man einen Ansatzpunkt findet, wo aufgrund der Neigung ein solcher Personenunfall in der Vergangenheit passiert ist.

Vorsitzender: Danke, Prof. Dr. Martin! Ich will nur für das Protokoll sagen: Die Anhörung war am 10. November 2010 und dazu sind alle Ausführungen von Prof. Martin unter der A-Drs. 17(15)117-B zu finden. Wer das nochmal nachlesen möchte, kann das dort gerne tun. Jetzt kommen wir zur Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, bitte Kollege Gastel!

Abg. **Matthias Gastel** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank! Vorab muss ich auch sagen, ich bin sehr enttäuscht, dass wir von den drei Vertretern der DB keinen Vorabbericht bekommen haben. Wir haben unsere Argumente und Fragen offengelegt, volle Transparenz geschaffen. Bei Ihnen sind das offensichtlich nach wie vor Lippenbekenntnisse, die Kommunikation verbessern zu wollen. Und dazu passt dann auch wunderbar die Absage der Unionsfraktion an eine Aufzeichnung. Nur so viel Transparenz, wie unbedingt sein muss, aber kein bisschen mehr. Das ist ziemlich erbärmlich.

Zum Inhalt vorab, bevor ich zu den Fragen komme. Stuttgart 21 ist und bleibt eine fatale verkehrspolitische Fehlentscheidung. Der künftige Hauptbahnhof wird voraussichtlich nicht die Leistung bringen, die der alte hat. Er wird auf jeden Fall nicht die Leistung bringen, die man zu

dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme braucht, wenn man tatsächlich mehr Verkehr auf die Schiene bringen möchte. Dazu sind noch viele offene Fragen vorhanden. Was wird Stuttgart 21 am Ende kosten? Das ist eine dieser Fragen. Klar ist, dass die Mehrkosten voll zu Lasten anderer Projekte gehen, anders kann das gar nicht sein. Es stellt sich die Frage, wann dieser Hauptbahnhof mit samt seiner Zuführungen fertig werden wird und wann der Anschluss der Gäubahn an den Flughafen fertig sein wird. Und es stellt sich bzgl. der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm die Frage: Was passiert, wenn dieser Abschnitt schneller fertig ist als Stuttgart 21 in Stuttgart? Wird dann die Neubaustrecke bereits in Betrieb genommen? Oder wird aber der Bau künstlich verlangsamt, damit eben genau diese Situation nicht eintritt? Das wäre für die Projektpartner schon peinlich, wenn die Öffentlichkeit feststellt, dass die Fahrzeitgewinne zwischen Stuttgart und Ulm nicht durch Stuttgart 21 erreicht werden, sondern durch die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm.

Dann stellt sich die Frage: Wann wird zweifelsfrei geklärt, ob der neue Tiefbahnhof mit seiner extremen Längsneigung den Nachweis gleicher Sicherheit tatsächlich erbringen kann? Und ganz wichtig, wird nach Fertigstellung der Bahnanlagen das Betriebskonzept genehmigt, das man dann auch tatsächlich zu diesem Zeitpunkt braucht? Angesichts Brandschutz und Gleisneigung ist das doch alles ziemlich fragwürdig. Wir als Grüne haben eine kritische Begleitung versprochen, nach der Volksabstimmung. Unser Antrag und auch diese Anhörung sind ein Beitrag dazu.

Meine erste Frage geht an die DB. Der geplante Tiefbahnhof soll mit der Längsneigung von 15 Promille errichtet werden. Dieser Wert liegt sechsfach über dem empfohlenen Maximum. In Köln rollten bei deutlich geringeren Neigungen in den letzten 5 Jahren 17 Züge davon. Deswegen die Frage: Wurden von der DB diese Nachweise dergestalt erbracht, dass diese von der Genehmigungsbehörde – dem Eisenbahnbundesamt – auch tatsächlich akzeptiert wurden?

Meine zweite Frage richtet sich an den Sachverständigen Matthias Lieb. Brandschutz, die Gleisneigung, enge Bahnsteige, nur 8 Gleise im geplanten Tiefbahnhof, Engpässe an den Zulaufstrecken, all das sind Restriktionen für ein zukunftsweises Betriebskonzept, mit dem nennenswerte Zu-



wächse auf der Schiene nicht so leicht möglich sind. Und die konkrete Frage: Was wird mit dem geplanten Tiefbahnhof möglich bzw. nicht möglich sein von dem, was zum Zeitpunkt der geplanten Inbetriebnahme verkehrlich notwendig sein wird?

Vorsitzender: erste Frage an die DB AG, Herr Dr. Kefer!

Dr. Volker Kefer (DB AG): Was die Frage nach der Neigung anbetrifft, habe ich zwei Antworten. Zum einen: den Ausführungen von Prof. Martin ist nichts hinzuzufügen. Der zweite Punkt ist: Die Nachweise wurden gegenüber dem Bundesamt erbracht, sowie Sie es gefragt haben und sie haben am Ende dazu geführt, dass das Planfeststellverfahren auch dementsprechend abgeschlossen worden ist. Insofern sind die Nachweise geführt worden. Es ist begutachtet worden. Die Kriterien haben wir gerade ausführlich gehört und eine weitere Argumentation als solches erübrigt sich zu dem Thema. Bei den anderen ... (Zwischenruf ohne Mikro)....

Vorsitzender: Machen Sie weiter, es ging ja um Köln, das ist die Nachfrage – E17 – Vorfälle.

Dr. Volker Kefer (DB AG): Da würde ich vorschlagen, dass wir doch bitte untersuchen, was in Köln genau passiert ist und ob das vergleichbare Fälle sind, denn was man nicht tun kann, ist, irgendein Beispiel heranzuziehen, das sich dann möglicherweise bei genauerer Betrachtung als eine völlig andere Geschichte erweist. Das, was Prof. Martin gerade ausgeführt hat, und das, was ich gerade ausführe, ist, dass wir hier entsprechende Nachweise geführt haben, dass verantwortungsvoll damit umgegangen worden ist und dass das Ganze final zu einer Entscheidung des Eisenbahnbundesamtes für eine solche Ausführung geführt hat. Übrigens die Königstraße als solches in Stuttgart ist auch nicht anders geneigt, sondern hat einen ähnlichen Neigungsgrad. ... (Zwischenruf ohne Mikro)....

Wir haben gerade gehört, dass dies ein Unterschied ist zwischen dem Betrieb auf der einen

Seite und den verkehrlichen Aspekten auf der anderen Seite. Die verkehrlichen Aspekte sind sehr wohl miteinander vergleichbar.

Die anderen Geschichten, was Neigung, Brandschutz, sonstige Fragen anbetrifft, möchte ich genauso wie Prof. Martin darauf verweisen, dass wir diese Fragen im Rahmen der Schlichtung ca. 100 Stunden in öffentlicher Anhörung diskutiert haben, per Internet, per Fernsehübertragung usw. Dort sind all diese Themenstellungen im Detail aufgegriffen und aufgearbeitet worden. Ich trete auch der vorhin gemachten Behauptung entgegen, dass die Volksabstimmung nur aufgrund von zwei Zusicherungen so erfolgt wäre. Ich bin der Ansicht, im Gegenteil, dass bei der Volksabstimmung die gesamte Schlichtung mit allem, was im Umfeld passiert ist, einen Eindruck hinterlassen hat. Wir haben, um auch dem entgegenzutreten, in der Schlichtung nicht den Eindruck erweckt, dass wir alles zehn Jahre im Voraus minutiös und genau planen können. Im Gegenteil, wir haben Ausführungen gemacht, dass solchen Projekten immer Risiken innewohnen und dass es eine unserer Aufgaben ist, mit genau solchen Risiken umzugehen. Das ist auch das, was wir heute wieder sagen. Deswegen ist es umso notwendiger, dass zu jedem Zeitpunkt eine Bestandsaufnahme in einem solchen Projekt erfolgt, wenn man sich immer wieder die Frage stellt, ist man in der richtigen Richtung unterwegs oder nicht. Übrigens auch eine Anmerkung: wir haben, um genau dieses zu tun, innerhalb des Projektes einen Beirat eingerichtet, der aus Experten besteht und der kritisch hinterfragt und unabhängig davon in der Berichterstattung an den Aufsichtsrat mit anwesend ist. Wir haben dort definitiv zusätzliche Meinungen und zusätzliche Expertise, mit an Bord genommen, um all dieses zu beleuchten.

Die Kooperation zwischen sämtlichen Projektpartnern hat sich in den vergangenen zwei Jahren deutlich verbessert. Wir sind von dem „KK“ (konstruktiv-kritisch) in ein „KKV“ übergegangen, in ein konstruktiv-kritisch-vertrauensvoll). Das ist in dem letzten Lenkungsreis von allen Projektpartnern genauso bestätigt worden und ein weiteres ganz konkretes Indiz ist, dass auch BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Kommunikationsbüro des Projektes wieder vertreten sind und dort gemeinsam mit uns Projektkommunikation betreiben. Das bedeutet, wir haben hier eine gemeinsame Vor-



gehensweise und arbeiten dort eng zusammen. Ansonsten würde ich gerne nochmals darauf verweisen, dass auch wir der Ansicht sind, dass die eingereichten Fragen, die Sie uns mitgeteilt haben, in keiner Weise neue Aspekte gegenüber dem bringen, was vor Jahren bereits diskutiert und auch beschlossen worden ist. Insofern erübrigt sich auch von unserer Seite eine nochmalige schriftliche Stellungnahme dazu. Alles das, was damals gemacht worden ist, hat weiterhin seine Gültigkeit.

Vorsitzender: Danke, Herr Dr. Kefer! Herr Lieb!

Matthias Lieb (Verkehrsclub Deutschland Baden-Württemberg e.V.): Stuttgart 21 ist ein teures Sicherheitsrisiko und ein zukünftiger Verkehrsengpass. Ich möchte das wie folgt begründen. Das BMVBS hat uns 2006 mitgeteilt, bei Stuttgart 21 handele es sich nicht um ein Projekt des Bedarfsplans der Bundesschienenwege, sondern vorrangig um ein städtebauliches Projekt, denn auch ein oberirdischer Kopfbahnhof kann die verkehrlichen Funktionen für den Eisenbahnknoten Stuttgart erfüllen. Das heißt, eine höhere Leistungsfähigkeit des achtgleisigen Tiefbahnhofs, der Durchgangsbahnhof wird, als bei einem sechzehngleisigen Kopfbahnhof hat das BMVBS nicht gesehen.

Zum Thema „Teuer“ ist es so, dass der Finanzierungsvertrag vorgesehen hatte, dass das eigenwirtschaftliche Projekt der DB Stuttgart 21 bis zum Jahr 2009 von allen Beteiligten aufgekündigt werden konnte, wenn keine Vereinbarungen über Mehrkosten, die über 4,7 Mrd. Euro hinausgehen, getroffen werden können. Es war also entscheidend, ob bei einer Neukalkulation im Jahr 2009 das Projekt im Rahmen der Kostengrenze 4,7 Mrd. Euro bleibt oder nicht. Die DB hatte 2009 ermittelt, dass die Kosten 4,9 Mrd. Euro betragen, hatte aber Einsparungen nachgewiesen, so dass sie nur auf 4,1 Mrd. Euro käme. Es war also eine unternehmerische Entscheidung zu sagen, diese Mehrkosten, die man eigentlich rechnerisch ermittelt hatte, kann man selber tragen und hat damit alle Projektpartner überzeugt. Damit hat man die Chance vergeben, die Projektpartner mit ins Boot zu holen, und sie an weiteren Mehrkosten zu beteiligen. Die weiteren Mehrkosten von jetzt über

2 Mrd. Euro sind also von der DB selbst im Rahmen der eigenwirtschaftlichen Projektplanung des unternehmerischen Risikos zu tragen. Diese 2 Mrd. Euro müssen aber irgendwo herkommen. Durch steigende Trassenpreise, die überall gelten, müssen diese 2 Mrd. Euro verdient werden. Das verteuert die Eisenbahninfrastruktur, die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur und verschlechtert damit die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern. Deshalb wäre es sehr wichtig, dass die DB in den Geschäftsberichten den Einfluss von Stuttgart 21 auf die Ergebnisse in ihren jeweiligen Abschlüssen explizit darstellt. Das Thema Sicherheit hatten wir gerade schon diskutiert. Es wurde, zumindest hat es der EBA-Vizepräsident Schweinsberg erklärt, der Nachweis gleicher Sicherheit bei diesem Projekt gerade nicht geführt, was die Gleisneigung angeht. Man muss dazu wissen, die Eisenbahnbau- und Betriebsordnung sieht vor, dass die Gleisneigung maximal 2,5 Promille haben darf. Wenn von den anerkannten Regeln abgewichen wird, muss ein Nachweis gleicher Sicherheit erbracht werden. Dieser Nachweis, sagt Herr Schweinsberg, sei aber nicht erbracht worden. Es wurden im Rahmen der Planfeststellungen einzelne Aspekte behandelt, z. B. das Wegrollen von Koffern, in dem die Bahnsteigneigung nach innen gelegt wird, so dass Koffer eher nach innen rollen sollen. Aber zum sicheren Verhindern des Wegrollen eines Zuges, was in Köln regelmäßig vorkommt, wurden keine Aussagen getroffen. Diese Gleisneigung wurde im 190-jährigen kommerziellen Eisenbahnbetrieb so gering gewählt, weil eben solche Wegrollvorgänge, die die Fahrgäste gefährden können, vorkommen können oder auch ein einfahrender Zug, wenn die Bremsen versagen, auf einen anderen Zug auffahren kann oder ein haltender Zug einem entgegenkommenden Zug entgegenrollen kann aufgrund der Gleisneigung. Erst einmal haben wir hier Sicherheitsprobleme, die nach wie vor offen sind. Wir haben das Eisenbahnbundesamt gefragt, wie denn dieser Nachweis gleicher Sicherheit geführt worden sei. Darauf haben wir keine Antwort bekommen. Es wurde uns erklärt, dass die Deutsche Bahn AG für die Sicherheit zuständig sei und das Ganze bei der Inbetriebnahmegenehmigung zu klären sei. Das hat für uns den Eindruck erweckt, dass hier sehr wohl noch Einschränkungen durch das Eisenbahnbundesamt im Rahmen der Inbetriebnahmegenehmigung zu treffen sein werden.



Diese Einschränkungen hätten dann Einfluss auf die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs. Deshalb sind wir der Ansicht, dass diese Fragen der Inbetriebnahmegenehmigung durchaus schon heute geklärt werden könnten, da ja die Form des Bahnhofs und auch das Betriebskonzept heute schon feststehen, so dass kein Grund besteht, das erst bei der Inbetriebnahme in möglicherweise zehn oder mehr Jahren zu klären. Die Öffentlichkeit hat ein Interesse daran, heute zu erfahren, ob diese versprochene Leistungsfähigkeit überhaupt vorliegt oder ob durch Fragen des Brandschutzes und auch der Sicherheit (wegen der Schrägneigung) Einschränkungen in den möglichen Betriebskonzepten vorkommen werden. Zum Thema Leistungsfähigkeit und Engpässe: der Deutschlandtakt ist ein Konzept für den Fernverkehr in Deutschland, um mehr Fahrgäste zu bekommen und in der Schweiz hat es sich auch als sehr erfolgreich erwiesen. Dazu habe ich aber auch in der Stellungnahme mehrere Punkte wiedergegeben, wo Engpässe bestehen, die gerade für Stuttgart 21 diese optimale Nutzung zum Deutschlandtakt verhindern. Wir haben hier beispielsweise weiterhin einen Engpass im Zulauf nach Stuttgart hinein. Die Neubau- strecke endet vor Stuttgart, von Mannheim kom- mend, und beginnt erst hinter Stuttgart wieder. Dazwischen ist ein Engpass, wo sich die Züge des Fernverkehrs und des Regionalverkehrs diese zwei Gleise teilen müssen. Da baut man keine neue Strecke auf diesem Abschnitt, obwohl es da richtig sinnvoll wäre. In Stuttgart haben wir ein Stauproblem. Die Stauhauptstadt Deutschlands hat ein Feinstaubproblem und wir müssen des- halb den Nahverkehr in Stuttgart auf der Schiene deutlich ausbauen. Wir haben heute 140 Fahrten pro Einwohner und Jahr mit öffentlichen Ver- kehrsmitteln. In München haben wir 240 Fahrten pro Einwohner und Jahr, in Zürich 400. Das zeigt, dass in Stuttgart noch deutlich Luft nach oben ist, dass deutlich mehr Fahrgäste noch öffentliche Verkehrsmittel nutzen könnten, wenn das Ange- bot entsprechend wäre. Dazu müsste aber auch die Infrastruktur entsprechend ausgebaut sein. Wir sehen nicht, dass dies mit diesem Projekt hier ausreichend geschaffen wird, im Gegenteil wird hier viel Geld ausgegeben, um allerhöchstens die bestehende Leitungsfähigkeit wieder herzurich- ten, aber auch das ist fraglich. Ein weiterer Aus- bau findet leider nicht statt und muss dann an- schließend noch erfolgen.

Zum Thema Stresstest hatte Herr Dr. Kefer ausge- führt, dass diese Ergebnisse immer noch gelten würden. Die Uni Dresden hatte allerdings nachge- wiesen, dass es auch in Fildern gerade nicht funk- tioniert. Deshalb bessert man jetzt dort auch in Fildern nach. Deshalb ist die Frage, ob denn über- haupt in anderen Bereichen der Stresstest auch gültig war, wenn er hier schon nicht mehr aner- kannt wird von der DB selbst und dort Verbesse- rungen vorgenommen werden. Deshalb ist die Gültigkeit des Stresstestes sehr fraglich. Im Vor- feld des Stresstestes gab es Vorbereitungssitzun- gen. Da hatte Herr Scheer, der Projektleiter, auf meine Frage, ob die Vorgaben der Richtlinie ein- gehalten worden, erklärt: im Prinzip ja, aber nicht überall. Dann habe ich nachgefragt, ob er das ge- nauer konkretisieren könne, wo denn nicht. Nein, das sei Aufgabe des Audits, das herauszufinden. Das ist also so, wie einen Fehlersuchbild, nur gibt man nicht an, wie viele Fehler enthalten sind und der Auditor soll herausfinden, wie viele Fehler da sind, aber man sagt nicht, wie viele es waren. Des- halb kann man auch nicht abschließend sagen, ob wirklich alle Fehler gefunden worden sind. Die volkswirtschaftlichen Berechnungen, die zu- grunde liegen, um Mittel u.a. vom Gemeindever- kehrsfinanzierungsgesetz einzusetzen, insbeson- dere im Bereich Flughafen, müssen aufgrund der Neuplanungen neu erstellt werden. Im Übrigen sollte auch ein Vergleich eines Bahnhofs wie in Düsseldorf, in Frankfurt am Flughafen an der Schnellfahrtstrecke als Alternative geplant wer- den, um aufzuzeigen, ob diese teuren Lösungen hier in Stuttgart wirklich volkswirtschaftlich sinn- voll sind oder ob nicht eine einfachere Lösung ebenso ausreichend wäre, insbesondere, da die GVFG-Mittel sehr knapp sind.

Vorsitzender: Danke Herr Lieb! Jetzt gehen wir in die zweite Runde. Abgeordneter Bilger!

Abg. **Steffen Bilger** (CDU/CSU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Ich will kurz noch Stellung nehmen zu den Vorwürfen der Oppositionsfraktionen. Zum einen wird deutlich, wenn Ihnen erst gestern eingefallen ist, dass Sie gerne eine Übertragung dieser Anhörung sicherstellen wollen, dass es Ihnen vielleicht doch nicht ganz so wichtig ist.



Zum Punkt Stellungnahmen will ich darauf hinweisen, dass wir uns hier in einer Sachverständigenanhörung befinden. Das heißt, man kann Sachverständige einladen, man muss es natürlich nicht, aber es wäre gut, wenn es Sachverständige wären. Anhörung heißt, dass man Fragen stellt und darauf Antworten bekommt. Deswegen weise ich diese Kritik zurück.

Ich will zwei Fragen stellen zu Themen, die bereits angesprochen wurden. Ich will allerdings noch mal vertieft nachfragen, zum einen bei Dr. Bitzer. Wie hat sich denn aus Ihrer Sicht denn die Zusammenarbeit mit dem Eisenbahnbundesamt entwickelt? Wir hatten in den letzten Jahren viele Diskussionen darüber und meine Frage wäre, ob Sie sagen können, dass die Zusammenarbeit gut funktioniert oder ob es noch Verbesserungspotenzial gibt, gerade wenn wir an den Zeitplan denken.

Die zweite Frage an Dr. Kefer. Die Flughafenbindung wurde auch schon angesprochen. Ich habe allerdings, Abgeordneter Gastel, ein bisschen bei Ihrer Ausführung vermisst, dass Sie zu den neuen Entwicklungen Stellung nehmen, die sich in Ihrem Antrag noch nicht widerspiegeln. Da hat die Abstimmung mit Stuttgart nicht ganz so richtig gepasst, wie wir es aus anderen Fällen kennen, aber ich freue mich zu hören, dass mittlerweile die Grünen im Land so konstruktiv Stuttgart 21 begleiten. Ich wäre Ihnen dankbar, Herr Dr. Kefer, wenn Sie nochmal ausführen könnten, wie die Bahn diese Flughafenlösungen sieht, wie Ihre Bewertung sich dazu darstellt.

Vorsitzende: Herr Dr. Bitzer!

Dr. Florian Bitzer (DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH): Vielen Dank, Abgeordneter Bilger für die Frage. Ich kann betonen, da ich in der Tat auch für die Zusammenarbeit mit dem Eisenbahnbundesamt in Bezug auf Planfeststellungs- und Planänderungsverfahren zuständig bin, dass die Zusammenarbeit dort sich sehr gut entwickelt hat. Es ist selbstverständlich, dass gegenüber einer Behörde eine vertrauensvolle Zusammenarbeit sehr wichtig ist, dass die Behörde auch erwartet, dass sie verlässliche Ansprechpartner hat im Projekt,

dass sie eine Kontinuität hat. Gerade in dem Bereich haben wir Kontinuität, weil wir in dem Bereich Vertrauen haben aufbauen können. Ich möchte zuletzt die Fertigstellung des Baustraßensystems in Stuttgart erwähnen, wo wir genau dem EBA skizziert haben, wie wir gedenken vorzugehen. Und genau dieses Vorgehen haben wir auch eingehalten. Das Gleiche gilt auch für ad hoc Mitteilungen. Wenn wir, wie es der Planfeststellungsbeschluss vorsieht, gerade bei den Baustraßen Abweichen vom Regelbetrieb haben, informieren wir die relevanten Behörden, die Verkehrsbehörde in Stuttgart wie auch das Eisenbahnbundesamt selbstverständlich über den Beginn einer Störung, genauso über das Ende. All das läuft mittlerweile sehr reibungslos und ist eine wichtige Voraussetzung für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit. Insofern sind wir da auf einen guten Weg.

Vorsitzender: Danke! Herr Dr. Kefer!

Dr. Volker Kefer (Deutsche Bahn AG): Nochmal zu dem Filderbahnhof. Ich würde gerne nochmal einsteigen, Herr Bilger, es ist vorhin von Herrn Lieb ausgeführt worden, dass die Uni Dresden da zu anderen Ergebnissen käme und wir deswegen nachbessern müssten. Das stimmt nicht! Die Uni Dresden kommt in ihren fahrtechnischen Simulationen zu denselben Ergebnissen, oder nahezu denselben Ergebnissen wie wir. Allerdings ist die Interpretation der Ergebnisse eine unterschiedliche. Dort, wo wir sagen: wir erfüllen den Vertrag, möchte man gegenüber dem Vertrag dort mehr haben. Das ist der Punkt. Es ist nicht so, dass die Simulation unterschiedliche Ergebnisse bringen würde. Dass diese „Nachbesserung“ auf den Fildern aufgrund dieser Ergebnisse notwendig geworden wäre, stelle ich komplett in Abrede, weil, und das ist der äußere Ausdruck, sonst die Projektpartner mit Sicherheit nicht mitfinanziert hätten. Diese Leistungserweiterung wird aber von den Projektpartnern mitfinanziert. Das bedeutet, es gibt hier eine klare Verständigung darüber, dass das, was wir am Filderbahnhof machen, etwas ist, was über die Leistungsdaten des Vertrages hinausgeht und damit gesondert zu finanzieren ist. Wir haben uns unter den Projektpartnern auf eine gemeinsame Finanzierung verständigt und wir haben alle die Überzeugung vertreten, dass dieses



ein Zusatzvertrag ist und nicht Teil von Stuttgart 21. Das demonstriert am ehesten, dass dieses etwas anderes ist. Die Vorgehensweise ist – Herr Bilger, das konnten Sie von außen nicht so sehen –, zwischen den Projektpartnern und mit dem Eisenbahnbundesamt abgestimmt, bzw. noch in Abstimmung. Wir haben im ersten Schritt vereinbart, dass wir die Planfeststellung so laufen lassen wie eingereicht, und später die Veränderungen über ein Planänderungsverfahren anstoßen. Das ist der Weg, der uns insgesamt Zeit sparender erschien, als wenn wir das bisherige Verfahren stoppen. Das ist die Vorgehensweise, wie gesagt, die mit den Partnern und mit dem Eisenbahnbundesamt besprochen worden ist. Wenn dem so wäre, dann könnten wir in einem sehr schnellen Durchlauf die Freigabe bekommen für die Schnellfahrstrecke. Die wäre dann vorlaufend. Und die Anbindung des S-Bahn-Bahnhofes, der unverändert bliebe, mit Ausnahme des zusätzlichen dritten Gleises, würden wir dann zu einem späteren Zeitpunkt nachziehen. Die ursprünglichen Bedenken, dass damit möglicherweise die Anbindung des Flughafens nicht mehr erfolgen würde, konnten wir ausräumen, weil zum einen entsprechende Verträge geschlossen werden, zum anderen der Projektfortschritt bei S21 so weit ist, dass dieser Prozess auch umgekehrt funktioniert. Also insofern existiert diese Sorge heute nicht mehr und alle Partner sind dort einer Meinung. Insofern hat es auch funktioniert mit dem LoI (Letter of Intent) bzw. wird auch funktionieren jetzt mit der Finanzierungsvereinbarung.

Vorsitzender: Danke, Herr Dr. Kefer! Mir liegen zwar keine Wortmeldungen vor, aber ich gehe davon aus, dass die Fraktionen eine weitere Runde möchten. Dann die Frau Kollegin Leidig, bitte!

Abg. **Sabine Leidig** (DIE LINKE.): Wir haben jetzt mehrfach gehört, von den Sachverständigen der Bahn und auch von Prof. Martin, dass sich keinerlei Veränderung im Projekt ergeben hat, im Vergleich zu 2010, dass wir das alles x-mal hier durchgekaut haben. Aber Sie gehen natürlich darüber hinweg, dass es eine sehr gravierende Veränderung gegeben hat, die auch dokumentiert ist – nämlich das Sprengen des Kostendeckels. Der ja

hoch und heilig zugesagt war und wo alle – insbesondere Bahnchef Grube – landauf, landab versprochen hat, dass, wenn dieser Kostendeckel nicht eingehalten wird, dieses Projekt dann nicht realisiert werden kann. Jetzt hat es im März 2013 dazu auch eine Entscheidung des Aufsichtsrates gegeben. Ich würde gerne Herrn Luik nochmal zu der Rolle des Aufsichtsrates befragen und zu der Verantwortung, die ein solches Gremium hat und den Möglichkeiten, die auch bzgl. dieses Projektes der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG nach wie vor hat. Das ist meine erste Frage.

Ich möchte eine Anmerkung vorweg schicken, die in meinen 3 Minuten drin ist. Herr Dr. Kefer, Sie haben vorhin gesagt, dass die Wegrollfälle in Köln untersucht werden müssten, die seien nicht untersucht. Aber ich muss mal sagen, wenn Sie dies nicht tun und die Untersuchungsergebnisse nicht einbeziehen in Ihre Planung, dann ist das ziemlich fahrlässig. Denn Ihre Aufgabe wäre es doch, diese Wegrollfälle in Köln zu untersuchen und Ihre Schlussfolgerungen daraus zu ziehen.

Jetzt aber zu meiner zweiten Frage an Herrn Luik, die möchte ich gern relativ offen gestalten. Sie sind ja hier quasi als Vertreter der vierten Gewalt, also der Öffentlichkeit in diesem Land, auch der Bürgerinnen und Bürger. Ich würde Sie gerne fragen, welche Empfehlungen Sie den hier anwesenden verantwortlichen Politikerinnen und Politikern der Koalitionsfraktionen geben würden, in Bezug auf dieses Projekt. Gibt es noch Möglichkeiten noch etwas zu ändern? Oder welche Auswirkungen hat es, wenn man so weitermacht?

Vorsitzender: Dankeschön! Herr Luik, auch bei weiteren jetzt, bitte ich auf die Zeit zu achten.

Arno Luik (Journalist): Seit dem 4. Dezember 2013 wird in Stuttgart faktisch gebohrt und am 27. April 2015 waren bisher genau 4.313 Meter gebohrt. Das sind 7 Prozent der Gesamtsumme, die zu machen ist. Wenn in diesem Tempo weitergearbeitet wird, wird das Projekt 2035 beendet sein. Wahrscheinlich wird es schneller gehen. Aber Fakt ist doch, dass in diesem Projekt noch kein einziger Zeitplan eingehalten worden ist. Man muss sich einfach in Erinnerung rufen, dass S21 ein Dinosaurier der Planung ist und im Grunde



ein altes vergangenes Projekt. Und bisher ist noch nicht in dem gefährlichen Gebiet gebohrt worden. Da weiß man gar nicht, was auf einen zukommt.

Dann noch eine kleine Anmerkung die sich unter anderem auf die Bahnsteige bezieht. Es gab mal eine Untersuchung zur Bequemlichkeit. Da bekam der neue Tiefbahnhof die schlechtesten Noten: C-D eingeschränkte Bewegungsfreiheit, extrem eingeschränkte Bewegungsfreiheit. Manche Bereiche des Bahnhofs fielen mit der Note E durch. Das alles steht im krassen Gegensatz zu dem bestehenden Bahnhof, der es den Reisenden, und das ist auch ganz wichtig in einer alternden Gesellschaft, erlaubt, ebenerdig jedes Gleis zu erreichen, die Bahnsteige sind breit. Und der alte Bahnhof – abgesehen von seiner enormen Leistungsreservenkapazität – erlaubt es wirklich alten, gebrechlichen Menschen, ebenerdig in die Stadt reinzurollen. Ich sage das auch aus einem persönlichen Grund. Meine Schwester war Schwerstbehinderte und für sie war das Ankommen in Stuttgart immer sehr angenehm. Sie konnte wie ein Bürger in die Stadt hereinrollen. Sie musste sich nicht quälen über Aufzüge, Treppen und Rolltreppen. Abgesehen davon, dass Aufzüge, Treppen, Rolltreppen, anfällig sind. Für sie war das immer eine Belastung.

Des Weiteren sollen ja Aufzüge eingesetzt werden, beim so genannten Brandschutz. Da stellt sich die Frage, wie es im Falle der Panik ist. Steht da jemand beim Brand an den Türen der Aufzüge und sagt: „Ihr geht jetzt rein“ und „Da kommen die Behinderten zuerst“? Also, es stellen sich bei einem Projekt für mich, von außen betrachtet, so viele Fragen nach der Ratio des Projekts. Man hat auf der einen Seite immer noch einen seit vielen Jahrzehnten exorbitant gut funktionierenden Bahnhof. Er ist einer der bestfunktionierenden Bahnhöfe Deutschlands, ist einer der bestfunktionierenden Bahnhöfe Europas. Er ist wirklich ein Juwel schwäbischer Ingenieurskunst. Und das muss man wirklich so drastisch formulieren, dieses einmalige Bauwerk – auch effiziente Bauwerk – wird zertrümmert, in die Tiefe gelegt, dramatisch verkleinert, was zu einem verkehrlichen Engpass führen wird. Es wird für die Kundenfreundlichkeit ein Bahnhof geschaffen, der wirklich unzumutbar ist. Es wird auf diesen Bahnsteigen ein Gedränge und Gewusel geben. Die Gleise sollen doppelt belegt werden. Es werden sich über 6.000 Menschen auf diesen engen Bahnsteigen drängeln. Das ist

auch eine Frage und es liegt über dieser EBA-Formel, wie in einem Brandfall, in einem Katastrophenfall mit diesen wahnsinnigen Mengen von Menschen umgegangen werden kann. Man nimmt 7 Mrd. Euro in die Hand, um etwas Modernes zu schaffen. Und man schafft schon absehbar einen unglaublichen Zustand, eine im Grunde von der Ratio her nicht zu vertretenden Zustand, schon von der Kundenfreundlichkeit her. Und es geht ja um die Bürger. Die Bürger sind mehr als nur eine Rohrpost, die hin und her geschossen wird, und das möglichst schnell. Ich höre, die Aufenthaltszeiten sollen relativ gering sein. Die Taktzahlen müssen so eng bemessen sein, damit viele Züge durchgeschleust werden können. Ganz im Gegenteil zum alten Bahnhof, der das souverän meistert. Was ist der Mensch dann noch? Nur noch ein gehetztes Tier, das ankommt, lossausen muss, vorbeidrängeln? Gehen Sie mal in der Hauptverkehrszeit auf den Hauptbahnhof in Hamburg – der hat mehr Platz – und schauen, wie es da in der Hauptverkehrszeit zugeht. Dann wurde kurz angesprochen das Problem des geneigten Bahnhofs. Es sei kein Problem, höre ich von Herrn Martin. Diese Neigung sei jetzt letztendlich sogar positiv. Nein, es ist nicht positiv. In China werden Hochgeschwindigkeitssysteme gebaut und China ist, was Hochgeschwindigkeit angeht, im Augenblick führend auf der Welt. Die Chinesen achten darauf, dass kein einziger Bahnhof auch nur eine irgendwie geartete Schieflage hat. Da darf es nicht mehr als 1 Promille Schieflage haben. Das ist eine Muss-Vorschrift in China. Und warum sollen die Chinesen – das ist überhaupt nicht irgendwie jetzt gegen die Chinesen gerichtet – höhere Sicherheitsstandards anlegen, als hier in Stuttgart für ein Bauwerk, das im Jahr 2022 in Betrieb geht? Wenn es gut geht.

Dann wurde gesagt, es gäbe mehrere Bahnhöfe in Deutschland die eine Neigung haben. Das stimmt, aber es stimmt im Grunde auch nicht. Es gibt exakt 14 Bahnhöfe, Stationen, die eine Neigung haben. Aber nicht so extrem wie in Stuttgart. Diese Bahnhöfe sind aber keine Bahnhöfe der Zukunft, wo extrem leicht wegrollende Züge eingesetzt werden, die viel besser wegrollen als früher. Dann kommt nur das Beispiel von der S-Bahn-Station Feuersieg, das mit Verlaub wirklich dramatisch ist. Es ist ungefähr so, wie man sagen würde: Ein einmotoriges Propellerflugzeug kann auf einer Wiese landen. Kann ein Jumbo-Jet auf der Wiese



landen? Man kann doch nicht eine Straßenbahn, die speziell für diese besonderen Bedingungen in Stuttgart konstruiert wurde, als Beispiel dafür anführen, dass man mit 7 Mrd. einen neuen Bahnhof für die Zukunft baut. Das ist doch offenkundig. Wenn es eine Ratio gibt bei all diesem Handeln und ich hoffe ja auf die Ratio bei allen politisch Engagierten in diesem Land hier, offenbart diese ganze Diskussion, die seit Jahren geführt wird, tatsächlich einen Rückbau der Leistungsfähigkeit. Da gibt es kein Deuteln. Warum soll denn in Stuttgart plötzlich unter Aushebelung der Eisenbahntechnischen Regeln es möglich sein, dass ein 8-gleisiger Bahnhof mehr leistet als je ein 8-gleisiger Bahnhof in der Weltweit leistet? Haben die Stuttgarter oder die Schwaben die Fähigkeit, technische Gesetzmäßigkeiten außer Kraft zu setzen? Ich weiß es nicht, aber ich lasse mich da gern belehren. Ich glaube, wenn Mercedes-Benz oder Porsche in Stuttgart ein neues Model so entwickeln würde, wie S21 entwickelt wird, dann wären Mercedes Benz und Porsche schon lange bankrott.

Dann ist auch noch die Frage: Wie kann man ein modernes Projekt sehenden Auges unterstützen, das eine konsequent den Menschen verachtende, unterdimensionierte Bahnsteigbreite hat. Es heißt, sie haben jetzt neue Fluchttreppen und Fluchthäuser usw. in dem neuen Brandschutzkonzept eingerichtet. Aber diese neuen Treppen und Häuser, die da gebaut werden, die verengen wiederum die Durchgänge. Da werden wieder neue Engpässe geschaffen. Also mit jeder Maßnahme, die sie machen, kaufen sie eine Niederlage in einem anderen Bereich. Aber die Frage stellt sich doch auch rational: Was ist denn das für ein geplantes Projekt, wenn man ständig damit beschäftigt ist, immer nachzubessern? Und wie überfordert offenbar die Macher und Planer bei S21 sind, dokumentiert sich doch darin, dass inzwischen in diesen knapp 5 Jahren, wo mehr oder weniger ernsthaft gebaut wird, schon über ein Dutzend Topleute gegangen sind, 2 Projektleiter sind gegangen. Und mit diesem Abgehen von diesen Fachleuten geht ja auch immer Wissen verloren. Ich habe mich sehr intensiv in dieser Frage mit wirklich guten Fachleuten von der Bahn unterhalten. Da ist so viel Wissen verschüttgegangen durch diese ständigen Abgänge, durch diese Länge der Planungsphase, dass das ganze Projekt also definitiv kein Projekt der Zukunft ist, definitiv kein Projekt, das dem Ver-

kehr nützt. Und das ist auch eine Frage vom Aufsichtsrat. Ich erwähne nur den Nürburgring. Im Nürburgring wurde ein ehemaliger Minister – glaube ich – zu 3 Jahren verurteilt, vermutlich wegen Veruntreuung von Steuergeldern, weil er als Vorsitzender der Nürburgring AG gegen das Aufsichtsratsgesetz verstoßen hat. Und im Grunde besteht diese Gefahr für jeden Aufsichtsrat aktuell. Die Kosten laufen davon. Es wird ja gemunkelt, dass in diesen Kosten, die der Bundesrechnungshof unter Verschluss halten muss, schon von 11 Mrd. Euro die Rede ist. Dann, das weiß ich, da werden wahrscheinlich manche wieder in der Runde lachen, wenn dann ein Brandschutzgutachter, der eine große Distanz zur Bahn hat, in der Analyse des aktuell vorgelegten Brandschutzkonzepts zu dem Ergebnis kommt: wenn dieses Brandschutzkonzept tatsächlich eines sein soll, das in der Zukunft und in der Gegenwart funktioniert, dann bedeutet das die radikale Neuplanung von S21, dann steigen die Kosten auf 15 bis 20 Mrd. Euro. Ich meine – nur in Parenthese – der Berliner Flughafen BER hatte ein funktionierendes Brandschutzkonzept. Und trotz dieses funktionierenden Brandschutzkonzepts, was ist im Berliner Flughafen gerade? Der liegt seit Jahren brach, die Kosten steigen und steigen....

Vorsitzender: Her Luik, das bitte ein andermal an anderer Stelle.

Arno Luik (Journalist): ... weil dieses Brandschutzkonzept nicht funktioniert.

Vorsitzender: Ich bitte um ein wenig Solidarität, wir müssen um 13 Uhr Schluss machen. Da gibt es eine neue Weisung des Ältestenrates.

Arno Luik (Journalist): Mein Schlusswort ist: Manchmal frage ich mich, von außen betrachtet, Bundeskanzlerin Angela Merkel hat 2010 ... – Sie lachen Herr Lange. Ist Frau Angela Merkel lächerlich? – Frau Angela Merkel, die Bundeskanzlerin, hat 2010 erklärt, an Stuttgart 21 entscheidet sich die Zukunftsfähigkeit von Deutschland und Europa. Da frage ich mich, warum sich die Zukunftsfähigkeit eines Kontinentes, eines Landes daran



entscheidet, dass man einen optimal funktionierenden Kopfbahnhof zerstört?

Vorsitzender: Jetzt schauen wir mal, ob wir das noch hinbringen in der Kürze der Zeit. Jetzt kommt die Kollegin Sawade von der SPD-Fraktion.

Abg. **Annette Sawade** (SPD): Ich hatte vorhin schon gesagt, dass ich jetzt gerne auch was dazu sagen würde, aber wie gesagt, die Zeit ist kurz und ich bin diszipliniert. Zwei Dinge noch, was Sie sagen, ebenerdige Zugänge im Kopfbahnhof. Es war bisher ebenerdig nur möglich an der Nordseite, wo die Taxis standen. Ansonsten mussten Sie Treppenbauwerke etc. weit runtergehen. Ansonsten gab es noch die Ampeln, die jetzt erst später eingerichtet worden sind. Mit dem Neubauprojekt habe ich die Möglichkeit auf der Ebene des jetzigen Zugangsteges, nämlich von Stuttgart vom Willy-Brandt-Platz aus, ebenerdig herüber in das Stuttgart21-Gelände zu gehen. Ich habe Durchblicke, Durchläufe, wo es heute getrennt ist durch die Gleise. Also bitte sachlich bleiben in dem Fall und auch mal die anderen Sachen bewerten.

Dann habe ich noch 2 Fragen. ... (Zwischenruf ohne Mikro)....

Vorsitzender: So, die Frau Kollegin Sawade hat das Wort und kommt zu ihren Fragen.

Abg. **Annette Sawade** (SPD): An Herrn Dr. Kefer habe ich noch eine Frage. Vielleicht sagen Sie nochmal was zum Zeitplan und Einhalten der Fristen. Vielleicht auch bzgl. Neubaustrecke Wendlingen-Ulm. Ich weiß, ich darf nicht 2 Fragen stellen, aber vielleicht können Sie ganz kurz noch was sagen, wer, was S21 angeht, jetzt in welchen Beiräten sitzt. Das wäre nicht schlecht.

Dann bitte noch an Herrn Prof. Martin. Inwieweit sind Vergleiche mit anderen großen Schienenprojekten in Deutschland und Europa zur Beurteilung sinnvoll? Wir haben ja Wien, Durchbindungslinie Zürich, wir haben den Gotthardt-Tunnel, den Brenner-Basistunnel, es gibt viele Sachen. Vielleicht können Sie kurz dazu noch etwas sagen.

Vorsitzender: Jetzt bleiben wir ganz ruhig auch zum Schluss. Dr. Kefer hat das Wort!

Dr. Volker Kefer (Deutsche Bahn AG): Frau Sawade, ganz kurz zu dem Zeitplan. Ich glaube, es hilft uns allen nicht weiter, wenn wir permanent mit Verdächtigungen argumentieren und Unterstellungen, sondern wir versuchen uns mal an die Realität zu halten. Herr Luik hat vorhin gesagt, wenn er die Fortschrittsgeschwindigkeit hochrechnet, dann käme er im Jahr 2035 aus. Herr Luik, wenn Sie die Fortschrittsgeschwindigkeit der letzten paar Wochen hochrechnen, auch die Übung haben wir gemacht, kommen Sie im Jahr 2019 raus. Was Sie tun ist, Sie nehmen den Anfangszeitpunkt oder den Anfangszeitraum, wo die Baustellen eingerichtet werden, wo die Tunnelanschlüsse vorbereitet werden usw., die nehmen Sie her und errechnen damit eine langsame Tunnelfortschrittsgeschwindigkeit. Wenn wir die zwei Tage, die Sie anführen in Ihren Berichten, hernehmen und die Differenz bilden an Fortschrittsgeschwindigkeit der Tunnel und die hochmultiplizieren, dann sind wir im Jahre 2019 mit der Fertigstellung. Solange wir vor der Hacke nicht irgendetwas anderes finden, als das was wir erwartet haben, bleibt es dabei. Wenn wir etwas anderes finden, habe ich vorher gesagt, werden wir Sie informieren. Wir haben bei dem Projektbeirat, Frau Sawade, weil Sie es auch gerade angesprochen haben, insbesondere Wert darauf gelegt, technische Expertise von Leuten hereinzubekommen, die sich mit solchen Projekten oder wesentlichen Teilen solcher Projekte auskennen. Ich nenne hier mal nur zwei Namen, zum Einen Prof. Hillermeier, der hier in Berlin anerkannter Fachexperte ist, was Betonbau anbetrifft, der den Beirat leitet und das seit eineinhalb Jahren und in jeder Aufsichtsratsberichterstattung mit dabei ist und dort auch unabhängig seine Meinung äußert wie die Dinge vorangehen, ob die Qualität erfüllt wird usw. Der Zweite, den wir im Beirat mit dabei haben, ist Herr Simoni, der bei dem Gotthardt-Tunnel an verantwortlicher Stelle mitgewirkt hat und die gesamte Erfahrung, die dort gemacht wurde, auf unser Projekt übertragen soll. Wir holen uns schon die Leute, die wir meinen zu brauchen, um tatsächlich in dieser technisch-fachlichen Expertise weiterzukommen. Was die Kosten anbetrifft, und dann komme ich gleich noch kurz zur Kom-



munikation, Herr Luik, gilt genau das Gleiche. Wir können hier fortfahren mit Spekulationen, dass das Ganze 13, 15, warum sagen Sie nicht 20 Mrd. Euro kostet, allein das hilft nicht. Weil wir bei dem Projekt versuchen, die Kosten im Griff zu behalten. Und einem möchte ich entgegentreten, wir haben seit dem Aufsichtsratsbeschluss, dieses Projekt fortzuführen, keine weiteren Überraschungen erlebt. Wir bewegen uns innerhalb der Puffer, wir erstatten alle Viertel Jahre Bericht über die Ausschöpfung der Puffer und wir haben bis heute den selben GWU, wir haben nicht um GWU-Erhöhungen nachgesucht, wir haben auch beim Aufsichtsrat nicht nachgesucht um eine Erhöhung beispielsweise oder einen Einstieg in den sogenannten Aufsichtsratspuffer, der ebenfalls noch als Reserve existiert. Von daher gesehen kann man selbstverständlich diese ganzen Spekulationen fortführen, wir halten uns hier lieber an die Realität. Kommunikation, zwei Sätze dazu: Unsere Kommunikationsbüros sind dabei die Stadt Stuttgart, das Land Baden-Württemberg, wir selbstverständlich, dann der Verband Region Stuttgart und darüber hinaus Ulm und der Flughafen. Das heißt, alle diejenigen, die irgendeiner Form teilhaben an dem Projekt. Und alle die sind auch in dem Lenkungskreis zwei Mal im Jahr, also alle halbe Jahre zusammen. Sie bekommen dort ebenfalls eine Berichterstattung und beschließen gemeinsam auf Basis dessen, was dort in die Tagesordnung kommt und was da vorbereitet worden ist, wie das Projekt weiterläuft. Da existiert mittlerweile ein sehr intensiver Austausch. Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke! Wir haben im Übrigen Zeitnot. Herr Leger!

Manfred Leger (DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH): Eine Mini-Ergänzung zu den Kosten: neben den Berichten im Aufsichtsrat werden die Kosten, die wir dort berichten, quartalsweise durch Price Waterhouse geprüft und dies ebenfalls in einem separaten Bericht an den Aufsichtsrat berichtet.

Zur Kommunikation würde ich gerne erwähnen, dass ich glaube, niemand hier im Raum kennt ein Projekt in Deutschland, ein Verkehrsprojekt, sei es ein Bahn-, ein Flughafen-, ein Straßenprojekt oder was auch immer, das in einer Transparenz wie das Projekt Stuttgart-Ulm berichtet. Sie werden

keins finden. Und wenn Sie das jetzt kritisieren, dann haben Sie selber nicht nachgeschaut, weil Sie es gar nicht für nötig erachten.

Vorsitzender: Danke, auch das ist im Protokoll. Herr Prof. Martin!

Prof. Dr. Ullrich Martin (Institut für Eisenbahn- und Verkehrswesen): Die Frage war ja: Inwieweit sind Vergleiche mit anderen großen Schienenprojekten in Deutschland und Europa sinnvoll und auch für dieses Projekt anzuwenden? Meine Antwort fällt in zweierlei Richtungen aus. Zum einen ist es immer sinnvoll, wie ich schon in meiner ersten Einlassung heute gesagt habe, auch auf andere zu schauen. Nicht nur auf Schienenprojekte, sondern auch auf andere Großprojekte, nicht nur in Deutschland, auch in Europa und der Welt. Das ist sicherlich sinnvoll, aus diesen Projekten zu lernen. Man muss natürlich Fehler nicht nachmachen, sondern kann die Erkenntnisse aus anderen Projekten entsprechend nutzen. Das sollte man tun, das ist auch eine Frage der sparsamen Mittelverwendung an sich, in Summe und aus ingenieurtechnischer Sicht ohnehin eine geübte Verfahrensweise. Die andere Seite ist natürlich, dass man allzu schnell auch geneigt ist, diese Erkenntnisse einfach 1:1 zu übertragen. Und hier lehrt die Erfahrung, das kann man auch an verschiedenen Beispielen nachprüfen, dass es eher nicht erfolgversprechend ist, wenn man bestimmte Erkenntnisse aus einem anderen Großprojekt unter völlig anderen Rahmenbedingungen 1:1 nach Deutschland auf das Projekt Stuttgart 21 überträgt.

Herr Luik hat vorhin kurz angesprochen und unseren Blick gen China gerichtet – wir sind selber in China sehr aktiv an verschiedenen Stellen – und ich kann sagen, dort findet auch die Projektplanung und die Projektdurchsetzung in etwas anderer Form als hier statt. Insofern muss man auch immer die konkreten Bedingungen im Auge haben. Das war jetzt ein großer Sprung, aber Herr Luik hat die Vorlage gegeben. Wir sind auch in Frankreich teilweise aktiv. Auch in Frankreich gibt es andere Grundsätze und Regeln, die sich in Frankreich auch bewährt haben. Aber wir haben in Deutschland ein etwas anderes System. Wir sind sehr stark föderal geprägt und das führt zu anderen Prozessen. Insofern lassen sich diese



Dinge nicht 1:1 übertragen. Das ist also eine ganz wichtige Erkenntnis, Fehler, die wo anders gemacht wurde, nicht unbedingt selber nochmal zu wiederholen. Dann aber zu schauen, wie kann man eine Effizienzsteigerung in den uns betreffenden Projekten, insbesondere auf Stuttgart 21 erreichen, unter den bei uns gültigen Bedingungen. Das ist im Prinzip – aus meiner Sicht – ein bisschen das Credo in der Zusammenfassung dieser Frage. Hinzu kommt, dass es nicht nur um Fragen der Technik und Technologie geht. Ich glaube, das klappt ganz gut, weil sich die Wirtschaft immer weiter global aufstellt. Das heißt, die Firmen, die im Bauprojekt tätig sind, sind ja nicht auf Deutschland beschränkt, die sind weltweit tätig und bringen diese Erfahrungen mit. Im Übrigen sind auch in der Schweiz viele deutsche Firmen in den Bahnprojekten aktiv und sammeln dort Erfahrungen, die uns wieder zugutekommen in unseren Projekten. Das betrifft sicherlich auch die Fragen des Projektmanagements und der Budgetüberwachung. Auch da gibt es sehr gute Beispiele, wo man das eine oder andere in Frage stellen kann, ob es sinnvoll ist, das in dieses Projekt zu übernehmen. Es sind Ausführungen von Herrn Leger und Herrn Dr. Kefer gemacht worden, dass man sich externen Sachverständigen hinzuzieht. Das ist sicherlich sehr zu begrüßen. Und natürlich auch die Frage im Umgang mit solchen Projekten in der öffentlichen Kommunikation, aber auch der politischen Begleitung. Hier kommt es darauf an zu versuchen, die Potenziale, die Chancen und Möglichkeiten, die in einem solchen Projekt liegen, auszuloten und dann zur Umsetzung der verkehrspolitischen Ziele in die Praxis zu überführen. Das heißt, aus meiner Sicht ist das Projekt Stuttgart 21 nicht nur der Umbau des Großknotens an sich, sondern – und da bin ich ganz bei Ihnen, Herr Lieb, Sie haben es vorhin aufgeführt – wir haben eine ganze Reihe anderer Punkte um Stuttgart herum, die mit dem Projekt nichts zu tun haben, weil sie außerhalb des Projektes liegen. Wir kriegen einen Lückenschluss von 30 Kilometern, zwischen der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm und in Richtung Mannheim. Und irgendwie haben wir noch ein kleines Stückchen dazwischen, das ist richtig. Nämlich – ich weiß es jetzt nicht genau – um die 6 bis 8 Kilometer, die noch fehlen. Wir kriegen aber von der Gesamtstrecke her 30 Kilometer Lückenschluss. Insofern kann ich es nicht ganz nachvollziehen, dass man sagt: Weil wir

diese 6 Kilometer nicht kriegen, verzichten wir auf der anderen Seite auf die 30 Kilometer. Wir sind doch von unseren Gesamtkonzeptionen her so aufgestellt, dass in verschiedenen Schritten unsere Infrastrukturprojekte umsetzen. Und an einer Stelle war eben Schluss, beim Projekt Stuttgart 21. Vielleicht können wir uns da gemeinsam auf den Weg machen, Herr Lieb, ich biete mich gerne an, dass wir den 6 Kilometer Lückenschluss in Zuffenhausen auch noch hinbekommen. Das würde auch die Voraussetzung für den Taktfahrplan deutlich verbessern. Insofern denke ich, die Potentiale zu nutzen, das ist eigentlich auch die Anforderung, die in Richtung der Politik, nicht nur in die Richtung der Ingenieurtechnik gehen sollte.

Vorsitzender: Danke! Kollege Gastel, jetzt haben wir natürlich das Problem, dass wir 13.00 Uhr haben. Wir werden im Obleutegespräch sehen, wie wir das regeln. Der Ältestenrat hat einen Beschluss gefasst, dass um 13.00 Uhr Schluss der Sitzung ist. Wir werden nachher regeln, wie das zukünftig machen. Bitte in aller Kürze.

Abg. Matthias Gastel (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich werde meine 3 Minuten schon brauchen. Entschuldigung, ich habe das Recht, meine 3 Minuten auszuschöpfen und das mache ich auch. Ich fange mal damit an, dass die Volksabstimmung das Projekt Stuttgart 21 politisch legitimiert hat. Verkehrlich besser und sinnvoller ist es dadurch aber in keiner Weise. Ich bedauere es sehr, dass selbst die Frage, ob dieses Projekt verändert werden muss, beispielsweise um einen Kombi-Bahnhof und den integralen Taktfahrplan zu ermöglichen, nicht offen diskutiert werden kann, sondern offensichtlich nur hinter vorgehaltener Hand.

Meine zwei Fragen gehen an die Deutsche Bahn: Die Erste bezieht sich auf den integralen Taktfahrplan. Vor 20 Jahren, als mit der Planung von S21 begonnen wurde, war das noch kaum ein Thema. Inzwischen hat sich das sowohl die Bundesregierung als auch die Deutsche Bahn AG auf die Fahnen geschrieben. Und leistungsfähige Knotenbahnhöfe mit besseren Umsteigemöglichkeiten sind auch Bestandteil ihres Fernverkehrskonzeptes, das die DB AG kürzlich vorgestellt hat. Dazu



jetzt die konkrete Frage: Werden Sie die Leistungsfähigkeit des geplanten neuen Hauptbahnhofes und seiner Zulaufstrecken durch Planänderungen so erhöhen, dass der integrale Taktfahrplan auch in der Landeshauptstadt Stuttgart umgesetzt werden kann bzw. sind Sie zumindest offen für diese Fragen?

Mit meiner zweiten Frage nähere ich mich jetzt dem Flughafen und dem Filderabschnitt an. Wir sind sehr froh, dass unter Vermittlung von Minister Herrmann und Regionalpräsident Bopp – Herr Bilger, ich gehe darauf ein, das ist in der zweiten Runde jetzt, dass ich das tue – dass da diese Lösung gefunden wurde, die mit Sicherheit nicht perfekt ist, aber die wahrscheinlich das maximal mögliche angesichts des Finanzierungsvertrages darstellt. Der Mischverkehr bleibt in diesem Bereich ein Problem, das man nicht wegdiskutieren kann. Eine kleine Anfrage unserer Bundestagsfraktion hat ans Licht gebracht, dass an nahezu allen Fernverkehrsbahnhöfen, an den Flughäfen – Ausnahme Frankfurt – nach und nach die Anzahl der dort haltenden Fernverkehrszüge reduziert wurde. Offensichtlich lohnt es sich nicht, mit dem Fernverkehr Flughäfen anzubinden. Und in Stuttgart stagniert seit vielen Jahren auf niedrigem Niveau die Anzahl der Fluggäste.

Die Frage an die DB: Kann die DB ausschließen, dass es am Flughafen Stuttgart zu Ausdünnungen von Fernverkehrshalten, im Verhältnis zu der Anzahl an Fernverkehrszügen kommt, die dem Stresstestfahrplan zugrunde lagen? Oder anders gefragt: Für welchen Zeitraum wird die DB wie viele Fernzüge am Flughafen pro Werktag und zwar ohne die der Gäubahn, garantieren? Stichwort: verlässlicher Deutschlandtakt.

Vorsitzender: Nochmal eine Frage an die Deutsche Bahn AG. Herr Kefer ist draußen. Bitte, Herr Dr. Bitzer!

Dr. Florian Bitzer (DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH): Herr Gastel, vielen Dank auch für die Frage zum integralen Taktfahrplan. Von dieser Seite her nochmal die klare Feststellung, dass der integrale Taktfahrplan auch im Knoten Stuttgart selbstverständlich in den Grundzügen gefahren werden kann. Um es mal ganz klar festzuhalten:

Auch wenn von anderer Seite anders argumentiert wird, werden die Argumente trotz ständiger Wiederholungen nicht richtiger. Wir haben dazu ausführlich Stellung genommen, auch in den Stellungnahmen im Zuge der Planfeststellungsverfahren. An unserer Auffassung dazu ändert sich nichts. Ergänzend dazu, Herr Gastel, haben Sie gefragt, ob wir denn auch offen seien zur Ertüchtigung der Zulaufstrecken. Der Stresstest hat insbesondere auch gezeigt, dass Kapazitätsengpässe im Bahnknoten Stuttgart, wenn es sie gibt, dann auf den Zulaufstrecken liegen. Herr Lieb hat es in seinem Papier auch angedeutet und Prof. Martin hat darauf hingewiesen, zum Beispiel gerade der Zulauf aus dem Norden. Dazu ist aber auch zu sagen, dass diese Maßnahmen zwar als Optionen vorgesehen sind in den Planfeststellungsbeschlüssen, der Ausbau selber aber nicht Gegenstand des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm ist. Das heißt, es ist vollkommen richtig darauf hinzuweisen. Über weitere Optionen kann immer geredet werden. Aber dann werden sich auch die entsprechenden Kräfte zusammenfinden müssen, um dann auch über die Finanzierung zu reden. Dann reden wir über weitere Projekte, über die in die Zukunft gesprochen werden muss. Das, was vertraglich zugesichert ist, was vorgesehen ist im Rahmen des Projekts Stuttgart 21, kann mit der vorgesehenen Infrastruktur, die jetzt erstellt wird, auch gefahren werden.

Dann war noch die Frage, Herr Dr. Kefer, Sie haben sie nicht gehört. Ich erlaube mir aber, auch diese zu beantworten. Zusicherungen über Verkehrsleistungen auch vom Eisenbahnverkehrsunternehmen DB Fernverkehr her zu geben, schlicht und ergreifend in die Zukunft gesprochen, ist nicht möglich. Wir befinden uns dort im Wettbewerb. Es wird dort geschaut werden müssen, wie sich das Angebot entwickelt. Wir sind aber aus dem Projekt heraus sehr zuversichtlich, dass die entsprechende Nachfrage da sein wird und dann wird auch das Angebot entsprechend dargestellt werden. Hier irgendwelche Festlegungen zu erwarten, Sie wissen es ganz genau, Herr Gastel, das ist eine sehr theoretische Frage.

Vorsitzender: Dankeschön, Herr Bitzer! Das werden wir sicherlich mit Herrn Homburg auch noch erörtern, den wir nochmal hier haben werden. Ich bedanke mich bei allen Sachverständigen und



auch bei den Zuhörerinnen und Zuhörern. Ich darf den Abgeordneten noch Mitteilung geben, dass wir vor kurzem den Zwischenbericht der französischen Untersuchungsbehörde zum Absturz des Airbus A320 der Germanwings bekommen haben. Darauf ist nochmal die Internetadresse vermerkt, wo der Zwischenbericht eingesehen werden kann, in deutscher Fassung. Das zur Information. Damit ist die heutige Sitzung geschlossen. Die Obleute bitte ich aus Zeitgründen gleich ins Sitzungszimmer. Ich glaube, das ist heute der schnellere Weg. Danke!

Schluss der Sitzung: 13.07 Uhr

Martin Burkert, MdB
Vorsitzender



Inhaltsverzeichnis der Stellungnahmen

Öffentliche Anhörung, am Mittwoch, 6. Mai 2015

von 11.00 Uhr bis 13.00 Uhr,

zum Antrag der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Offene Fragen zum Bahnhofsprojekt Stuttgart 21 aufklären

BT-Drucksache 18/3647

A-Drs. 18(15)225-A

Matthias Lieb

Verkehrsclub Deutschland Baden-Württemberg e.V.

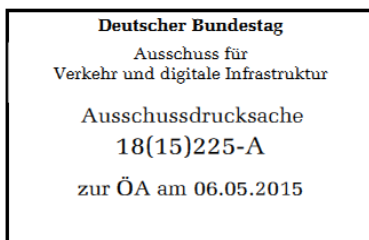
Seite 29

A-Drs. 18(15)225-B

Arno Luik

Journalist

Seite 38



**Landesverband
Baden-Württemberg e.V.**

VCD Baden-Württemberg e.V. • Tübinger Straße 15 • 70178 Stuttgart

Tübinger Straße 15
70178 Stuttgart
Telefon: (0711) 6 07 02 17
Telefax: (0711) 6 07 02 18
eMail: info@vcd-bw.de
Internet: www.vcd-bw.de

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Sekretariat
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Geschäftskonto:
Sparda-Bank Baden-Württemberg
IBAN: DE85 6009 0800 00 10 839 606
BIC: GENODEF 1502

Spendenkonto:
Sparda-Bank Baden-Württemberg
IBAN: DE85 6009 0800 01 10 839 606
BIC: GENODEF 1502

Stuttgart, 30. April 2015

**Anhörung 6. Mai 2015:
Offene Fragen zum Bahnprojek Stuttgart 21 aufklären
BT-Drucksache 18/3647**

Sehr geehrte Damen und Herren,
nachstehend erhalten Sie meine schriftliche Stellungnahme zur o.g. Anhörung.

Mit freundlichen Grüßen

(Matthias Lieb)
- Vorsitzender -



Anhörung Ausschuss Verkehr und digitale Infrastruktur – Stuttgart 21 - 06.05.2015 – Matthias Lieb



Schriftliche Stellungnahme zur Anhörung des Ausschusses Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 06.05.2015

Offene Fragen zum Bahnprojekt Stuttgart 21 aufklären BT-Drucksache 18/3647

von Diplom-Wirtschaftsmathematiker Matthias Lieb,
Vorsitzender VCD Landesverband Baden-Württemberg e.V.

Kurzfassung

A. Fünf Jahre nach Baubeginn sind viele Fragen zu Stuttgart 21 ungeklärt – der Nachweis zu Sicherheit und Leistungsfähigkeit ist nicht erbracht, das eigenwirtschaftliche Projekt „Stuttgart 21“ läuft finanziell und zeitlich immer mehr aus dem Ruder, gefährdet die Dividendenfähigkeit der DB AG und belastet damit auch den Bundeshaushalt.

Der Finanzierungsvertrag aus 2009 regelt die Aufteilung der Kosten, die DB AG hat die Mehrkosten über 4,526 Mrd. € hinaus alleinig zu tragen. Die Baukosten (offizielle Mehrkosten von 2 Mrd. €) belasten DB Netz und erhöhen den Druck auf die Trassenpreise. Die heute schon stark steigenden Trassenpreise stellen eine Gefahr für die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs am Verkehrsmarkt dar – sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr. Im Nahverkehr bezahlen indirekt die anderen Bundesländer das Projekt „Stuttgart 21“ über steigende Trassenpreise mit.

B. Eine Klärung der sicherheitsrelevanten Auswirkungen der überhöhten Längsneigung sowie der Brandschutzanforderungen auf die Betriebsabwicklung im Tiefbahnhof - und damit auf die Leistungsfähigkeit - ist kurzfristig zwischen DB und EBA herbeizuführen und zu veröffentlichen.

C. Der Deutschland-Takt stellt neue Anforderungen an den Eisenbahnknoten Stuttgart und die Fahrzeit für die Strecke Mannheim – Stuttgart. Stuttgart 21 stellt gegenüber dem Status-Quo keine Leistungssteigerung für den Eisenbahnknoten Stuttgart dar. Die heutige Nachfrage in Stuttgart liegt signifikant unter den Werten von München und Zürich (Stuttgart: 140 ÖV-Fahrten/Einwohner/Jahr, München 240, Zürich 400), gleichzeitig sind die Kapazitäten in der Hauptverkehrszeit erschöpft. In München und Zürich wird zur Bewältigung der weiteren erwarteten Zuwächse die bestehende Eisenbahninfrastruktur durch Neubaumaßnahmen ergänzt, während in Stuttgart nur ein Ersatz geplant ist. Die europäische und deutsche Klimaschutzpolitik sowie speziell in Stuttgart die Luftreinhaltepolitik erfordern Verlagerungen vom Straßenverkehr auf den SPNV. Der Stresstest konnte höchstens 30% mehr Fahrten nachweisen, die Werte von München oder Zürich sind damit nicht erreichbar.

D. Die Behebung der Engpässe im Bereich Zuffenhausen/Feuerbach, Tiefbahnhof, Wendlinger Kurve und Mitternachtstraße erfordert über Stuttgart 21 hinaus weitere aufwändige Ausbauten der Eisenbahninfrastruktur. Der Erhalt eines Teils des Kopfbahnhofs samt Anbindung an die Fern- und S-Bahn-Gleise ist ein wesentlicher Beitrag zur Behebung der Engpässe.

E. Die volkswirtschaftlichen Berechnungen für die Verwendung von GVFG- bzw. BSWAG-Mitteln sind neu zu erstellen – für die Flughafenanbindung im Vergleich zu einem Bahnhof an der Schnellfahrstrecke.



Langfassung

Ausgangslage

Der Weltverband des öffentlichen Verkehrs (UITP) hat sich als Ziel gesetzt, den Anteil des ÖVs bis 2025 zu verdoppeln¹. Einzelne Länder haben dieses Ziel auch für sich übernommen (z.B. Schweden). Das Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 der Bundesregierung² fordert eine „Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Personenfernverkehrs sowie der Stärkung des Rad- und Fußverkehrs“, um bis 2020 eine Reduktion der CO₂-Emissionen um 40% gegenüber 1990 zu erreichen.

Im Stuttgarter Verkehrsverbund VVS werden mit rund 140 ÖV-Fahrten pro Einwohner pro Jahr signifikant weniger Fahrgäste befördert als beispielsweise im Züricher Verkehrsverbund ZVV (über 400 ÖV-Fahrten/Ew/Jahr) und im Münchner Verkehrsverbund MVV (240 ÖV-Fahrten/Ew/Jahr). Gleichzeitig ist Stuttgart die „Stauhauptstadt“ Deutschlands und es werden die Luftschadstoffgrenzwerte seit Jahren massiv überschritten. Eine deutliche Verkehrsverlagerung hin zu Bus und Bahn ist schon deshalb notwendig. S-Bahn, Regionalverkehr und Stadtbahn sind aber in der Hauptverkehrszeit nahezu an der Kapazitätsgrenze.

Zur weiteren Leistungssteigerung wurde in Zürich zusätzlich zum bestehenden Kopfbahnhof eine Durchmesserlinie (DMZ) errichtet. In München soll zur Bewältigung der erwarteten Zuwächse eine zusätzliche S-Bahn-Tunnelröhre gebaut werden.

In Stuttgart soll das bestehende Eisenbahnsystem jedoch nicht ergänzt, sondern lediglich durch eine Neukonzeption (Stuttgart 21) ersetzt werden. Deshalb werden seit der erstmaligen Vorstellung des Konzeptes 1994 die Fragen zur Leistungsfähigkeit und Zukunftsfähigkeit regelmäßig aufgeworfen.

Diese Fragen gründen insbesondere auf den nicht belegten Behauptungen der Projektbefürworter, der Durchgangsbahnhof mit acht Gleisen sei doppelt so leistungsfähig wie der bestehende Kopfbahnhof (mit 16 Gleisen)³. Unstrittig ist nur, dass ein Durchgangsbahnhof im Vergleich zu einem Kopfbahnhof mit gleicher Gleiszahl leistungsfähiger ist. Je nach Betriebskonzept kann ein Durchgangsbahnhof ungefähr einem Kopfbahnhof mit doppelter Gleiszahl entsprechen.

Diese Gleichwertigkeit des bestehenden Kopfbahnhofs mit Stuttgart 21 sah 2006 auch das BMVBS: „Bei Stuttgart 21 handelt es sich nicht um ein Projekt des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege, sondern vorrangig um ein städtebauliches Projekt. Denn auch ein oberirdischer Kopfbahnhof kann die verkehrlichen Funktionen für den Eisenbahnknoten Stuttgart erfüllen“⁴.

Zuvor hatte der VGH Mannheim festgestellt, dass „der achtgleisige Durchgangsbahnhof für abgestimmte Betriebsprogramme mit 32 bis 35 Gleisbelegungen pro Stunde ausreicht“, bei einer guten bis sehr guten Betriebsqualität. Selbst bei 39 Gleisbelegungen wurde eine „noch gute Betriebsqualität“ bescheinigt. Zum Vergleich hatte der Kopfbahnhof im Jahr 2010 37 Zugankünfte in der Spitzenstunde.

Im Rahmen des Stresstestes versuchte die DB AG nur noch, eine um 30% erhöhte Leistungsfähigkeit gegenüber der damaligen Auslastung des Kopfbahnhofs nachzuweisen⁵ – ob dieser Nachweis gelungen ist, darüber gehen die Meinungen auseinander^{6,7}.

Zu den Fragestellungen

A. Dimensionierung der Anlagen:

¹ <http://www.uitp.org/strategy-public-transport>

² <http://www.bundesregierung.de/Content/DE/Artikel/2014/12/2014-12-03-aktionsprogramm-klimaschutz-2020.html>

³ Informationsschrift „Menschen verbinden – Das neue Verkehrskonzept für Stuttgart und die Region“, Landeshauptstadt Stuttgart, Oktober 2007

⁴ Schreiben des BMVBS vom 13.12.2006 an den VCD Baden-Württemberg e.V.

⁵ Die tatsächliche Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs selbst wurde nicht ermittelt

⁶ Würden alle neuen Infrastrukturen nur noch „betriebswirtschaftlich-optimal“ geplant, könnten sich Verspätungen bundesweit nicht mehr abbauen

⁷ Engelhardt, C.: Stuttgart 21: Ungenügende Leistungsfähigkeit nach Filder-Anhörung, Eisenbahn-Revue International 1/2015, S. 41 ff



Anhörung Ausschuss Verkehr und digitale Infrastruktur – Stuttgart 21 - 06.05.2015 – Matthias Lieb



Deutschland-Takt

Die Bundesregierung verfolgt mit dem Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 eine Stärkung des ÖPNV und des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV). Dazu gehört auch der Deutschland-Takt, der ein neues Konzept für die optimale Integration von Fern- und Nahverkehr darstellt und bei Beginn der Planungen zu Stuttgart 21 vor über 20 Jahren noch nicht berücksichtigt wurde.

Verkehrszuwachs seit 1994

Mit Stuttgart 21 sollte nach der Bahnreform der Fern- und Nahverkehr neu organisiert werden, um mehr Fahrgäste zu gewinnen. Eine Steigerung der Fahrgastzahlen um jährlich 3,4 Mio. im Fernverkehr und 4,8 Mio. im Nahverkehr war vorgesehen. Dazu sollte das Verkehrsangebot im Fernverkehr um 50%, im Nahverkehr um 80% ausgeweitet werden.

Tatsächlich sind bundesweit seit 1994 die Verkehrsleistungen auf der Schiene im Personenverkehr um 34% gestiegen, nur für den Schienenpersonennahverkehr sogar um 68%⁸. In Baden-Württemberg haben sich im Zeitraum 1990 – 2004 sowohl die Fahrgastzahlen als auch die Verkehrsleistung mehr als verdoppelt⁹. Im Zeitraum 2002 bis 2012 gab es einen weiteren Zuwachs der Fahrgastzahlen von 70%¹⁰.

Die 1994 durch die Realisierung von Stuttgart 21 erwarteten Steigerungen der Fahrgastzahlen sind somit schon ohne Stuttgart 21 eingetreten.

Am 18. März 2015 hat die DB AG ihr neues Konzept für den Fernverkehr vorgestellt. Dieses sieht für Stuttgart weitere Fernverkehrslinien vor. Nach Nürnberg sollen stündlich statt zweistündlich Fernzüge verkehren, zusammen mit der Linie Saarbrücken – Lindau und der Linie Würzburg – Tübingen sind dies drei zusätzliche Fernverkehrslinien, die Stuttgart berühren sollen.

Mit dem ÖPNV-Pakt des Landes und der Region soll der Nahverkehr mit dichteren Takten gestärkt werden – ein Zuwachs von mindestens 20% soll erreicht werden.

Deshalb ist zu prüfen, ob Stuttgart 21 diese weit über den damaligen Anforderungen liegenden weiteren Herausforderungen an zu verkraftenden Fahrgastzuwächsen gerecht werden kann.

Bundesverkehrswegeplan

Beim Bau der Schnellfahrstrecke Mannheim – Stuttgart, die am 02.06.1991 in Betrieb gegangen war, hatte man den Abschnitt Zuffenhausen – Stuttgart Hbf ausgespart, da zu diesem Zeitpunkt die weitere Streckenführung der Schnellfahrstrecke Richtung Ulm/München und die Anbindung Stuttgarts offen war.

Mit der Neubaustrecke (NBS) Wendlingen – Ulm und dem Projekt Stuttgart 21, das 1994 erstmals vorgestellt wurde, sollte der Lückenschluss für den Schnellverkehr hergestellt werden. Explizit wird in der Planrechtfertigung die Bereitstellung einer langfristig leistungsfähigen Schieneninfrastruktur des Bundes (Gebot der Daseinsvorsorge), die Einbindung der Neubaustrecke und des Bahnknotens in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz sowie die Erhöhung der Streckenleistungsfähigkeit des Korridors Stuttgart – Ulm durch Trennung von schnellem und langsamen Verkehr (Konzeption Netz 21) genannt¹¹.

Die Aufgabenstellung aus Sicht des Bundesverkehrswegeplans war, eine durchgehende Neubau- bzw. Ausbaustrecke zwischen Mannheim und München zu erreichen. Deshalb ist im BVWP der Abschnitt als NBS/-ABS Stuttgart – Augsburg¹² definiert. Tatsächlich wird diese Vorgabe aber nicht umgesetzt, vielmehr werden problematische Mischverkehrsstrecken geschaffen:

1. Engpass Zuffenhausen

Nach der Realisierung von Stuttgart 21 und der NBS Wendlingen – Ulm wird weiterhin ein entscheidender Engpass zwischen dem Ende der NBS Mannheim – Stuttgart (vor Stuttgart-Zuffenhausen) und dem neuen Tiefbahnhof Stuttgart Hbf fortbestehen. Auf diesem rund 7 Kilometer langen Abschnitt müssen sich die Züge des Fernverkehrs

⁸ Bundestags-Drucksache 18/3266, Antwort zu Frage 5

⁹ Landtag BW, Drucksache 14/5449, Antwort zu Frage II.5

¹⁰ Landtag BW, Drucksache 15/4837, Anlage 1

¹¹ Planfeststellungsbeschluss PFA 1.1 vom 28.01.2005, Seite 140 ff (Planrechtfertigung)

¹² BVWP 2003, Laufende und fest disponierte Vorhaben VB Schiene Nr. 20



Anhörung Ausschuss Verkehr und digitale Infrastruktur – Stuttgart 21 - 06.05.2015 – Matthias Lieb

von Karlsruhe, Heidelberg und Mannheim die Gleise mit dem Regionalverkehr von Heilbronn/Würzburg und Pforzheim bzw. Heidelberg teilen¹³.

Grund für den fehlenden Streckenausbau auf diesem Abschnitt ist einzig die eingezwängte Lage des Tiefbahnhofs zwischen dem heutigen Bahnhofgebäude und dem Gebäude der Landesbank BW. Damit ist der Tiefbahnhof auf acht Bahnsteiggleise begrenzt:

Untersuchungen von Prof. Schwanhäuser 1997 ergaben, dass im Falle eines viergleisigen Ausbaus der Zulaufgleise von Zuffenhausen nach Stuttgart (Fern- und Regionalverkehr) ein achtgleisiger Tiefbahnhof nicht ausreichen würde. Deshalb wurde im Planfeststellungsbeschluss 2005¹⁴ ausgeführt:

- es ist die Option zum viergleisigen Ausbau der Zulaufgleise Feuerbach/Zuffenhausen – Hauptbahnhof ... sowie zum viergleisigen Ausbau des Streckenabschnitts von Feuerbach bis zur Abzweigung zur Neubaustrecke Richtung Mannheim offen zu halten.
- Der geplante Durchgangsbahnhof muss in seiner Kapazität der – um die zusätzliche Fahrmöglichkeit nach Feuerbach/Zuffenhausen erweiterten – Kapazität der Zulaufgleise entsprechen. Erbringt die Vorhabenträgerin für das Planfeststellungsverfahren den Nachweis nicht, ist die Option des geplanten Durchgangsbahnhofs auf 10 Bahnsteiggleise offen zu halten. ...¹⁵

Im Rahmen der Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens wurden im Jahre 1997¹⁶ Betriebsprogramme mit 25,5 Gleisbelegungen je Stunde betrachtet („gute bis sehr gute Betriebsqualität). Allerdings wurden schon 1994 in der Spitzenstunde 27 Zugankünfte im Kopfbahnhof gezählt. Das Szenario E berücksichtigte 39 Gleisbelegungen je Stunde bei einer „noch guten Betriebsqualität“ – allerdings mit einer Überlastung auf dem Abschnitt Zuffenhausen – Stuttgart Hauptbahnhof¹⁷.

Im Stresstest zu Stuttgart 21 war dieser Streckenabschnitt ebenfalls negativ aufgefallen – von Ankunft Bietigheim-Bissingen bis Ankunft Stuttgart Hbf erhöht sich die Verspätung um 75 Sekunden¹⁸, was einer „risikobehafteten Betriebsqualität“ entspricht und die Engpass-Situation bestätigt. Zugunsten der Fernverkehrszüge wurden in der Simulation die Züge des Regionalverkehrs ausgebremst.

Im Stresstest konnte nicht der Nachweis für die Auflage aus dem Planfeststellungsbeschluss erbracht werden, dass der geplante Durchgangsbahnhof in seiner Kapazität der – um die zusätzliche Fahrmöglichkeit nach Feuerbach/Zuffenhausen erweiterten – Kapazität der Zulaufgleise entspricht. Vielmehr wurde diese Variante von der DB nicht untersucht, obwohl es Gegenstand des Auftrags war (P-Option).

Der fehlende Ausbau der Strecke Zuffenhausen – Stuttgart Hbf mit dem frühen Geschwindigkeitseinbruch von 250 km/h auf ca. 90 km/h ist auch im Hinblick auf den Deutschlandtakt problematisch:

Die Fahrzeit Mannheim Hbf – Stuttgart Hbf beträgt aktuell 36 – 38 Minuten und wird sich auf ca. 34 Minuten nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 verkürzen. Für den Deutschlandtakt wäre jedoch eine Fahrzeit von 28 – 30 Minuten notwendig. Durch diese zu lange Fahrzeit ist nicht nur in Stuttgart, sondern auch in Ulm kein optimaler Taktknoten herstellbar, obwohl die Fahrzeit Stuttgart – Ulm nach Fertigstellung von Stuttgart 21 und der NBS Wendlingen-Ulm ideale 28 Minuten betragen soll.

Ohne eine Verkürzung der Fahrzeit Mannheim – Stuttgart nahe an 30 Minuten können die Wirkungen der Reisezeitverkürzung durch das Bahnprojekt Stuttgart – Ulm nicht vollständig realisiert werden, sondern geht die auf der Strecke gesparte Zeit am Umsteigebahnhof teilweise wieder verloren. Deshalb ist die Lücke im HGV-Netz zwischen dem Tunnel Langes Feld und Stuttgart Hbf (tief) durch eine zweigleisige Neubaustrecke, die mit hoher Geschwindigkeit befahrbar ist, zu schließen¹⁹.

¹³ Behnsen, S.: Ermittlung von Potentialen eines Knotens mittels historischer Analyse, EI-DER EISENBAHNINGENIEUR (64), 03/2013, S. 12–20

¹⁴ PFA 1.1, Seite 204 ff

¹⁵ Im Rahmen der Schlichtung ergab sich jedoch, dass durch die angrenzende Bebauung überhaupt kein Platz da ist für ein 9. und 10. Bahnsteiggleis

¹⁶ Prof. Dr.-Ing. Schwanhäuser 1997: Stuttgart 21, ergänzende betriebliche Untersuchungen, Teil 3

¹⁷ Zum Vergleich hatte der Kopfbahnhof schon im Jahr 2010 37 Zugankünfte in der Spitzenstunde zu verkraften

¹⁸ Finaler Abschlussbericht DB Netz, Simulationslauf 15.09.2011, Folie 41

¹⁹ In der Machbarkeitsstudie 1995 (S. 20) wurde erklärt, dass der Bau einer Schnellfahrstrecke im Tunnel zum neuen Hauptbahnhof im Anschluss an die Machbarkeitsstudie noch weiter untersucht werden sollte, was aber nicht geschah



Anhörung Ausschuss Verkehr und digitale Infrastruktur – Stuttgart 21 – 06.05.2015 – Matthias Lieb

2. Engpass: Tiefbahnhof – Fehlende Verbindungen

Der Tiefbahnhof in Verbindung mit dem Engpass auf der Strecke von Zuffenhausen zum Hauptbahnhof verhindert auch in Feuerbach die Einrichtung einer verkehrlich sinnvollen Verkehrsdrehscheibe zwischen Regionalverkehr, S-Bahn, Stadtbahn und Bus, wie diese schon lange in Bad Cannstatt funktioniert und jetzt auch in Stuttgart-Vaihingen realisiert werden soll.

Durch zwei Außenbahnsteige an den in den Pragtunnel führenden Gleisen könnte diese Verkehrsdrehscheibe leicht eingerichtet werden. Das unterstellt allerdings entweder die Realisierung der P-Option oder den Fortbestand eines kleinen Kopfbahnhofs in Stuttgart.

Mit dem Metropolexpress-Netz sollen zukünftig ergänzend zur S-Bahn im 30-Minuten-Takt Verbindungen von den Stationen außerhalb des S-Bahn-Netzes nach Stuttgart mit Halt auf wichtigen Zwischenstationen eingerichtet werden. Für die verkehrlich sinnvolle Integration der Strecke nach Leonberg – Calw in das Metropolexpress-Netz bedarf es ebenfalls eines Haltes in Feuerbach²⁰ sowie den Fortbestand eines Teiles des Kopfbahnhofs. Dann können diese Züge bis zum Hauptbahnhof (oben) durchgebunden werden.

Störungen auf der Stammstrecke der S-Bahn kommen regelmäßig vor – heute erfolgt die Umleitung über den Kopfbahnhof und die Gäubahn unter Beibehaltung des Fern- und Regionalverkehrs. Ob das Notfallkonzept der DB mit Führung durch den Tiefbahnhof für die S-Bahn funktioniert, ist bislang nicht nachgewiesen.

Ein Erhalt eines kleinen Teils des Kopfbahnhofs sowie der Gäubahn ist somit auch für das Notfallkonzept sinnvoll.

3. Engpass: Tiefbahnhof – Folgen der überhöhten Längsneigung

Für den Bahnhof in Schrägläge (Längsneigung sechsfach über dem Grenzwert liegend) wurde kein Nachweis gleicher Sicherheit im Vergleich zur passiven Sicherheit eines in der Ebene liegenden Bahnhofs erbracht. Das ist ein Verstoß gegen § 2 (1) und (2) Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO). Spätestens bei der Inbetriebnahme ist der Nachweis gleicher Sicherheit zu erbringen oder eine Betriebsweise umzusetzen, die diese gleiche Sicherheit herstellt.

Es gibt derzeit keinerlei vergleichbare Bahnhöfe im deutschen Eisenbahnnetz – ja sogar weltweit, so dass das heutige Regelwerk auch keine Aussagen zu Bahnhöfen mit einer solchen, den Grenzwert sechsfach überschreitenden Längsneigung trifft.

Das Eisenbahnbundesamt (EBA) verweist hinsichtlich der Auswirkungen der Längsneigung auf den Betrieb auf die noch zu erlassende Inbetriebnahmegenehmigung und die Verantwortung des Betreibers für den sicheren Betrieb²¹. Angesichts der bekannten Wegroll-Vorfälle von Zügen in Köln Hbf²² ist zu erwarten, dass das EBA Doppelbelegungen, die aufgrund der Gefahr des Wegrollens eine erhöhte Gefährdung für Fahrgäste darstellt, nicht erlauben wird.

Vielmehr ist zu erwarten, dass der Bahnhof nur in der Form eines Haltepunktes betrieben werden darf, d.h. dass Weichen nur sehr eingeschränkt genutzt werden dürfen. Dies hätte bedeutende Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs, weshalb diese Fragen nicht erst kurz vor Fertigstellung, sondern jetzt, noch vor Beginn der wesentlichen Bauarbeiten zum Tiefbahnhof, geklärt werden müssen.

DB und EBA sind aufgefordert, die Frage der Inbetriebnahmegenehmigung auf Basis der aus heutiger Sicht vorgesehenen Betriebskonzepte kurzfristig zu klären und dabei den besonderen Sicherheitsbelangen durch die überhöhte Längsneigung sowie den Brandschutzanforderungen Rechnung zu tragen!

Betriebliche Einschränkungen haben zur Folge, dass das vorgesehene Betriebsprogramm im Tiefbahnhof nicht vollständig abgewickelt werden kann. Somit müssen Teile des Kopfbahnhofs im Sinne eines auch von SMA vorgeschlagenen Kombi-Bahnhofs aufrechterhalten werden – mit Anbindungen von Zuffenhausen, Bad Cannstatt und Stuttgart-Vaihingen.

Unabhängig von diesen Sicherheitsfragen stellt der Verzicht auf Bremsproben und damit der Möglichkeit,

²⁰ an den S-Bahn-Gleisen

²¹ EBA-Schreiben vom 11.08.2014 an den VCD Baden-Württemberg, vgl. http://www.vcd-bw.de/presse/2014/21-2014/20141004_Gutachten_gleisneigung_S21_mA.pdf.

²² Andersen, Sven: Stuttgart 21 – bei der Neigung ein Einzelfall; Eisenbahn-Revue International 2/2015, Seite 96f



Anhörung Ausschuss Verkehr und digitale Infrastruktur – Stuttgart 21 – 06.05.2015 – Matthias Lieb

Zugeinheiten Stärken, Schwächen oder Wenden zu können, eine starke Betriebseinschränkung dar. Die Auslegung des Bahnhofs nur für ein einziges Betriebskonzept stellt keine Zukunftsfähigkeit her. Vielmehr muss wegen der Langlebigkeit der Infrastruktur diese möglichst flexibel nutzbar und für unterschiedliche Betriebskonzepte tauglich sein. Aus ökonomischen Gründen muss z.B. die Möglichkeit bestehen, unterschiedlicher Nachfrage auf verschiedenen Streckenabschnitten - insbesondere von Durchmesserlinien - durch Anpassung der Zuglänge zu begegnen. Die überhöhte Längsneigung verhindert dies jedoch gerade.

4. Engpass: Tiefbahnhof - Brandschutz

Der Presse war zu entnehmen, dass die DB AG für die Erfüllung der Brandschutzaufgaben im Tiefbahnhof von Doppelstockzügen mit maximal 7 Wagen ausgeht²³. Tatsächlich fahren heute schon an besonderen Verkehrstagen (Volksfest-Wochenende) zwischen Stuttgart und Karlsruhe IRE-Züge mit 10 Doppelstockwagen. Die betrieblichen Einschränkungen des Fildertunnels können deshalb nicht ohne weiteres auf den Tiefbahnhof übertragen werden. Züge vom Abstellbahnhof aus nach Karlsruhe mit 10 Doppelstockwagen wären durchaus fahrbar und angesichts der Nachfrage gerechtfertigt. Insofern muss auch das Brandschutzkonzept von 10-Wagen-Doppelstockzügen ausgehen. Im Vergleich zu den Nachfragewerten in Zürich und München ist fraglich, ob die geringe Dimensionierung der Bahnsteige²⁴ überhaupt einen nennenswerten Verkehrszuwachs zulässt.

5. Engpass: S-Bahn-Station Mittnachtstraße

Die Stammstrecke der S-Bahn Stuttgart wird in der Hauptverkehrszeit von 6 Linien im 2,5-Minuten-Takt befahren. Damit ist das System an der Leistungsgrenze angekommen. In den letzten Jahren haben aufgrund vielfältiger Gründe die Verspätungen signifikant zugenommen. Mit dem Bau der S-Bahn-Station Mittnachtstraße wird die hochbelastete Stammstrecke verlängert. Damit wird das System noch stärker belastet. Der Baufehler des Stuttgarter S-Bahn-Netzes, bei der Zusammenführung der zwei Linienäste den Bahnsteig erst NACH der Weiche anzulegen, wird damit fortgeführt. In München befindet sich an den Punkten, bei denen sich mehrere Linien in Richtung zur Stammstrecke vereinigen (Pasing, Laim, Donnersbergerbrücke), der Bahnsteig jeweils vor der Weiche. Damit können Verspätungen einer Linie am Bahnsteig abgepuffert werden und der Fahrgastwechsel kann gleichzeitig stattfinden. In Stuttgart müssen zuerst die Züge aus den beiden Richtungen „Einfädeln“ und dann kann erst der Fahrgastwechsel stattfinden. Diese verspätungsanfällige Betriebsweise wird mit der Station Mittnachtstraße wiederholt und die Länge des Streckenabschnittes mit der 2,5-Minuten-Zugfolge verlängert²⁵. Die Folge werden noch weitere Verspätungen sein. Darauf hatte auch SMA beim Stresstest-Audit hingewiesen.

6. Engpass: Flughafen-Anbindung

Trotz aktueller Zuwächse stagnieren die Fluggastzahlen in Stuttgart seit ca. 2007 bei ca. 10 Mio. Fluggästen pro Jahr, während andere Flughäfen starke Zuwächse zu verzeichnen haben. Der Aufwand für die Flughafenanbindung steht in keinem Verhältnis zu den erwarteten Fahrgastzahlen. Die Machbarkeitsstudie 1995 unterstellte ein Aufkommen von jährlich 3,5 – 4,1 Mio. Bahn-Fahrgästen am neuen Flughafen-Bahnhof. Der geringste Teil kommt davon von der Gäubahn, die mit hohem Aufwand an den Flughafen angeschlossen werden soll.

Das Stuttgarter S-Bahn-System zeichnet sich durch 80% Mischverkehrsstrecken aus. Dies ist ein wesentlicher Grund für die stetig sinkende Pünktlichkeit. Die Strecke von S-Vaihingen nach Filderstadt stellt heute eine der wenigen reinen S-Bahn-Strecken dar. Durch Stuttgart 21 wird aber gerade auf diesem Abschnitt der unabhängige Fahrweg aufgegeben und durch eine Mischverkehrsstrecke ersetzt, so dass auch hier Verspätungen von außen ins S-Bahn-Netz eingeschleppt werden.

Die bisherigen Planungen der DB hätten hier zu einem Flaschenhals geführt. Erst auf Grundlage der neuen Bewertungen der Uni Dresden wurden die schon vor Jahren u.a. vom VCD thematisierten Engpässe anerkannt. Im Lenkungsplan wurde im April 2015 ein zusätzliches 3. Gleis am Flughafen, eine kreuzungsfreie Ausführung der Rohrer Kurve sowie der kurzfristige Ausbau des Bahnhofs Stuttgart-Vaihingen zum Regionalzug-Halt beschlossen. Neben der schon früher beschlossenen zweigleisigen Ausführung der Gäubahn-Anbindung an die NBS-Strecke werden damit Maßnahmen ergriffen, um die erkannten Probleme am Flughafen zu beheben. Allerdings liegt noch keine Betriebssimulation vor, die wirklich den Nachweis erbringt, dass die eingeschleppten Verspätungen durch den Mischverkehr sich nicht auf das gesamte S-Bahn-Netz übertragen und dass auch die weiteren Probleme behoben werden.

²³ <http://mobil.zvw.de/inhalt/stuttgart-21-fluchtwege-im-bahnhof-nur-30-minuten-sicher.345ecae6-8dba-4b52-9424-9983e6bac667.html>

²⁴ Bahnsteigbreiten, Engpässe an Bahnsteiginbauten wie Rolltreppen und Treppen

²⁵ Die Machbarkeitsstudie Stuttgart 21 aus 1995 sah noch eine viergleisige Station Mittnachtstraße vor, die den Anforderungen besser genügen würde



Anhörung Ausschuss Verkehr und digitale Infrastruktur – Stuttgart 21 - 06.05.2015 – Matthias Lieb

Unabhängig von den vorgesehenen netzergänzenden Maßnahmen gilt die Ausnahmegenehmigung für die Nutzung der als S-Bahn-Strecke gebauten Filderbahn für den Mischverkehr nur befristet bis zum 31.12.2035²⁶. Nach Inbetriebnahme Ende 2023²⁷ werden dies nur noch 12 Jahre sein.

Gleichzeitig ist die Problembeseitigung extrem teuer. Während der Flughafen Düsseldorf bei doppelter Fluggastzahl²⁸ im Vergleich zu Stuttgart zusätzlich zur unterirdischen S-Bahn-Station am Terminal noch einen Bahnhof direkt an der Fernbahnstrecke für knapp 50 Mio. €²⁹ erhalten hat, soll bei Stuttgart 21 die Anbindung des Flughafens an das Fern- und Regionalbahnnetz über 600 Mio. € kosten. Ein alternativer Flughafenbahnhof vergleichbar mit dem in Düsseldorf an der HGV-Strecke Stuttgart – Ulm mit einem Transport-Medium vom Bahnhof zum Flughafen und zur Messe (z.B. als Seilbahn) wäre für rund 100 – 150 Mio. € realisierbar, eine Anbindung der Gäubahn für weitere ca. 100 – 150 Mio. €. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis für einen Flughafen-Bahnhof an der Schnellfahrstrecke wäre ungleich besser – ob für die jetzt geplante Lösung überhaupt ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis darstellbar ist, ist äußerst fraglich. Um auch im Vergleich zu anderen Flughafenbahnhöfen den Nachweis einer sinnvollen Mittelverwendung zu erbringen, ist für den GVFG-Förderantrag eine Standardisierte Bewertung zu erstellen, die als alternativen Mitfall den Flughafenbahnhof an der Schnellfahrstrecke vorsieht (s. auch nachfolgend C).

7. Engpass: Wendlinger Kurve

Auf dem weiteren Abschnitt der Schnellfahrstrecke Richtung Ulm ist die sog. kleine Wendlinger Kurve zur Anbindung der Neckartalbahn an die NBS Richtung Stuttgart und den Flughafenbahnhof geplant. Diese Kurve soll nur eingleisig ausgeführt werden. Schon im Stresstest konnte der geforderte 3. Zug pro Stunde nicht in der gewünschten Qualität angeboten werden. Nun möchte die DB AG zusätzlich zum Nahverkehr noch eine Fernverkehrslinie Würzburg – Tübingen im 2-Stunden-Takt über diese eingleisige Wendlinger Kurve führen. Dies erfordert eine zweigleisige Ausführung dieser Abzweigung.

Expertenkommission

Eine unabhängige Expertenkommission sollte deshalb eingesetzt werden, um die Zukunftsfähigkeit der derzeitigen Planungen für den Stuttgarter Eisenbahnknoten zu überprüfen bzw. um Ausbauvorschläge zu unterbreiten.

B. Unternehmerische Risiken und die Rechtslage für den Bahnkonzern und seinen Aufsichtsrat:

Der Finanzierungsvertrag vom 30.03.2009/02.04.2009 sah vor, dass die Vertragspartner Verhandlungen aufnehmen, sollten bis zum 31.12.2009 die zu erwartenden Gesamtkosten den Betrag von 4,526 Mrd. € übersteigen. Falls sich die Projektpartner nicht auf eine Finanzierung der Mehrkosten verständigen, sollte das Projekt qualifiziert beendet werden. Für Mehrkosten, die später eintreten, besteht nur eine unverbindliche sog. „Sprechklausel“.

Die DB AG hatte Ende 2009 die Kosten auf 4,9 Mrd. € kalkuliert³⁰ - es bestand also die Notwendigkeit, mit den Partnern Verhandlungen über die Kostenverteilung aufzunehmen. Darauf verzichtete jedoch die DB AG, indem sie durch eine kreative Rechnung „Einsparungen“ aufzeigte, die die Kosten auf 4,088 Mrd. € reduzierten. Damit konnte Ende 2009 das Projekt begonnen werden. Nebenbei konnte für den Jahresabschluss 2009 ein außerordentlicher Gewinn in Höhe von über 600 Mio. € verbucht werden, indem Rückstellungen für die bedingte Rückzahlungsverpflichtung für den Grundstücksdeal mit der Stadt Stuttgart im Jahr 2001 aufgelöst werden konnten. Diesem realisierten Gewinn stehen zukünftige Verluste aus den Baukosten von Stuttgart 21 gegenüber, die aber nicht bilanziert werden³¹.

Mit der Entscheidung, die absehbaren Mehrkosten nicht auf die Projektpartner verteilen zu wollen, sondern diese kleinzurechnen, hat die DB AG Ende 2009 die letzte vertraglich vereinbarte Option vertan, die anderen Projektpartner verbindlich an Mehrkosten zu beteiligen. Vielmehr wurde den Projektpartnern und der Öffentlichkeit vermittelt, dass die Kosten begrenzt und „im Griff“ seien und somit die Risiken im Rahmen des eigenwirtschaftlichen Projektes von der DB AG getragen werden. Auch im Rahmen der Volksabstimmung erklärten die DB-Vertreter, dass keine Kostenrisiken bestünden und konnten damit die Mehrheit dafür gewinnen, nicht in Ausstiegsverhandlungen einzutreten.

²⁶ Entscheidung BMVBS vom 18.10.2010

²⁷ Stuttgarter Nachrichten vom 22.04.2015

²⁸ 2014: 21,8 Mio. Fluggäste Flughafen Düsseldorf, 9,7 Mio. Fluggäste Flughafen Stuttgart

²⁹ ST-DS 18/1606, Antwort Frage 26

³⁰ Presse-Information DB AG vom 10.12.2009

³¹ Ebenda Seite 6 unten und Seite 8 oben



Anhörung Ausschuss Verkehr und digitale Infrastruktur – Stuttgart 21 - 06.05.2015 – Matthias Lieb

Kurz nach der Volksabstimmung 2011 ergab eine Neukalkulation jedoch Mehrkosten von 2 Mrd. € und zeigte auf, dass die „Einsparungen“ des Jahres 2009 nicht belastbar waren. Über die Folgen für das Unternehmen waren die Aufsichtsräte der DB AG im Vorfeld der AR-Sitzung vom März 2013 durch ein Schreiben des BUND und VCD Baden-Württemberg hingewiesen worden.

Somit sind die Mehrkosten - über die zwischen den Projektpartner vereinbarten 4,526 Mrd. € hinaus - auch vollständig von der DB AG im Sinne der unternehmerischen Gesamtverantwortung für das Projekt zu tragen – die Sprechklausel stellt keine einklagbare Zahlungsverpflichtung der weiteren Projektpartner dar.

Die Verluste der DB AG – dazu gehören auch zusätzliche notwendige Drohverlust-Rückstellungen in Höhe von 1 Mrd. €³² – bei diesem als „eigenwirtschaftlich“ eingestuftem Projekt gefährden die Dividendenfähigkeit der DB AG und haben damit unmittelbar negative Auswirkungen auf den Bundeshaushalt. Zur Vermeidung einer Belastung der Infrastrukturmutter durch überhöhte Trassen- und Stationspreise durch Stuttgart 21 muss für das Projekt „Stuttgart 21“ eine eigene Rechnungsführung zukünftig im Anhang zur Bilanz der DB AG bzw. der betroffenen Tochterunternehmen ausgewiesen werden (Bilanz, G+V-Rechnung), um transparent die finanzielle Entwicklung des eigenwirtschaftlichen Projektes darzustellen.

C. Bericht Bundesrechnungshof - Einsatz Bundesmittel

Für die Finanzierung von Stuttgart 21 werden Bundesmittel für die Anbindung der Schnellfahrstrecke Richtung Ulm an den Hauptbahnhof (sog. „Sowieso-Mittel“) in Höhe von 563,8 Mio. € verwendet. Für diesen Betrag erhält der Bund eine Neubaustrecke von rund 28 Kilometern Länge (Abschnitt Stuttgart bis Wendlingen) – für den Bund ist dieser Abschnitt extrem preisgünstig. Ohne die Beteiligung der Projektpartner wäre für den Bund der Bau einer tunnelreichen Schnellfahrstrecke mit einer Fahrzeit von 28 Minuten zwischen Stuttgart und Ulm bedeutend teurer.

Darüber hinaus werden allerdings auch weitere Bundesmittel in Höhe von 497 Mio. € nach § 8 (1) und (2) BSchwAG u.a. für die Anbindung Unter-/Obertürkheim eingesetzt. Der VCD hatte schon 2011 nachgewiesen, dass auf Basis der Bedarfsplanüberprüfung des Bundes vom Herbst 2010 sich hierfür aber keine Förderfähigkeit ergibt³³.

Aus dem GVFG sollen 281 Mio. € Bundesmittel für das Projekt verwendet werden. Diese sollen für die S-Bahn-Station Mitnachtstraße, die Wendlinger Kurve, die Rohrer Kurve sowie den Flughafenbahnhof bzw. den Umbau des bestehenden S-Bahnhofs am Flughafen verwendet werden. Auch hier stellt sich die Frage nach der Wirtschaftlichkeit, da die Annahmen sowohl für den Ohne-Fall als auch den Mit-Fall nicht belastbar erstellt sind³⁴. Eine Neuberechnung ist in allen Fällen erforderlich. Dabei sind auch die o.g. Hinweise zu den Engpass-Situationen zu berücksichtigen.

Hierbei muss die Wendlinger Kurve als eigenständiges Projekt betrachtet werden – die bisherige Integration in das Projekt „Flughafenanbindung“ dient nur dazu, den Nutzen der Wendlinger Kurve auf den teuren Flughafenanschluss zu transferieren, um dort eine Förderfähigkeit nachweisen zu können. Bei einer isolierten Betrachtung der Wendlinger Kurve ist auch die Förderfähigkeit eines zweigleisigen Ausbaus dieses Engpasses gegeben (s.o.).

Beim Flughafen ist als alternativer Mitfall ein Bahnhof an der Schnellfahrstrecke³⁵ anzusetzen – dem ist die jetzt von den Projektpartnern vorgesehene Variante 3. Gleis und Fernbahnhof an der Messe gegenüberzustellen.

Stuttgart, 30.04.2015

Matthias Lieb
Diplom-Wirtschaftsmathematiker
Landesvorsitzender
Verkehrsclub Deutschland
Landesverband Baden-Württemberg e.V. (VCD)
Tel. 0711 6070217

E-Mail: info@vcd-bw.de
Internet: <http://www.vcd-bw.de>

³² Verfahren wg. unzulässiger Beihilfen des Landes Baden-Württemberg in Höhe von ca. 1 Mrd. € im Rahmen des sog. großen Verkehrsvertrages, Aktenzeichen SA.31203 bei der EU-Kommission

³⁴ <http://www.vcd-bw.de/presser/2011/15-2011/index.html>

³⁵ Vgl. Fußnote 33

³⁵ Analog zu Fernbahnhöfen für Düsseldorf Flughafen und Frankfurt/Main Flughafen inkl. eines Transport-Medlums, z.B. einer S-Bahn



1

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache
18(15)225-B
zur ÖA am 06.05.2015

**Stellungnahme zur Anhörung
zum Projekt Stuttgart 21
im Verkehrsausschuss
des Deutschen Bundestags:
*„Offene Fragen zum Bahnprojekts
Stuttgart 21 aufklären“*
Berlin, 6. Mai 2015**

Arno Luik



2

Als der Architekt Frei Otto vor wenigen Wochen starb, wurde er gerühmt als einer, der der Baukunst hierzulande „mehr Impulse“ gegeben habe „als alle deutsche Kollegen zusammen“. Erinnert wurde an seine lichten Bauten, etwa an sein Wunderdach des Münchner Olympiastadions, und auch daran, dass er den geplanten Stuttgarter Tiefbahnhof, S21, mitentworfen hat. Erwähnt wurde in den Nachrufen merkwürdigerweise nicht, dass sich Otto zuletzt von S21 radikal distanziert hat.

Für Otto war S21 „das schönste Projekt meines Lebens“. Dass er es verwerfen musste, war für ihn die Tragik seines Lebens (stern, 35/2010). Wohl noch nie hat ein Architekt sein eigenes Werk so drastisch verurteilt. Aber Otto konnte nicht anders. Während der mehr als ein Jahrzehnt andauernden Planungsphase hatte er neues Wissen über die besonderen Risiken in Stuttgarts Untergrund erworben. Otto: „Mit diesem Wissen kann ich dieses Projekt nicht mehr verantworten. Ich würde auch nicht mehr in die Tiefe gehen, das wollte ich sowieso nie, das wollte der Auftraggeber.“ Und so sah er sich am Ende seines Lebens „moralisch“ verpflichtet, vor dem Bau zu warnen: „Man muss die Notbremse ziehen“, S21 gefährde „Leib und Leben“.

Der augenblicklichen Debatte kann Frei Otto nun nichts mehr beitragen, aber jetzt, fünf Jahre nach dem offiziellen Baubeginn, stellt sich mehr denn je die Frage nach dem Nutzen und der Sinnhaftigkeit des Projekts. Und auch die Frage, ob es nicht eine moralische Verpflichtung der Verantwortlichen gibt, die Notbremse zu ziehen – denn mit diesem Projekt werden nicht nur Milliarden Euro an Steuergeldern sinnlos vergraben, es reduziert nicht nur drastisch die Funktionsfähigkeit eines Bahnhofs, der seit mehr als ein Dreivierteljahrhundert ausgezeichnet funktioniert, mit Stuttgart 21 wird tatsächlich auch „Leib und Leben“ der Fahrgäste gefährdet.



3

Vor diesem Hintergrund sei nochmals daran erinnert, dass die meisten der allzu vielen strukturellen Probleme, die das Projekt von Anfang an begleiten und behindern, daher rühren, dass S21 keine Idee von Eisenbahn-Ingenieuren, kein Wunsch von Eisenbahn-Technikern oder auch nur von Verkehrsspezialisten war.

S21 ist die Idee eines Architekturstudenten: Christian Wendt hospitierte vor über 30 Jahren im Büro des britischen Architekten Sir Norman Foster. Der wollte in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts die in London direkt nebeneinander liegenden Kopfbahnhöfe St. Pancras und Kings Cross durch einen riesigen unterirdischen Durchgangsbahnhof ersetzen. Um oben Platz zu schaffen für eine neue Stadt mitten in der City. Zurück in Deutschland, stellte Wendt zusammen mit zwei Stadtplanern im Oktober 1990 unter dem Begriff "Quer-denken" diesen nun auf Stuttgart getrimmten Plan vor: den Kopfbahnhof um 90 Grad zu drehen, ihn zu versenken und ihn zum Durchgangsbahnhof zu machen.

Aus Forsters gigantischen Tunnelbahnhof-Plänen für London wurde nichts: zu teuer, zu aufwändig, der städtebauliche Nutzen zu gering. Die alten Kopfbahnhöfe wurden stattdessen modernisiert und sind heute Schmuckstücke der Stadt.¹

Die Weltstadt London könnte ein Vorbild für die Landeshauptstadt Stuttgart sein. Längst könnte der Stuttgarter Hauptbahnhof, der schon immer ein Aushängeschild für die Stadt Stuttgart war und der Millionen Postkarten zierte, für den Bruchteil der S21-Kosten optimiert und herausgeputzt worden sein.

¹Die Kombination Durchgangsbahnhof im Untergrund gekrönt von einer Sir Norman Forster-Kuppel war auch für Florenz geplant. Dort sollte der bewährte und leistungsfähige Kopfbahnhof Santa Maria Novella (SMN) am Rande der historischen Innenstadt seiner Funktion als Fernbahnhof beraubt, stattdessen ein langer unterirdischer Tunnel für den Fernverkehr unter der gesamten Stadt gebaut und ein neuer Fernbahnhof im Untergrund mit der Bezeichnung „Stazione AV N. Forster“ („AV“ für Alta Velocità - Hochgeschwindigkeit) gebaut werden. Das Projekt wurde wegen Bürgerprotesten und nach der Aufdeckung von mafiösen Verbindungen auf Eis gelegt.



4

Er wäre heute das, was er bei seiner Eröffnung und über Jahrzehnte hinweg war: Schmuckstück für die Landeshauptstadt und für die Reisenden ein feierliches Entrée in Stuttgarts Innenstadt.

Aber trotz aller Widrigkeiten bei den bisherigen Planungen und Arbeiten, trotz aller offensichtlichen Unzulänglichkeiten und unabwägbaren Risiken, hält man in Stuttgart und im politischen Berlin an dem Projekt Stuttgart 21 fest.

Der derzeitige S21-Projektleiter Manfred Leger freut sich jetzt, dass man „nicht mehr über das Warum des Projekts“ rede, „sondern darüber, wie wir es bauen“.

Doch über das „Warum“ muss dringend geredet werden. S21 ist einfach nicht in den Griff zu bekommen.

S21 weicht von den vorgeschriebenen Sicherheitsnormen ab

Seit dem 4. Dezember 2013 wird in Stuttgarts Untergrund gebohrt. Von dem für S21 notwendigen 60 Kilometern umfassenden Tunnelsystem waren am 27. April 2015 exakt 4313 Meter ausgehoben. Etwa sieben Prozent von all dem, was für S21 gebaut werden soll, sind bisher geschafft. Geht es in diesem Tempo weiter, ist der Tiefbau zu Stuttgart frühestens 2035 fertiggestellt. Der Sprecher des S21-Büros weist eine solche Hochrechnung zurück und sagt, man liege „im Plan“ und werde alle Tunnel „im Rohbau“ bis 2019 fertiggestellt haben.

Allerdings: Noch kein Zeitplan ist bei S21 je eingehalten worden. Seit einem Vierteljahrhundert wird an dem Projekt herumgeplant – gewiss ist nur, dass es ein Risikobahnhof der besonderen Art wird: was die Sicherheit der Reisenden anbelangt (vom



5

Komfort ganz zu schweigen), die Pünktlichkeit, die Leistungsfähigkeit, die Anfälligkeit, die Kosten.

Das hat viel mit Stuttgarts tückischem Untergrund zu tun, der Tunnelbauten immer wieder hochhebt, sie verschiebt oder absenkt und sie zu ewigen Baustellen macht; aber auch damit, dass Stuttgart im Talkessel liegt und die Züge von den Höhen kommend den Tiefbahnhof in langen, sehr steilen Tunnels anfahren müssen. Für Züge ist das problematisch, manche Arten von Zügen können das Gefälle nicht bewältigen.

Aber richtig gefährlich wird es dann im Bahnhof selbst. Der wird in zwölf Meter Tiefe auf einem riesigen Trog liegen, und weil unter ihm S- und U-Bahnen verlaufen, weil ein Tunnel über ihm, ein Tunnel unter dem Trog sind, muss er in Schräglage sein. Dieser Trog ist derartig schief, dass die Bahnsteige in Stuttgart auf die Länge eines ICE-Zugs gesehen um 6,2 Meter ansteigen – die Höhe eines zweigeschossigen Hauses.

Das macht S21 in der Geschichte des Eisenbahnbaus einmalig – und zwar weltweit. Kein Bahnhof von vergleichbarer Größe hat eine derartige Gleisneigung. Kein Bahnhof, schon gar kein Neubau, weicht dermaßen von den empfohlenen Sicherheitsnormen ab wie S21 – und zwar um das Sechsfache.²

Es gibt durchaus Stationen, sagen Vertreter der Bahn um die Diskussionen über strukturelle Sicherheitsbedenken zu beenden, in denen die Bahnsteiggleise ähnlich geneigt sind wie in Stuttgart. Auch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), die Kontrollbehörde in Sachen Bahn, sieht in der Neigung bei S21 „keine außergewöhnliche Besonderheit“.

² In § 7 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) heißt es zum Thema „Gleisneigung“: „Die Längsneigung von Bahnhofsgleisen, ausgenommen Rangiergleise und solche Bahnhofsgleise, in denen Güterzüge durch Schwerkraft aufgelöst oder gebildet werden, soll bei Neubauten 2,5 Promille nicht überschreiten.“ Diese Festlegung hat durchaus verbindlichen Charakter; nach DIN 820, Teil 23 bedeutet „soll“ oder „sollen“ einen „Grundsatz“; damit wird umschrieben, „es ist grundsätzlich“ oder „es ist in der Regel“ wie beschrieben zu verfahren.



6

Ist es aber. 5400 Bahnhöfe gibt es in Deutschland. Exakt 14 Stationen (darunter einige S-Bahn-Halte) weichen von der Norm ab, meistens minimal. Kein Bahnhof verstößt jedoch derart gegen den Richtwert von 2,5 Promille wie Stuttgart mit seinen 15,143 Promille Neigung.

„Man konstruiert eine Katastrophe sehenden Auges, das ist verbrecherisch, was hier passiert.“ Das sagt Sven Andersen. Der Bahndirektor a.D. geht davon aus, dass alle viereinhalb, fünfeinhalb Jahre mit „einem gravierenden Schadeneintritt zu rechnen“ sei. In einer umfangreichen Studie hat er vergangenen Spätherbst die Verhältnisse in Stuttgart untersucht. Andersen war bei der Bahn Spezialist für Hochgeschwindigkeitsverkehr. „Gerade die modernen Züge“, so Andersen, „verlangen mehr denn je nach ebenen Gleisen.“

Sieben Milliarden Euro für einen Bahnhof, der bloß eine Haltestelle ist

Zweifel an der Sicherheit von S21 weist die Bahn rituell zurück. Die Lokführer könnten bremsen, die Züge würden auch während des Halts sicher durch die Loks gebremst, die Sicherheit sei durch die Technik gewährleistet. Auch das EBA sehe im Gleisgefälle „keinerlei Gefährdung für einen sicheren Eisenbahnbetrieb“.

Diese Sichtweise lässt den ehemaligen Staatsbeamten Andersen fast verzweifeln. Heute hätten die modernen Züge wegen ihrer „Rollenachslager“ einen überaus geringen „Losbrechwiderstand“, viel leichter als die Züge früher, könnten sie daher losrollen. Bei einem Gefälle im Richtwert, also 2,5 Promille, so Andersen, erreichen losrollende Züge nach einer Minute eine Geschwindigkeit von 3,7 Kilometer pro Stunde und



7

legen 30 Meter zurück. Das scheint wenig zu sein. Es ist aber beachtlich, wenn man bedenkt, dass der Ausstieg von Kindern, Alten, Behinderten, Rollstuhlfahrern gut eine Minute dauern kann.

Jedoch bei einem Gefälle von 15,143 Promille wie in Stuttgart, hat der Zug dann Tempo 30 drauf und nach einer Minute bereits 250 Meter zurückgelegt. Was würde das bedeuten bei: offenen Türen, einsteigenden Reisende, aussteigenden Personen, bei Kindern, Alten, Behinderten?

International wird auf diese Entwicklung der leichtrollenden modernen Züge längst reagiert: Im chinesischen Hochgeschwindigkeitsverkehr müssen die Gleise absolut horizontal liegen, im begründeten Ausnahmefall ist allenfalls ein Promille Neigung erlaubt.

Wenn Sicherheit eine Rolle spielen würde

Aber losrollende Züge – gibt es das überhaupt? Ja, und zwar ziemlich häufig. Einige Gleise im Kölner Hauptbahnhof sind steiler als empfohlen: Immer wieder kommt es dort zu Unfällen wegen plötzlich losrollender Züge. Im Zeitraum von 2010 bis 2014, so das Bundesverkehrsministerium, gab es dort 17 Unfälle, zum Teil auch mit Verletzten. Dabei weichen die Kölner Gleise – anders als in Stuttgarts Untergrund – nur ganz wenig vom Richtwert ab, und nur auf ganz kurzen Abschnitten.

In Stuttgart selbst kam es wegen Gleisen mit Gefälle vor drei Jahren fast zu einer Katastrophe: Plötzlich rasten mit Schienen beladene Güterwaggons Richtung Hauptbahnhof. Nur durch einen Zufall konnten sie umgeleitet werden. Sie krachten nach sieben Kilometer Geisterfahrt im Bahnhof Feuerbach gegen einen Prellbock, rasierten ein Dach ab, beschädigten die



Oberleitung. Ein Jahr später machten sich 20 mit Sand gefüllte Güterwaggons selbstständig. Kurz vor Stuttgart wurden sie mit viel Glück und „einem Hemmschuh“ im Cannstatter Bahnhof abgebremst.

„Wenn Sicherheit eine Rolle spielen würde“, so der Bahndirektor a.D. Andersen, „dürfte S21 nicht gebaut werden“. S21, sagt er, „ist ein betrieblich unsicherer Bahnhof. In ihm gibt es keine ausreichende Sicherheit gegen ein unvermitteltes Wegrollen eines haltenden Zuges“. Für ihn ist diese Schiefelage „zwingend ein K.O.-Argument“ für das Projekt.

So sah es übrigens auch schon 1992, also ganz am Anfang der Planungen von S21, ein anderer Fachmann, Eberhard Happe, Leiter Zugförderung der Bahn in Hamburg. In einem Fachaufsatz hatte er die Neigung als „kriminell“ bezeichnet. Statt über seine Bedenken zu diskutieren, überzogen ihn seine Vorgesetzten mit einem Disziplinarverfahren. Die Einschüchterung des Beamten hatte Folgen: Bis heute gibt es keine bahnwissenschaftliche Diskussion über das immense Sicherheitsrisiko durch die außergewöhnliche Neigung der Gleise.

Dass die Gleise so geneigt sind, halten manche Bahn-Experten für einen Rechtsbruch. Dass das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) „diesen Murks und ewiges Sicherheitsrisiko“ abgenickt hat, ist für den Beamten a.D. Andersen unfassbar.³

³Dass diese einmalige Neigung des Bahnhofs gegen alle Sicherheitsnormen verstößt, der Bahnhof eigentlich nicht gebaut werden dürfte, war den S21-Verantwortlichen bei Bahn und EBA schon immer klar. Im Antrag der DB Netz AG zum Projekt S21 heißt es dazu lakonisch: „Der Sicherheitsgedanke, der dem § 7 (2) EBO zugrunde liegt, geht davon aus, dass ein selbstständiges in Bewegung setzen von abgestellten Eisenbahnfahrzeugen (Wagen und Züge) zuverlässig verhindert werden muss. Im neuen Stuttgarter Hauptbahnhof braucht dies nicht berücksichtigt zu werden, da hier weder neue Züge gebildet, noch Züge abgestellt werden.“ Die Aushebelung elementarer Sicherheitsaspekte rechtfertigt das EBA dann in seiner Entscheidung für S21 so: „Eisenbahnspezifische Bestimmungen stehen der beantragten Längsneigung von 15,143 Promille im neuen Stuttgarter Durchgangsbahnhof nicht entgegen. (...) Zum anderen wird hinsichtlich des Wegrollens von Zügen auf die Schutzziele der einschlägigen EBO verwiesen, die vor allem ein selbstständiges in Bewegung setzen von abgestellten Eisenbahnfahrzeugen (Wagen und Züge) zuverlässig verhindern **wolle**“ (Hervorhebungen von Luik). Dass aus einer zwingenden „Muss“-



9

Es geschah auch mit einem Trick: Die Bahn degradierte den geplanten S21-Tiefbahnhof zur „Haltestelle“. Dörfer haben „Haltestellen“, und die dürfen tatsächlich ein Gleisgefälle haben. Nur: Züge dürfen da nicht abgestellt werden, sie dürfen nur kurz stoppen, sie dürfen nicht (was bisher für Stuttgart als Knotenbahnhof immens wichtig und kundenfreundlich war und weiterhin auch so sein sollte) wenden. Dafür ist eine Bremsprobe zwingend vorgeschrieben – und die ist in Stuttgarts unterirdischem Steilhang verboten. Sieben Milliarden für einen Bahnhof, der kein Bahnhof ist, sondern: eine Haltestelle.

S21 – ein volkswirtschaftlicher Schadbahnhof

Hielte man sich an alle Vorschriften und Versprechungen: S21 wäre am Ende.⁴

Dass die Bürger S21 akzeptiert haben, liegt vor allem an zwei fragwürdigen Versprechungen: Der Kostendeckel von 4,5 Milliarden Euro. Die 50-prozentige Leistungssteigerung gegenüber dem bestehenden Bahnhof. Das war die Basis für die Volksabstimmung im November 2011 – und weil die Baden-Württemberger den

Vorschrift plötzlich durch das EBA ein unverbindliches „Wollen“ werden konnte, bedarf dringend der Klärung. Dass die Fachleute des EBA zufällig, oder gar freiwillig gegen grundlegende Eisenbahn-Prinzipien, die auch aus der langen Erfahrungs-Geschichte des Eisenbahnwesens entstanden sind, verstoßen, scheint unwahrscheinlich. Gab es in dieser Sache politischen Druck vom Bundesverkehrsministerium?

⁴ Zu einem Ende könnte es übrigens noch zu jedem beliebigen Zeitpunkt kommen, sogar nach Fertigstellung von S21: Ein Eisenbahnunternehmen, das den Stuttgarter Hauptbahnhof anfährt – beispielsweise die französische SNCF – oder eine Lokführergewerkschaft könnten jederzeit, etwa unter Berufung auf die EBO oder auf europäische Normen, gegen einen Eisenbahnbetrieb in einem solchen Schrägbahnhof mit erheblicher Aussicht auf Erfolg juristisch vorgehen. Allein diese Grundkonzeption, einen Bahnhof zu bauen, der nach seiner Inbetriebnahme in Folge juristischer Auseinandersetzungen komplett stillgelegt werden kann, ist unverantwortlich.



10

Versprechungen aus Politik und Bahn vertrauten, stimmten sie schließlich für den umstrittenen Bau.⁵

Doch: Der Kostendeckel ist gesprengt. Nach der Abstimmung erklärte Bahnchef Rüdiger Grube, S21 werde 6,8 Milliarden Euro kosten. Und alle wissen: Es wird alles noch viel teurer. Vor einigen Wochen gestand die Bahn: Der mit S21 untrennbar verbundene Filder-Bahnhof muss neu geplant, völlig neu konzipiert werden – und das wird viel kosten. Wie viel?⁶

Bahn-intern waren die Kostenexplosionen schon vor dem Volksentscheid klar (stern, 15/2011). Mit S21 verantwortet Bahnchef Grube also auch nach eigener Rechnung einen volkswirtschaftlichen Schadbahnhof (und jetzt auch der neue Aufsichtsrat der Bahn), der Steuerzahler und Bahnkunden ständig neues Geld kosten wird. Denn die Wirtschaftlichkeitsgrenze für S21, so Grube vor der Abstimmung, liege bei 4,7 Milliarden Euro Baukosten.

S21 behindert massiv den Bahnverkehr

Dass S21 unwirtschaftlich sein wird, weiß auch die Bundesregierung. Uwe Beckmeyer, Staatssekretär im Wirtschaftsministerium, sagte in seiner Grußadresse bei einer Tagung der IG Metall und des Verbandes der Deutschen Bahnindustrie am 12. November 2014 in Berlin: „Bei Stuttgart 21 wird eine Unmenge Geld eingesetzt für ein Projekt, das einen Kosten-

⁵ In der Broschüre, die die Landesregierung für die Volksabstimmung erstellte und an alle baden-württembergische Haushalte versenden ließ, heißt es in dem Teil, der von beiden Koalitionspartnern getragen wird, unzweideutig: „Im Koalitionsvertrag hat die Landesregierung die zwischen den Projektparteien vereinbarten Kosten von 4,5 Milliarden Euro als Obergrenze der vom Land mitgetragenen Kosten festgelegt“ (S.3). Im von der SPD getragenen Teil dieser Broschüre heißt es: „Die neueste Kostenkalkulation bestätigt: Stuttgart 21 ist im Kostenrahmen und hält weiterhin einen Puffer für mögliche Kostensteigerungen vor.“ (S. 8).

⁶ Es ist ein Ärgernis, dass der Bundesrechnungshof (BRH) noch immer nicht offenlegt, von was für Kosten er bei S21 faktisch ausgeht. Er hat die Zahlen erhoben. Warum bloß wird diese BRH-Untersuchung seit zwei Jahren unter Verschluss gehalten? Sind die Zahlen des BRH so brisant?



11

Nutzenfaktor unter 1 hat, also negativ ist. Diese Gelder fehlen beim Ausbau der Bahnstrecken von den Häfen in Norddeutschland.“

Im Klartext: S21 kannibalisiert andere, viel wichtigere und sinnvollere verkehrspolitische Infrastrukturmaßnahmen – und zwar nicht nur in Norddeutschland, sondern bundesweit.⁷

Wie ist das in Zeiten von leeren öffentlichen Kassen zu rechtfertigen? Da bröckeln und bröseln Brücken im ganzen Land, da mangelt es überall an Geld für notwendige Instandhaltungen des Schienennetzes oder der Autobahnen, viel zu häufig lebt man von der Substanz – aber Milliarden scheinen für S21 übrig zu sein.

Für ein Projekt, das in Zukunft den Bahnverkehr massiv behindern wird.

Denn auch die so oft versprochene Leistungssteigerung gibt es nicht. Mühelos schafft der alte Kopfbahnhof die zurzeit in Spitzenzeiten notwendigen 39 Züge in der Stunde (und er hat noch große Reserven).

Einer der besten Kenner des S21-Projekts, Christoph Engelhardt, hat in zahlreichen Analysen von der Bahn unwidersprochen nachgewiesen, dass die wichtigste Begründung für das milliardenschwere Projekt S21 nicht haltbar ist: der achtgleisige Tiefbahnhof kann nicht 50 Prozent mehr leisten als der 16-gleisige Kopfbahnhof. Er leistet auch nicht mal die von der Bahn zuletzt im sogenannten „Stresstest“ versprochenen 30 Prozent mehr. Das ist Propaganda.⁸

⁷ Beispielsweise in Baden-Württemberg für die seit einem Dreivierteljahrhundert geforderte Elektrifizierung der Südbahn Ulm – Friedrichshafen oder beim Ausbau der Rheintal-Strecke nach Basel. Beispielsweise in Bayern zur Elektrifizierung Lindau – München, um die Fernverkehrsverbindung Zürich – München zu beschleunigen. Beispielsweise in Hessen im Fall der dringend erforderlichen Lärmsanierung im Rheintal. Beispielsweise in Brandenburg im Fall der Strecke Berlin – Stettin, auf der Züge als Ergebnis diverser Langsamfahrstellen teilweise mit Tempo 30 km/h verkehren müssen.

⁸ Wie beim sogenannten Stresstest, der die Überlegenheit des Tiefbahnhofs beweisen sollte, vorgegangen wurde, dass er vermutlich nie ordentlich durchgeführt worden ist – all die Merkwürdigkeiten und Widersprüchlichkeiten kann man im Detail nachlesen auf



12

Kein achtgleisiger Bahnhof weltweit schafft das. Diese immense, versprochene Leistungssteigerung⁹ war ein Wert, wie erst nach dem Volksentscheid bekannt wurde, der in Wahrheit gar nie angestrebt worden war: Die Planfeststellung für S21 von 2005 geht von nur 32 Zügen aus. Darauf sind auch die Fußgängeranlagen, Aufzüge, Treppen konzipiert.

Finanziell ein Fiasko. Verkehrstechnisch ein Debakel.

Im Klartext: S21, anders als es viele Jahre hieß, dient nicht der Verbesserung des Bahnverkehrs. S21 dient nicht dazu, mehr Verkehr auf die Schienen zu bringen – im Gegenteil. S21 verkleinert einen der wichtigsten deutschen Bahnknoten.

S21 ist somit ein nicht genehmigter Rückbau der Verkehrsinfrastruktur.¹⁰

Engelhardts Faktencheck-Portal: Wiki-Real.org

⁹ Als Begründung für die ungewöhnliche Leistungsfähigkeit des geplanten Tiefbahnhofs führt die Bahn immer wieder diesen Stresstest von 2011 an. Nur: Unter anderem waren da Haltezeiten regelwidrig zu kurz angesetzt und Verspätungen als nahezu vernachlässigende Größen behandelt worden.

¹⁰ Auch hier gehen diejenigen, die S21 weiter bauen und die dafür – so im Aufsichtsrat der Bahn – Verantwortung tragen, ein erhebliches, auch persönliches Risiko ein: Immer mehr öffentliche Gelder für deutlich weniger Leistung, so lautet die fatale Formel. Grundsätzlich hat der Gesetzgeber aber festgelegt, dass ein Kapazitätsabbau im Schienenverkehr nur stattfinden darf, wenn dies ausdrücklich genehmigt wurde. Schon eine „mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität einer Strecke“ erfordert eine Genehmigung. Diese Genehmigung ist durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zu erteilen. Diese Festlegung erfasst laut den offiziellen Erläuterungen des Gesetzestextes „auch die für einen Betriebsablauf wichtigen Bahnhöfe“ (s. Wolfgang Kunz, „Eisenbahnrecht“, Baden-Baden 1995, Stand: 1. August 2010).

Tatsächlich gibt es keine Genehmigung durch das Eisenbahn-Bundesamt für eine solche „mehr als geringfügige Verringerung der Kapazität“ des Stuttgarter Hauptbahnhofs. Die Bundesregierung ist sich der daraus resultierenden Problematik durchaus bewusst. Auf eine entsprechende Frage antwortete sie: „Soweit sich bei der Verlegung des Bahnhofs Stuttgart Hauptbahnhof (sic!) sowie der dazugehörigen Zulaufstrecken Genehmigungstatbestände gemäß § 11 AEG erweisen sollten, wäre es ausreichend, die Verfahren zeitnah zur Veränderung der Betriebsführung zu führen“ (Drucksache 17/3333).

Im Klartext: Die Bundesregierung rechnet damit, dass die



13

Selbst wenn die immensen Kosten für den Tiefbau zu Stuttgart aufgebracht werden können, stellt sich eine fast noch wichtigere Frage: Kann eine Industriemetropole einen derartigen Verkehrsrückbau verkraften? Eine Industrieregion, die für die Zukunft auf Verkehrszuwachs angelegt sein muss?

Das Ärgerliche: Jeder Pendler, jeder Reisende wird diese Verschlechterung spüren. Die Bahnsteige sind eng und steil, die Treppen und Aufzüge knapp bemessen, viele Durchgänge sind gefährliche Engpässe, in Stuttgarts Untergrund wird es ein Gedrängel und Geschubse und Gewusel geben wie in Kaufhäusern beim Sommerschlussverkauf. In einer „Personenstromanalyse“ der Durth Roos Consulting GmbH von 2009 (aktualisiert 2012) bekommt der geplante Tiefbahnhof nur schlechte Noten: häufig die dürftige Qualitätsstufe C („eingeschränkte freie Bewegungswahl“), aber überwiegend die Qualitätstufe D: „deutlich eingeschränkte Bewegungswahl“. Manche Durchgänge fallen sogar durch mit der schlechtesten Note E.¹¹

Der alte Kopfbahnhof dagegen ist überaus bequem. Die Bahnsteige sind breit, ohne Treppen, ohne Rolltreppen, ohne Aufzüge benutzen zu müssen, erreichen Pendler, Reisende, Behinderte ihre Züge und die Stadt.

S21: finanziell ein Fiasko. Verkehrstechnisch ein Debakel. Von der Kundenfreundlichkeit her eine Unzumutbarkeit.

Kapazität von S21 geringer sein könnte als diejenige des bestehenden Kopfbahnhofs. Sie weigert sich jedoch, diese Frage konkret untersuchen zu lassen. Sie verweist darauf, dass man nach Vollendung von S21 (also anlässlich der „Veränderung der Betriebsführung“ im Jahr 2020 oder später) diese Frage, untersuchen könne. Das ist ein Vabanquespiel. Der Einsatz: Milliarden Euro des Steuerzahlers.

¹¹Diese schlechten Werte wurden von der Deutschen Bahn öffentlich und speziell auch gegenüber der Stadt Stuttgart, immerhin einem Finanzierungspartner, nicht ausgewiesen. Und noch schlimmer, diese Werte wurden nur erreicht mit regelwidrig erleichterten Annahmen: In Wirklichkeit wird es im Tiefbahnhof noch viel übler zugehen.



Ist S21 ein politisches Projekt?

Dass der Aufsichtsrat der Bahn mit Wissen um all dessen strukturelle Defizite (vor allem auch der Unwirtschaftlichkeit) S21 abgenickt hat, ist bemerkenswert. Hat es Druck aus dem Kanzleramt gegeben? Kanzleramtschef Ronald Pofalla soll Aufsichtsräte, die S21 für zu riskant und zu teuer hielten, bearbeitet und auf Linie des Bahnchefs gebracht haben. Die Aufsichtsräte schweigen.

Jedenfalls zitierte Pofalla kurz vor der entscheidenden Aufsichtsratssitzung die drei Staatssekretäre, die die Bundesregierung im Aufsichtsrat der Bahn vertreten, zu sich ins Kanzleramt. Es ging um ein Ausstiegsszenario, wohl auch um ein Dossier aus dem Verkehrsministerium: ein Beamter hatte darin die Einwände gegen S21 zusammengestellt und der DB-Führung grobes Missmanagement vorgeworfen. Aber das spielte bald keine Rolle mehr, Bedenken hin, Bedenken her, das Kanzleramt ließ durchsickern: „Bahn darf S21 trotz Mehrkosten bauen!“¹²

Rettete Pofalla S21? Obwohl ihm klar war, dass das Projekt schon rein ökonomisch betrachtet, nicht zu rechtfertigen ist? Dass er nach diesem Einsatz später von Grube als Cheflobbyist der Bahn angeheuert wurde – ist das eine hochdotierte Danksagung an seine Verdienste für die Rettung von S21?

Ob an den Vorwürfen gegen Pofalla etwas dran ist, werden vermutlich Gerichte klären. Jedenfalls laufen gegen den Ex-Kanzleramtschef Klagen, eingereicht vom

¹² Die Entscheidung des Aufsichtsrats wurde damit begründet, dass der Weiterbau um 77 Millionen Euro günstiger sei als ein Stopp des Projekts. Der Ausstieg, meinte die Bahn, würde mindestens zwei Milliarden Euro kosten. Ein Betrag, der schwer nachzuvollziehen ist. Kritiker schätzten damals die Ausstiegskosten auf maximal 363 bis 442 Millionen Euro. Überdies war schon in der Aufsichtsratsvorlage des Wirtschaftsprüfers zu lesen, dass der Bau wahrscheinlich noch um weitere Milliarden teurer würde aufgrund von den zu erwartenden sogenannten „Nachforderungen“.



15

ehemaligen SPD-Abgeordneten Peter Conradi, dem Stuttgarter Rechtsanwalt Eisenhart von Loeper und dem Vorsitzenden Richter a.D. Dieter Reicherter: weil Pofalla „unter Verletzung seiner Amtspflicht (...) aus sachfremden politischem Kalkül“ Einfluss auf Aufsichtsräte genommen und sie „zum Rechtsbruch genötigt“ habe.

Oft beklagen Politiker den Politikverdruss der Bürger. Vielleicht kommt er auch daher, dass Bürger zu häufig erleben, wie die Politik versucht, sündhaft teure, rational kaum begründbare Prestigeobjekte zu realisieren. Überehrgeizige Politiker und Manager setzen sich für enorm viel Geld ein Denkmal – allerdings ohne die Kosten ehrlich aufzuzeigen. Der Bürger muss überall sparen, Schulbäder, Theater werden geschlossen, ein Bürger, der zu oft erlebt, dass der Putz in der Schule seines Kindes von der Wand bröckelt.

Mahnend zieht die Kanzlerin durch Europa, und verkündet überall, man dürfe nicht über seine Verhältnisse leben. Aber bei S21 wird geklotzt. Und das ist ein Verdienst von Angela Merkel.

Wenn es nicht so tragisch wäre, könnte man es als einen wunderbaren Witz der Geschichte bezeichnen: Dass die Kanzlerin für ihre Sparappelle stets die schwäbische Hausfrau als Vorbild bemüht, aber mitten im Schwäbischen, in Stuttgart, führt die Kanzlerin ihre Mahnungen ad absurdum. S21 muss kommen – koste es, was es wolle! Und so werden zig-Milliarden Euro des Steuerzahlers im Untergrund vergraben. Für eine fragwürdige Sache.

Vermutlich würde man schon längst nicht mehr über S21 reden, hätte Kanzlerin Angela Merkel 2010 das Projekt nicht plötzlich zur Chefsache erklärt. Falls S21 nicht käme, würde Deutschland unregierbar, an S21, so die Kanzlerin, „entscheidet sich die Zukunftsfähigkeit Deutschlands und Europas“.



16

Nur: Was hat die Zukunftsfähigkeit eines Landes, gar eines Kontinentes, damit zu tun, dass man in Stuttgart einen optimal funktionierenden Kopfbahnhof demontiert, ihn verkleinert und in der Tiefe einen lebensgefährlichen Engpass schafft?

Und damit unlösbare Probleme kreiert. Wie überfordert die S21-Macher sind, dokumentiert sich auch darin, dass seit dem Baubeginn im Februar 2010 schon fast ein Dutzend Führungskräfte (darunter zwei S21-Projektleiter) aufgegeben haben, dass es allein für den Tiefbahnhof in den vergangenen Jahren 17 Planänderungen gab, und dass für das gigantische Röhrensystem in und um und unter Stuttgart es noch immer kein Brandschutzkonzept gibt, obwohl es schon lange vorliegen müsste.

Ist die wichtigste Kontrollbehörde der Bahn noch unabhängig?

Für den Tiefbahnhof selbst hat die Prüfungsbehörde der Bahn, das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), das noch immer umstrittene Brandschutzkonzept vergangene Woche abgesegnet. Allerdings: Wichtige Details beim Brandschutz hat die Behörde nun in die sogenannte Ausführungsplanung verlegt, also: auf später vertagt. 2012 hatten Experten das Brandschutzkonzept der Bahn zerpfückt. Es sei nicht „genehmigungs- und funktionsfähig“. Die Bahn musste nachbessern. Das nun genehmigte Konzept bringt kaum Verbesserungen. So sieht es jedenfalls Hans Heydemann, der sich seit langem intensiv mit dem S21-Brandschutz beschäftigt. Er ist engagiert bei der S21-kritischen Experteninitiative „Ingenieure 22“. Seine Urteil: „unverantwortlich.“

Heydemann bemängelt, dass flüchtenden Personen zugemutet werde, „kontaminierte Luft“ einzuatmen,



17

dass „die Rauchfreihaltung der Notausstiege nicht gewährleistet“ sei, dass vergifteter Qualm auf den „Straßburger Platz“ geblasen werde, auf dem sich Passanten befinden und die Personen, sie sich über Fluchttreppen aus dem Untergrund zu retten versuchen. Das alles sei noch immer nicht geklärt. Für technisch ungelöst hält er auch weiterhin das technisch-fundamentale Problem, woher die zur Entrauchung der Bahnhofshalle nötige Zuluft herkommen soll. S21-Projektleiter Leger sieht das anders und sieht sich durch das EBA bestätigt: „Die Entrauchung wird funktionieren“.

Heydemann irritiert auch, wie der Planer des Rettungskonzepts, Professor Wolfram Klingsch, mit Aussagen von Feuerwehrleuten umgeht. Ein Beispiel: Für den Katastrophenfall machten diese folgende Angaben: „10 Min. Anfahrt + 10 Min. Erkunden + 10 Min. Ausrüstung zum Löschangriff = 30 Min. gesamt.“ Klingsch machte aus diesen klaren Aussagen der Feuerwehrleute mittels einer „Auftrittswahrscheinlichkeit“ von 80 Prozent: „0,8 x 0,8 x 0,8 = 0,512, d.h. 0,512 x 30 Min. = 15 Minuten“. Ob die Helfer 15 oder 30 Minuten bis zum Löschangriff brauchen: Im Ernstfall eine Frage von Leben oder Tod.

Und Heydemann verwundert, wie das Eisenbahn-Bundesamt von einer unabhängigen Prüfung des so wichtigen Brandschutzkonzepts sprechen kann. Der Gutachter war Henry Portz. Früher hatte er für das EBA gearbeitet, nun stand er in Diensten der Bahn – gerade für diesen S21-Brandschutz. Das Merkwürdige: dem EBA war das egal, und es hat sich keinen eigenen unbefangenen Gutachter besorgt. Es hat bei der „Begutachtung“ damit akzeptiert, dass die Bahn kontrolliert, was der angeblich unabhängige Gutachter für das EBA formuliert.¹³ Die Bahn, so Heydemann, hat „ihr

¹³ Schreiben von Stefan Vogt (EBA Stuttgart) an die Deutsche Bahn AG vom 24. 10. 2013: „Im Planfeststellungsverfahren zum PFA 1.1. war Herr Dr. Portz **seitens des EBA** für die Prüfung des Brandschutzes



18

eigenes Brandschutzkonzept begutachtet, sich selbst überprüft.“

Was das Eisenbahn-Bundesamt anbelangt stellen sich ohnehin sehr wichtige Fragen, politisch sehr unangenehme Fragen. Ist diese für die Sicherheit des Bahnverkehrs so wichtige Kontrollbehörde in Sachen S21 politisch wirklich noch unabhängig? Mehrfach jedenfalls hat das EBA bei diesem milliardenteuren Projekt, Dinge abgesegnet, die mehr als verwundern: etwa die von der Norm abweichende Gleisneigung¹⁴, die engen Tunnel, die mangelnde Kapazität, den fragwürdigen Brandschutz.

Über den S21-Brandschutz urteilt ähnlich skeptisch wie Heydemann noch ein anderer Fachmann, Johannes Frank, Dozent an der Brandschutzakademie Urach, der viele Jahre für die Bundeswehr Brandschutzkonzepte entwickelt hat. Er fordert für S21 eine Werkfeuerwehr, wie es sie bei großen Industrieanlagen und Flughäfen gibt. Die Bundeswehr, so Frank, habe „sechs Standorte mit Untertageanlagen mit weniger beziehungsweise vergleichbarem Risiko wie S21“. Dafür hätten sie ständig 374 Feuerwehrleute einsatzbereit. Wäre Frank für den Brandschutz bei S21 zuständig, er könnte dafür „keine Verantwortung“ übernehmen.¹⁵

Gestritten wird auch über die Zahl der im Katastrophenfall zu evakuierenden Personen. Die Kontrollbehörde geht von 16.164 zu „entfluchtenden Personen“ aus. Das sind 4041 pro Bahnsteig. Stehen

eingebunden. Herr Dr. Portz ist ebenfalls durch Sie für die Prüfung des Brandschutzes im Rahmen der Ausführungsplanung beauftragt“ (Hervorhebung durch Luik). Das Eisenbahn-Bundesamt bat den von der Bahn beauftragten Gutachter „eine Stellungnahme von ihm zu den planrechtrelevanten Punkten über die Vorhabenträgerin dem EBA vorzulegen“.

¹⁴ Wie ungewöhnlich dabei vorgegangen wurde, zeigt sich beispielhaft bei der gefährlichen Gleisneigung im Tiefbahnhof. Laut dem damaligen EBA-Vizepräsident Ralf Schweinsberg war dafür ausdrücklich „kein gesonderter Sicherheitsnachweis erbracht worden, weil der nicht angefordert worden“ war (IG-Metall, „Bahnindustrie“: Branchenreport 2014, S.33).

¹⁵ Es sei daran erinnert: Beim Berliner Flughafen BER gab es ein genehmigtes Brandschutzkonzept, das am Ende technisch bedingt nicht funktionsfähig war. Das führte dazu, dass seit nunmehr drei Jahren dieses Großprojekt blockiert ist und der Flughafen immer teurer wird.



19

aber an einem Bahnsteig auf doppelbelegten Gleisen (zwei Züge hintereinander), wie es geplant ist und wie es bei Verspätungen immer wieder passieren wird – dann sind viel mehr Personen zu retten, anderthalb Mal so viel, gut 6000 Reisende. Und das dauert auch anderthalb mal länger.

„Ist Stuttgart 21 eine Todesfalle?“, fragte denn auch der SWR in einer TV-Sendung Anfang März. Konfrontiert mit dem Vorwurf, dass man nicht alle Menschen im Brandfall rechtzeitig evakuieren könne, sagte der Brandschutzbeauftragte der Bahn, Klaus-Jürgen Bieger: Man könne „nicht automatisch“ davon ausgehen, „dass alle Züge voll sind.“

Dass aber Menschen auch aus vollen Zügen gerettet werden müssen – das ist eine grundlegende Brandschutzvorgabe. Denn, wie ist das in der Rushhour, bei Spielen des VfB Stuttgart? Sind die Züge dann nicht alle voll? Oder ist ein Brand dann weniger wahrscheinlich?

Dem Bürger die Enge und das tiefe Dunkle als modern andrehen

Die Tunnel für Fluchtwege meist zu eng, die Fluchtwege oft zu steil, zu lang, zu schmal, die Bahnsteige knapp dimensioniert – auch der international renommierte Brandexperte Hans-Joachim Keim verwirft das Brandschutzkonzept: „Sicherheit gibt es da nur, wenn möglichst wenige und schon gar nicht voll besetzte Züge in den Bahnhof fahren.“ Das jetzt von der EBA abgesegnete Konzept bewertet er als „eine Katastrophe“. Er sei „schlichtweg geschockt, wie leichtfertig mit dem Leben der Menschen umgegangen“ werde.

Der Gedanke, sagt er, dass Gesunde im Brandfall und in der allgemeinen Panik Behinderten beim Fliehen helfen,



20

der sei „irreal“. Es sei schon jetzt absehbar, dass „mobilitätseingeschränkte Personen durch die Fluchttreppen keinerlei Chance haben, aus dem Bahnhof zu kommen“. Auch die Vorstellung, dass über Aufzüge die Fliehenden, vor allem Behinderte, gerettet werden könnten, hält er für „sträflich“. Wer, fragt er fast zynisch, „öffnet im Chaos die Aufzüge, wer schließt sie? Wer entscheidet, wer in den Aufzug darf, wer nicht? Regelt das ein freundlicher Polizist?“¹⁶

Außerdem erschüttert den Brandspezialisten, der Gutachter bei der Tunnelkatastrophe in Kaprun war, bei der im November 2000 155 Menschen umkamen, dass bisher überhaupt nicht über mögliche Unfälle in den kilometerlangen Tunnel geredet wird – und wie man darauf reagieren soll? Moderne ICE-Züge, sagt er, seien „rollende Chemiefabriken“. Im Brandfall setzten sie „hochtoxische Stoffe frei, Senfgas, Zyklon B, Phosgen; beim Löschen mit Wasser entstünde „Blausäure, Phosphorsäure, Salzsäure, Schwefelsäure“.

Auch kritisiert er, dass die Fluchtwege dort viel zu eng seien und damit im Katastrophenfall, so Keim, „ein Aneinandervorbeikommen der Fliehenden kaum möglich“ sei; und er beklagt, dass die „sondergenehmigten Fluchtquerstollen in einem Abstand von 500 Metern“ vorgesehen sind. Die internationale Norm schreibt maximal 350 Meter vor, in Zukunft ist zwingend sogar ein Abstand von unter 250 Meter verlangt.

Sein Befund: Um das Gesamtsystem S21 so zu optimieren, dass es den heutigen internationalen Sicherheitsstandards genügt (vergleichbar dem St. Gotthard-Basis-Tunnel), müsse man, was architektonisch

¹⁶ Ihn irritiert auch, dass durch die jetzige Genehmigung weitere Fluchttreppenhäuser verlangt werden, die allerdings die ohnehin schon knapp dimensionierten Bahnsteige zu noch größeren Risikostellen machten: Auf jedem Bahnsteig werden dadurch zusätzlich „vier lebensgefährliche Engpässe geschaffen“. Er bezweifelt auch, dass die Brandschutztüren im Tunnelbereich funktionieren – dazu müsse in jedem „Querstollen ein Überdruck herrschen oder eine Rauchabzugseinrichtung vorhanden sein“. Es bestehe sonst die Gefahr, dass sogar ein „Kamineffekt“ entstehen kann, „also ein Brandbeschleuniger“. Keim: „Man geht sehr großzügig mit der Sicherheit der Fahrgäste um“.



21

und technisch-handwerklich kaum mehr möglich sei, „das Ganze fundamental umplanen“. Die Kosten würden explodieren. Keim schätzt „auf 15 bis 20 Milliarden Euro“.

Ist sie das, die Zukunft Deutschlands? Von gestern, gefährlich; eine Zukunft, die sinnlos Geld verschlingt.

Zum Schluss noch etwas Persönliches: Dass ich mich mit S21 beschäftige, hat auch private Gründe. Meine jüngere Schwester war Schwerstbehinderte. Jede Treppe, jede Rolltreppe, jeder Aufzug war für sie ein fast unüberwindliches Hindernis. Für sie war das Ankommen in Stuttgart wunderschön. Ebenerdig und bequem konnte sie in die Stadt rollen.

Das mag moralisch klingen: Ich verstehe nicht, warum eine Gesellschaft, die älter und damit auch gebrechlicher wird, ihre Bürger in einen beengten Untergrund zwingen und zwängen will, den Reisenden zur Rohrpost wandeln möchte, ich verstehe nicht, wie Politiker so etwa ernsthaft vertreten können – dem Bürger das Dunkle als modern andrehen: auf diese Idee muss man erst mal kommen.

Hamburg, den 2. Mai 2015

Arno Luik