

Stuttgart 21 und die NBS Wendlingen – Ulm: Mit Hochgeschwindigkeit an die Wand? (Teil 4)

von Florian J. Anders und Gerhard Ahrens

Totgesagte leben länger: Am 09.12.09 wurde Stuttgart 21 (S 21) in der DB-Aufsichtsratsitzung nach teils heftigen Debatten für die einen endlich, für die anderen leider durchgewunken, obwohl gleichzeitig Mehrkosten in Höhe von einer Milliarde Euro eingeräumt wurden und die Bausumme nun 4,088 Mrd. EUR beträgt. Nur mit weiteren Einsparungen wurde angeblich die Sollbruchstelle von 4,5 Mrd. EUR nicht gerissen, nachdem die im Vorfeld kursierende Summe von 4,9 Mrd. EUR indirekt bestätigt wurde. Bahnchef Rüdiger Grube nannte 87 Mio. EUR Einsparungen beim Betonstahl, 28,8 Mio. EUR beim Spritzbeton und 146 Mio. EUR beim Erdaushub. Mit sonstigen Posten ergibt das eine Summe von ca. 300 Mio. EUR. Angeblich werden die Tunnelwände ein wenig dünner. Aber nach einem bisher beispiellosen Versteckspiel, welches sogar die Lokalpresse erboste, wusste im Grunde jeder, dass 4,088 Mrd. EUR eine politische Zahl sind. Die Autoren dokumentieren den Weg zur finalen Entscheidung am 10.12.09, als der Lenkungskreis, bestehend aus DB AG, Land, Stadt und Region das Projekt auf den Weg brachte.

Rückblende: Die Berufung Wolfgang Drexlers zum „Sprecher des Bahnprojektes Stuttgart – Ulm“ im Juli (vgl. **BAHN-REPORT** 5/09, S.69) schien zunächst ein kluger Schachzug der Projektlobby. Er wurde wohlwollend von der örtlichen Presse als Macher, der den Karren aus den Dreck zieht, in Szene gesetzt und überstand dann auch die erste Bewährungsprobe, als der VCD Anfang August auf erhebliche Probleme beim S-Bahn-Betrieb im Störfall bei S 21 hinwies. Obwohl deutlich wurde, dass bei der DB AG bis heute noch nicht einmal ein Notfallkonzept für diese Infrastruktur erarbeitet wurde und selbst höchste Verantwortliche von diesen Problemen nichts wussten, schrieb die lokale Presse wohlwollend statt zu skandalisieren „Drexler reicht die Hand“, da er das Angebot machte, sich noch im August mit den Gegnern konstruktiv zu diesem Thema zusammensetzen zu wollen. Das Treffen, bei dem ein mit heißer Nadel gestricktes Notfallkonzept „skizziert“ wurde, fand dann stillschweigend ohne Presse erst Mitte Oktober statt.

Zahlen-GAU statt Kommunikationsoffensive

Doch die Stimmung sollte umschlagen. Es vergingen nicht einmal zwei Wochen nach der Pressekonferenz des VCD, als Rüdiger Grube im Spiegel ein Interview gab, in der er die Gesamtsumme aus offiziellen 3,076 Mrd. EUR Baukosten nebst Risikozuschlag, also ca. 4,5 Mrd. EUR als Schmerzgrenze bezeichnete. Darüber hinaus sehe er das Projekt als „nicht darstellbar“. Drexler wiederum, kaum offiziell im Amt, ließ über dpa verlautbaren, dass er eine derartige Steigerung für „relativ unwahrscheinlich“ halte. „Ich habe es noch nicht erlebt, dass Baukosten in so kurzer Zeit um 50 % gestiegen sind.“ Er könne es aber auch nicht ausschließen. Nicht die Projektgegner, sondern Grube selbst stellte die von Drexler immer wieder tapfer bekräftigte Zahl vier Wochen später bei einer Veranstaltung der IHK Stuttgart in Frage: „Es wird sehr schwierig, den Rahmen von 3,076 Mrd. EUR einzuhalten.“ Grube, der bereits frühzeitig das Bekenntnis zu S 21 mit einer ehrlichen Kostenprüfung verband, bringt nun immer häufiger den Risikopotopf ins Spiel, den man noch 2008 als absolute Notreserve ansah und der eigentlich nicht gebraucht werden würde, wenn man den damaligen Akteuren glaubte. Auch die von Grube präsentierten Ideen zur Deckelung der Kosten hinterlassen einen fragwürdigen Eindruck. Sie reichen von einer Verkleinerung der großen Glasschalen als Eingangsportale zum Bahnhof bis

hin zur Reduzierung der Zahl der Zugänge selber. Angesichts der Bausumme sind das allerdings die sprichwörtlichen „Peanuts“.

Apropos: Edmund Hug, Vorsitzender des Forums Region Stuttgart und Sprecher der Initiative Pro Stuttgart 21 verstieg sich auf der gleichen Veranstaltung auch noch in die Phrase: „Was spielt es schon für eine Rolle, ob Stuttgart 21 eine Milliarde teurer wird?“ Wofür er dort noch tosenden Beifall erhielt, brachte ihm Tags darauf heftige Prügel ein. Ein ausgemachtes Mediendeckel. Noch nicht einmal eine Randnotiz wurde eine weitere Geste Grubes, der in Stuttgart sinngemäß sagte, dass es keine 21 guten Gründe für Stuttgart 21 bräuchte. Wenn man es mit fünfem nicht schaffe, die Bürger zu überzeugen, dann bräuchten auch 21 nichts. Brisant an dieser Aussage: Sie ist ein direkter Seitenhieb auf die gleichnamige Broschüre der Stabsabteilung Kommunikation der Landeshauptstadt, von deren Erstellern nun eine Mitarbeiterin im Kommunikationsbüro von Drexler sitzt. Das Büro beherbergt von den verschiedenen Projektpartnern entsandte Mitarbeiter, um mit diesen die Medienarbeit zu koordinieren. Es verwundert also, dass Grube verdeckt und indirekt zweimal „Mr. Stuttgart 21“ und sein Team düpierte.

Vor der Hacke ist es dunkel

Neues gibt es auch bei den geplanten 66 Röhrenkilometern Tunneln bei S 21. Im Vorfeld der Bundestagswahl ließen die Gegner Geologen über die besonderen Risiken beim Tunnelbau in Stuttgart referieren. Die Gefahr durch quellfähigen Anhydrit, der bei Berührung mit Wasser ebenso aufquillt wie der Gips aus dem Baumarkt, ist nicht mehr virtuell, seit es in Staufen im Breisgau, wo dieser ebenfalls ansteht, durch eine schlichte Erdwärmehohlung im April zu bis heute andauernden Hebungen kommt, welche bisher schon fast 170 Gebäude beschädigten. Das Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau hat insbesondere bezüglich Stuttgart 21 ein Redeverbot bekommen.

In diesem Zusammenhang erschien es seltsam, dass Grube („Wir wollen sichere Tunnel bauen, aber keine Bunker.“) als weitere Einsparmaßnahme die Reduzierung der Tunnelwanddicke und der -festigkeit ins Spiel brachte. Sie läge momentan bei den neuen Bahntunneln mit 4 Megapascal (400 t/m²) über jener der anderen in Stuttgart gebauten Tunnel. Der Wert spielt aber auch eine Rolle bei der Dichtigkeit des Betons gegen eindringendes Wasser und damit bei der Haltbarkeit des Bauwerks, da das Wasser sonst den Armierungsstahl rosten lässt. Nach einer DB-

internen Richtlinie soll man zunehmend in kalkhaltigen Gebirgen auch aus einem anderen Grund wasserdichte Tunnel errichten, denn in der Vergangenheit kam es zu Versinterungen der Drainagen, was zu erhöhten Instandhaltungskosten führte. Grubes Wunsch bleibt dubios, denn die Tunnelbemessung wird sicher nicht ohne Grund so geplant worden sein. Eine Reduzierung der Wandfestigkeit könnte zwar kurzfristig die Kosten „politisch“ reduzieren helfen, langfristig aber die Lebensdauer der Tunnel möglicherweise verkürzen und die Folgekosten erhöhen.

Da bei S 21 und der NBS nun doch die neue EU-Richtlinie zur Tunnelsicherheit angewandt werden muss, die nur wenige Wochen nach Eintreten der Rechtskräftigkeit des Planfeststellungsbeschlusses des Fildertunnels in Kraft trat, muss der bisherige Abstand von maximal 1.000 m zwischen den Tunnelquerschlägen nun auf 500 m reduziert werden. Damit werden jahrelange Forderungen der Brandschutzexperten umgesetzt, was mit zu den Kostensteigerungen beiträgt. Wolfgang Drexler begrüßte zwar flugs diese Auflage zu Gunsten der Sicherheit, aber immer mehr wird sichtbar, dass er mehr von der Aktualität getrieben wird als dass er sie beherrscht.

Aufklärung Fehlanzeige

SPD-Landtagsfraktionschef Schmiedel sah nach der Ernennung Drexlers in ihm jemanden, der es schaffen wird, „endlich für Transparenz und eine offene Kommunikation zu sorgen“. Monate später ist der Lack ab und das Vertrauen der Presse zunehmend verspielt. Noch im Spätsommer mühten sich die Gegner sichtbar ab, bei der Presse hinreichend Gehör zu finden, ohne dass jeder Artikel mit einer Phrase schloss: „Wolfgang Drexler, Sprecher des Bahnprojektes Stuttgart – Ulm erklärt hierzu...“. Nun wird erstmals seit Jahren umfangreich kritisch berichtet und die Leser reiben sich verwundert die Augen.

Anlass für den Sinneswandel sind nicht nur die wieder einmal falschen Baukosten, sondern auch der geplante Gleisvorfeldumbau (vgl. **BAHN-REPORT** 3/09 S.77f.). Im Oktober wurde in den Stuttgarter Nachrichten verlautbart, dass Mitte März der 18-monatige Gleisvorfeldumbau beginnen würde. Aufträge in Höhe von 35 Mio. EUR seien vergeben worden. Pikant ist nur, dass die Bauzeit und die Bausumme aus dem Protokoll des Erörterungstermins zum Planfeststellungsverfahren für den Tiefbahnhof bei S 21 vom 07.04.03 stammen. Damals behauptete die DB AG, dass der Umbau zu diesen Bedingungen 40 Weichen nebst Leit- und Sicherungstechnik

umfassen würde. Nun sind es 50 Weichen, 200 Signalversetzungen, Bahnsteige, Oberleitungen und noch vieles mehr. Prompt dementierte die DB AG – den Baustart. Dieser gelte nur unter dem Vorbehalt, dass das Projekt realisiert würde. Drexler musste zurückrudern. Mitte November 2009 hat nun die Presse aus internen Dokumenten Wind davon bekommen, dass die Bauzeit nicht 18, sondern 26 Monaten betragen würde. Auch die Baukosten würden höher liegen und werden auf das Doppelte beziffert. Drexler, welcher am Tage der Veröffentlichung mit der DB eine gut besuchte Pressekonferenz abhielt, kam so in Erklärungsnot, da die Bauzeit nun sogar mit 30 Monaten angekündigt wurde. Er war sogar genötigt zu verkünden, dass zukünftig nicht mehr Einzelposten genannt würden und Baukosten weder kommentiert, dementiert noch bestätigt werden. Er kenne die Kosten des Gleisvorfeldumbaus, sie lägen aber weder bei 35 Mio. EUR, noch seien sie doppelt so hoch. Beinahe einen Eklat löste dann noch Drexlers Antwort auf die kritischen Fragen der aus ganz Deutschland angereisten Journalisten aus: „Ich hoffe und vermute, dass wir die 4,5 Mrd. EUR nicht durchstoßen werden.“

Im Verkehrsausschuss des Bundestages wurde eine Woche später die Zahl von 4,9 Mrd. EUR nur für Stuttgart 21 genannt, die aus Kreisen der Projektpartner stammte. Damit nähert man sich bedrohlich den vom Bundesrechnungshof geschätzten 5,3 Mrd. EUR. Bereits beim o. g. Erörterungstermin sind wohl in erheblichem Maße Falschaussagen gemacht worden, die so auch 2005 vor dem Verwaltungsgerichtshof in Mannheim wiederholt wurden. So scheint es, als ob viele Beteiligte unter Gedächtnislücken leiden wie z. B. einer der Gutachter von S 21, Prof. Dr. Wulf Schwanhäuser. PRO BAHN kritisierte ihn im September, weil er 1997 dem Projekt eine „ausreichende Leistungsfähigkeit“ mit einem Verfahren attestierte, welches heute vom EBA als untauglich angesehen wird. Der Verband sieht deshalb S 21 weiterhin als deutschlandweite Verspätungsfalle und fordert eine Neuberechnung der Leistungsfähigkeit des Projekts, da Verspätungen bisher nicht kostenträchtig waren. Als Reaktion ging Schwanhäuser an die Presse und verstieg sich in die Aussage, dass er sich angeblich seit 1997 nicht mehr zu dem Projekt geäußert habe, obwohl sein Name sich im obigen Protokoll von 2003 findet und er auch vor dem VGH als Gutachter aussagte.

Auch die Neubaustrecke ist kein Tabu mehr

Insbesondere die unzureichende Berücksichtigung der Bedürfnisse des Güterverkehrs im Korridor Stuttgart – Ulm findet zunehmend auch bei der Politik Gehör. Der Grüne MdB Winfried Hermann griff die Trassenvariante offen in Pressemeldungen an. Drexler dementierte und wiederholte prompt die längst widerlegte Mär von den „schnellen, leichten Güterzügen“, welche die NBS angeblich eines Tages zahlreich befahren würden.

Da nun auch der Bund routinemäßig das Nutzen/Kosten-Verhältnis prüft, glaubt auch hier die Presse nicht mehr der offiziellen Berichterstattung und räumt stattdessen Kritikern zu-



Nicht nur an Stuttgart 21, auch an der NBS Wendlingen – Ulm wächst wegen der Güterzuguntauglichkeit die Kritik. Am 06.04.07 fuhr 185 232 bei Kuchen über die Altstrecke durch das Filstal. Foto: J. Schurr

nehmend Platz ein. So durfte z. B. Ende November Michael Holzhey, Regierungsberater vom Berliner Beratungsunternehmen KCW, in der Stuttgarter Zeitung die Sache auf den Punkt bringen: „Deutschland kann es sich nicht leisten, eine Strecke zu bauen, die 95 % aller Güterzüge wegen der Steigung nicht nutzen können.“ Genährt werden weiter die Zweifel an der kommunizierten Kostenhöhe: Der VCD rechnete vor, dass die genannten 2 Mrd. EUR für die NBS ca. 33 Mio. EUR/km bedeuten. Angesichts eines ähnlichen genannten Kostenniveaus von 32 Mio. EUR/km der realisierten Ausbauabschnitte der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel auf weitgehend ebener Strecke wird die Kostenprognose für Wendlingen – Ulm als massiv schön gerechnet enttarnt. Damit rücken neben dem unzureichenden verkehrlichen Nutzen auch die Zweifel an der Belastbarkeit der Kosten verstärkt ins Blickfeld.

Durchbruch mit üblem Nachgeschmack

Anstatt wirklich aufzuklären und zu informieren, blieb es weiterhin bei Intransparenz. Alle aufgezeigten Indizien legen sogar den Eindruck nahe, dass selbst Wolfgang Drexler weniger weiß, als er in seiner Rolle wissen müsste. Man ist geneigt, ihn als Bauernopfer zu betrachten, welcher zum eigenen Schaden die Schläge gegen die Protagonisten des Projekts abfangen soll (allen voran die Mitarbeiter der DB AG). Selbst der für Verkehr zuständige Minister Reich weist beim Thema Kosten auf Drexler als Sprecher des Projekts und aus Sicht des CDU-Ministerpräsidenten Oettinger erscheint es praktisch, dass ein Genosse diesen ungeliebten Job macht. Die endgültige Freigabe des Projekts durch den Lenkungskreis am 10.12.09 war nach der Zustimmung des Bahn-Aufsichtsrats zwar nur noch Formsache. Aber die Presse hielt sich bundesweit stark mit Euphorie zurück und allen schien klar, dass die Zahl von 4,088 Mrd. EUR nicht real sein konnte. Während die Befürworter entnervt ihren Sieg feierten, tobten die Gegner mit einem Tröten- und Hupkonzert vor dem Hauptbahn-

hof. Tage später kamen bereits neue Details ans Licht, als das Handelsblatt berichtete, dass bei einer Ablehnung des Projekts auf die DB AG ca. 750 Mio. EUR Rückzahlungen für die an die Stadt verkauften Bahngrundstücke zugekommen wären und unterlassene Investitionen von 1,3 Mrd. EUR sich im Knoten Stuttgart aufsummiert hätten. Es ist schon grotesk, dass zu Beginn des Projekts in den 90ern Alternativlösungen angeblich 1,5 Mrd. EUR verschlungen hätten. Angesichts der bisherigen Kostensteigerungen bei S 21 (1994 noch mit 5 Mrd. DM gehandelt!) eine lächerliche Summe.

Fazit

Stuttgart 21 hätte nur politisch fallen können, doch die Hürden schienen durch zu viele Nebenabsprachen bereits zu hoch. Zwar rebellierte nach dem Wahldebakel auch die SPD-Basis und forderte den Rücktritt Drexlers, der laut Stuttgarter Zeitung bei der CDU „wie ein Popstar“ gefeiert wurde, aber den Mut zur Abkehr hatte zuletzt keiner der Akteure. Zu sehr hat man bereits die DB AG mit Verkehrsverträgen und Kostenzugeständnissen gefügig gemacht. Auch verdichteten sich immer mehr die Indizien dafür, dass das Land bereits mehrmals die Zustimmung zu einem integrierten Börsengang als Faustpfand nutzte. Der nächste Geldstaubsauger nach der NBS Nürnberg – Erfurt soll nun angeworfen werden und der harte Verteilungskampf der 60 Schienenprojekte in Deutschland um die knappen Bundesmittel wird sich weiter verschärfen. Der Widerstand zeigt sich indes nach wie vor vital und bereitet sich auf die letzten Planfeststellungsverfahren vor – der Filderbereich birgt genug Brisanz – das wissen die Planer und Gutachter...

Sicher war noch nie etwas bei Stuttgart 21, erst recht nicht die Kosten. So macht eine Aussage von Grube deutlich, dass das dicke Ende wohl noch kommen wird: „Ich werde nicht versprechen, dass nicht noch ein Penny dazukommt.“ Soll heißen: Sicher ist nur eines – Teil 5 dieses Fortsetzungsromans. 