Geplanter Durchgangsbahnhof Stuttgart (Entwurf)

DB-PROJEKT STUTTGART 21 / DAPD

VERKEHR

Rennbahn in der Randlage

Das Projekt „Stuttgart 21“ und die Neubaustrecke nach Ulm sind ein verkehrspolitischer Irrweg. Die Großinvestition bietet kaum Vorteile für den Fernverkehr. Andere Schienenprojekte wären weit wichtiger. Fachleute und sogar ein Bahn-Vorstand warnten frühzeitig – und wurden übergangen.

Es gibt Hunderte kleiner Gründe, gegen „Stuttgart 21“ zu sein. Die meisten sind Bäume. Auf deren Ästen im Schlossgarten der Landeshauptstadt hocken derzeit erboste Bürger und protestieren gegen die Motorsägen der Macht. Die Großdemonstration gegen die Tieferlegung des Hauptbahnhofs gewinnt zunehmend Volksfestcharakter.

Und es gibt einen großen, wirklich triftigen Grund gegen „Stuttgart 21“, einen, der alle Deutschen angeht, ob sie in Stuttgart wohnen oder nicht: Geld. Das viele, viele Geld, das dort vergraben werden soll.

4,1 Milliarden Euro sollen nach derzeitiger Schätzung in die Untertunnelung der baden-württembergischen Hauptstadt fließen, knapp 3 weitere in die sich anschließende Neubaustrecke nach Ulm. „Stuttgart 21“ ist eine der teuersten Infrastrukturmaßnahmen der aktuellen deutschen Verkehrspolitik – und mit Abstand die umstrittenste.

Eine Werbekampagne der Initiatoren greift die Argumente der Kritiker inzwischen auf und stellt vermeintlich bessere dagegen. Was die Bäume betrifft, fällt das noch vergleichsweise leicht: 282 werden gefällt, 293 sollen neu gepflanzt werden.

Was das Geld betrifft, ist die Argumentationslage schlechter. „Es stimmt“, erfährt der Bürger von den Plakatwänden, „dass ‚Stuttgart 21‘ eine teure Angelegenheit wird.“ Doch dafür gebe es „Milliarden von Bahn, Bund, Land und EU“.

Welch ein Trost.

Die Adressaten dürften schlau genug sein, um zu wissen, dass sie nicht nur Stuttgarter sind, sondern auch Deutsche und Europäer, dass das Geld des Bundes auch von ihnen kommt. Was aber hat die Bahn, der Bund oder gar die EU von „Stuttgart 21“ und der Neubaustrecke nach Ulm?

Eine Antwort liefert Bahn-Chef Rüdiger Grube. Das Bauprojekt, erklärt er, „beseitigt den größten Engpass auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke von Paris nach Bratislava“.

Grube ist seit gut einem Jahr für die Bahn tätig und hat sich offensichtlich noch nicht ausreichend eingearbeitet. Hilfreich für ihn wäre etwa eine Bahnfahrt von Paris nach Bratislava. Gut 13 Stunden Reisezeit würden wohl genügen, um zu erkennen, dass es diesen Expresskorridor gar nicht gibt und dass auch ein Tunnelkomplex durchs schwäbische Karstgestein die Verbindung nicht wesentlich attraktiver machen dürfte.

„Für den Fernverkehr bringt ‚Stuttgart 21‘ nichts“, konstatiert der Düsseldorfer Ingenieur Sven Andersen. Anders als

Grube verbrachte er ein gesamtes Berufsleben bei der Bahn, zuletzt als Fachmann für betriebliche Fragen. Andersen zählt zu den kompetentesten Kritikern des deutschen Schienenwesens und sieht in „Stuttgart 21“ und der damit verbundenen Neubaustrecke Wendlingen–Ulm „ein verkehrspolitisches Desaster“.

Das Projekt dokumentiere eine totale Verkennung der Rolle Stuttgarts im deutschen und europäischen Schienennetz: „Stuttgart ist kein Durchgangsort, sondern ein Zielort. Der Umbau zum Durchgangsbahnhof verbessert keine nennenswerte Reiseverbindung.“

Schon ein Blick auf die Landkarte zeigt: Die Landeshauptstadt befindet sich in einer Randlage. Alle schnellen Verbindungen zwischen wichtigen Wirtschaftsräumen gehen über andere Orte: Die Strecke von Frankfurt nach Zürich läuft über Karlsruhe und Basel; die Strecke von Frankfurt bis München führt über Würzburg und Nürnberg. Die Bahn sieht auf diesen wichtigen Routen auch große Zuwächse voraus. Der Korridor Stuttgart–Ulm–München dagegen bleibt ein dürrer Strich auf der Prognosekarte (siehe Grafik). „Hinter Stuttgart bricht der Verkehr stark ab“, erklärte der damalige Leiter Netzmanagement Wolfgang Weinhold im Juni 2007 auf einer Fachtagung der Technischen Universität Darmstadt.

Und die Situation war auch nicht anders, als Professor Gerhard Heimerl 1988 erstmals die Tunnelidee vorstellte. Bahn-Experten erteilten dem Plan denn auch eine klare Absage. Eberhard Happe, Leiter Zugförderung der Bahn in Hamburg, analysierte den Entwurf im Februar 1992 in einem Fachaufsatz. Es sei sinnvoll, heißt es darin, „die Reisenden zwischen Rhein/Ruhr, Frankfurt und München auf die Züge über Würzburg zu bringen“. Und dann der entscheidende Satz: „Damit entfällt aber die Notwendigkeit, die Strecke Stuttgart–Ulm mit Milliardenaufwand extrem schnell zu machen.“

Bahn-Chef Dürr reagierte auf die Kritik an „Stuttgart 21“ mit einem Disziplinarverfahren.

Noch schärfer kritisierte Bahn-Manager Happe den geplanten Tunnel unter Stuttgart mit seinem im Gefälle liegenden Bahnhof: „Eine Bahnsteiggleisneigung in einem Großstadtbahnhof von mehr als 16 Promille – die nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung nicht zulässig ist – muss als kriminell angesehen werden.“

Das scharfe Urteil hatte Folgen – für Happe. Der damalige Bahn-Chef Heinz Dürr strengte gegen ihn ein Disziplinarverfahren an – ohne Erfolg.

Dürr, ein Branchenfremder wie heute Grube, war begeistert von „Stuttgart 21“ und resistent gegen kompetente Warner. Im Februar 1994 legte Ulf Häusler, Vorstand im Unternehmensbereich Fahrweg, ein Informationspapier zur Beantragung des Raumordnungsverfahrens für die Strecke Stuttgart–Ulm vor. Unter Punkt 2, „Antragstrasse“, steht: „Die Anfahrt Stuttgart Hbf wie heute“.

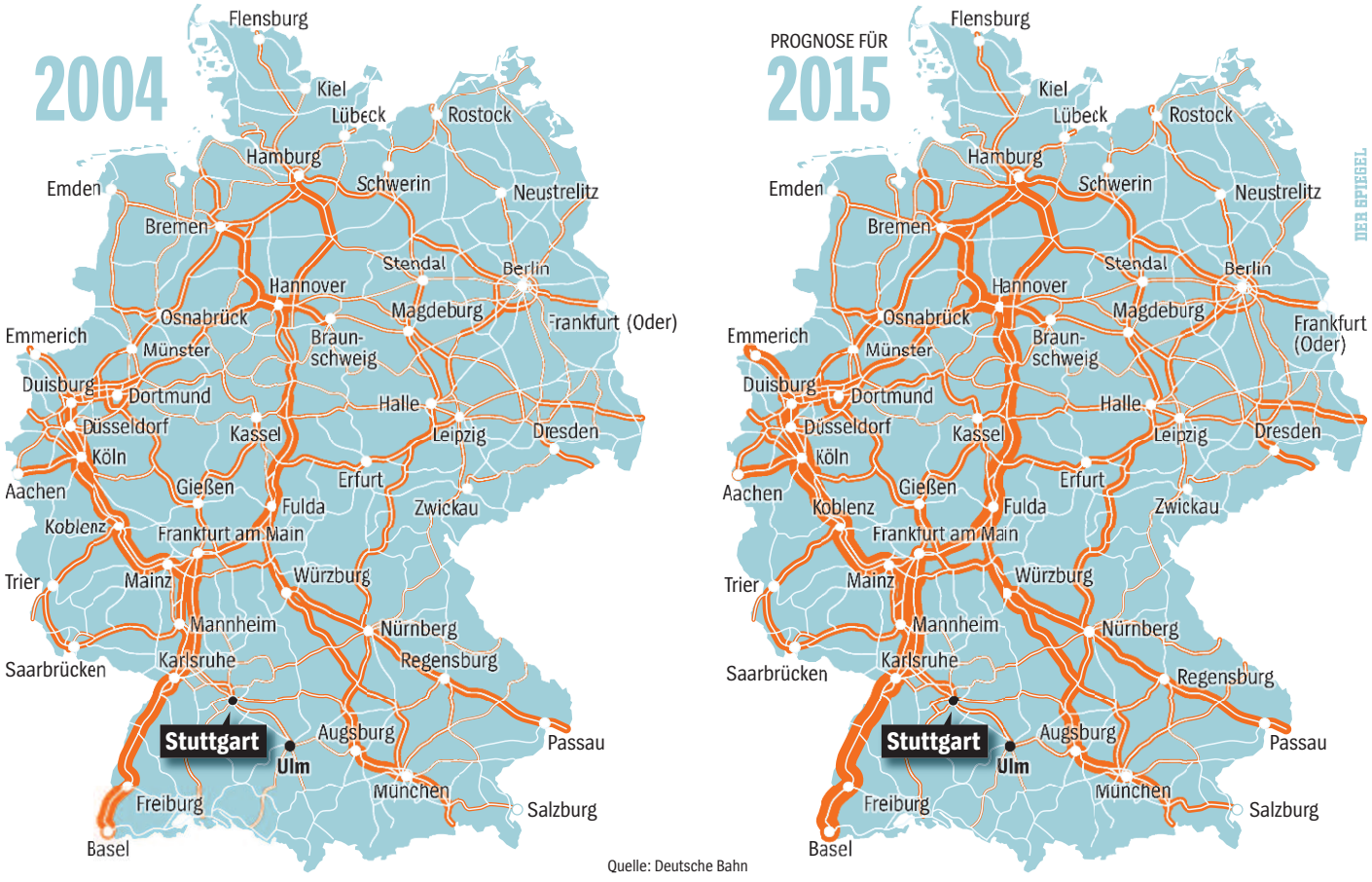
Zu den „Kernforderungen des Landes (Fernbahntunnel Stuttgart mit Anbindung des Hauptbahnhofs)“ schreibt Häusler: „Diese Forderungen konnten nicht Eingang finden.“ Betriebswirtschaftlich würde sich der Bau „selbst bei der Addition günstigster Annahmen“ nicht rechnen.

Doch Landes- und Stadtregierung blieben am Ball. Zu verlockend war ein solches Bauprojekt für die regionale Wirtschaft, geradezu paradiesisch die Vorstellung für die Stadt, die riesige Fläche des bisherigen Gleiskörpers erwerben und in Baugrund umwandeln zu können. Die Kunst bestand nun darin, auch Bund und Bahn für den Schwabenstreich zu gewinnen. An den Schaltstellen saßen immerhin zwei Landsleute.

Zwei Monate nach dem negativen Bescheid seines Vorstandskollegen verkündete Dürr auf einer heute legendären Pressekonferenz mit Verkehrsminister Matthias Wissmann, Ministerpräsident Er-

Nebenschiene Stuttgart

Bahnstrecken mit besonders hoher Auslastung



Quelle: Deutsche Bahn

win Teufel und Stuttgarts Oberbürgermeister Manfred Rommel den Startschuss für das Großprojekt. Alle vier sind Schwaben, alle plädierten für den Tunnelbau. Der Grundstein für eine gigantische Geldvernichtung war gelegt.

Die Frage, was Dürr motiviert haben mag, „Stuttgart 21“ zu fördern, lässt Raum für Interpretationen. Der Spross einer Stuttgarter Industriellenfamilie konnte sicher beurteilen, was so ein Bauprojekt der lokalen Wirtschaft bringt. Dass es der Bahn schadet, hat der zuständige Vorstand ihm rechtzeitig mitgeteilt.

Doch zunächst einmal ruhte das Vorhaben. Dürrs Nachfolger Johannes Ludewig, ein farbloser und vorsichtiger Mann aus dem Polit-Betrieb, legte „Stuttgart 21“ fürs Erste auf Eis.

An die Schwelle zur Vollstreckung brachte das Bauprojekt erneut ein Branchenfremder. Wenn Dürr im Rückblick der Bahn-Chef des Unvermögens war, Ludewig der des Zauderns, dann war Hartmut Mehdorn der Bahn-Chef des Machbarkeitswahns. Der frühere Luftfahrtmanager, der den Schienenbetrieb um jeden Preis an die Börse bringen wollte, der die Bahn beinhart in die Qualitätskatastrophe sparte, hatte eine Vorliebe für überdimensionale Bauwerke. „Stuttgart 21“ ging in die Realisierung.

Nicht einmal eine professionelle Infrastrukturplanung gelang. Als das Schweizer Verkehrsplanungsbüro SMA das Konzept 2008 im Auftrag des Landes untersuchte, stießen die Experten auf blamable handwerkliche Fehler.

Vor allem erweist sich der enge achtgleisige Transitbahnhof als völlig ungeeignet für die Bedürfnisse der Stadt. „Endende Züge müssen so gut wie möglich vermieden werden“, urteilte SMA – für Stuttgart als klassischen Zielort im Bahnnetz eine absurde Forderung.

Weitere Probleme bereitet die Neubaustrecke nach Ulm. Sie wird die Reisezeit auf der Route Richtung Osten tatsächlich um eine halbe Stunde verkürzen. Allerdings war die inzwischen stark vernachlässigte Altstrecke schon einmal in besserem Zustand. Eine Viertelstunde ließe sich auch durch ihre Modernisierung gewinnen. Die Kosten wären geringer und die Reisezeit von München nach Stuttgart mit gut zwei Stunden durchaus attraktiv.

Rechtfertigen ließe sich der Neubau nur, wenn er auch in großer Zahl mehr Menschen auf die Schiene locken würde. Die Bahn preist in einer Präsentation zum Thema jedoch nur die verbesserten Verbindungen von Mannheim, Frankfurt oder Köln in das Städtchen Ulm an.

Die weit wichtigere Verbindung Frankfurt–München wird weiter über Nordbayern laufen, wie es der von Dürr gescholtene Kritiker Happe bereits vor 18 Jahren darstellte. Über diese Strecke erreichen die Reisenden schon heute schneller ihr Ziel, als es über Stuttgart und Ulm nach dem kompletten Ausbau möglich wäre.

Die Rennbahn in der Randlage ist zudem ein sehr delikates Bauwerk. Sie führt durch Karstgestein, mit von außen schwer detektierbaren Hohlräumen, die die Baukosten noch weiter in die Höhe treiben könnten.

Und auch die Züge, die diese Trasse befahren dürfen, werden außergewöhnlich teuer sein. Die an der Autobahn entlanggeführten Gleise beschreiben in einem 16 Kilometer langen Abschnitt ein mittleres Gefälle von knapp 25 Promille. Eine Steilstrecke von solcher Länge „entspricht der Charakteristik von Alpenbahnen“, urteilt Andersen. Als Hochgeschwindigkeitskorridor stellt sie enorme Ansprüche an Antrieb und Bremsen des Zuges.

Von allen in Europa verkehrenden Hochgeschwindigkeitszügen könnte derzeit nur der ICE 3 dort eingesetzt werden, da er über Unterflurantriebe und eine zusätzliche Wirbelstrombremse verfügt, die elektromagnetisch und damit ermüdungsfrei arbeitet. München–Stuttgart ist aber eine klassische Intercity-Linie, die vorwiegend von alten, lokbespannten Zügen bedient wird.

Die Bahnindustrie wird für diese im laufenden Jahrzehnt Ersatz schaffen. Sie muss dann einen Zug entwickeln, der eigentlich für einen simplen Fahrdienst mit bis zu 250 Stundenkilometer gedacht ist, gleichwohl aber die anspruchsvollsten derzeit verfügbaren Bremsen haben muss – nur wegen eines kleinen Streckenabschnitts zwischen Stuttgart und Ulm.

„Stuttgart 21“, so die bittere Bilanz, bedeutet keinen Fortschritt, sondern horrenden Aufwand mit kaum messbarem Nutzen. Doch anders als andere, wirklich dringende Bauprojekte ist es durch alle Genehmigungsinstanzen durch.

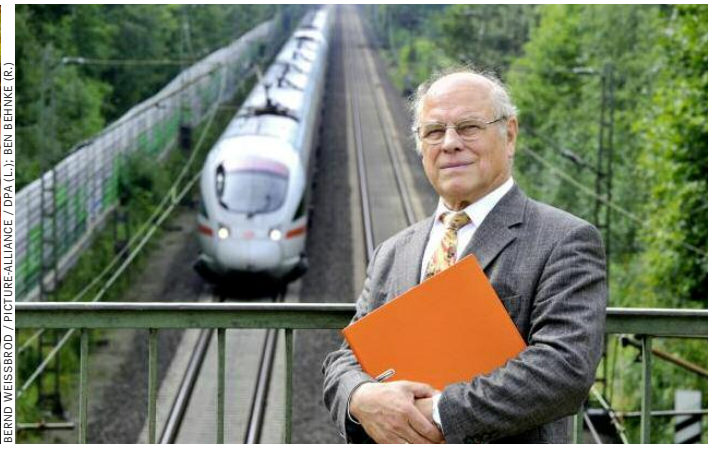
Seit Jahren wünschen sich Netz-Fachleute der Bahn etwa eine Hochgeschwindigkeitstrasse zwischen Mannheim und Frankfurt – von der auch Stuttgart profitieren würde. Sie soll eine entscheidende Lücke im deutschen Schienenverbund schließen, scheitert aber bislang an Abstimmungsquerelen mit den Stadtregierungen von Mannheim, Darmstadt und Frankfurt.

Auch mit einer besseren Schienenverbindung nach Paris wäre Stuttgart mehr geholfen als mit einem Bahnhof im Kellergeschoss. Die Reisezeit liegt noch immer bei vier Stunden, obwohl auf der Strecke inzwischen ICE- und TGV-Züge verkehren. Was fehlt, ist ein gutes Gleis – jedenfalls auf deutscher Seite.

Die französische Bahn legte bereits eine Hochgeschwindigkeitstrasse bis nah an die Grenze. Deutschlands und Frankreichs Verkehrsminister unterzeichneten vor über 18 Jahren eine Vereinbarung, nach der auch die Deutschen für eine Anbindung an ihr Hochgeschwindigkeitsnetz sorgen sollten – ein Versprechen, das sie bis heute schuldig blieben.

Der Lückenschluss nördlich an Straßburg vorbei würde gut 40 Minuten Reisezeit einsparen, errechnete Bahn-Experte Andersen. Die Verbindungen von Frankfurt und Stuttgart nach Paris wären erstmals konkurrenzfähig mit dem Flugzeug.

Die Baukosten lägen bei 1,5 Milliarden Euro – weniger als ein Viertel des Budgets für „Stuttgart 21“. Christian Wüst



BERND WEISSBROD / PICTURE-ALLIANCE / DPA (L.); BEN BEHNKE (R.)

„Stuttgart 21“-Förderer Dürr, Rommel, Wissmann, Teufel 1995, Kritiker Happe: *„Die Bahnsteiggleisneigung muss als kriminell angesehen werden“*