



Ausstieg 21

Wie Stuttgart aus der Tunnelfalle kommt

Die OB-Wahl ist die letzte Ausfahrt vor dem Tunnel

Die Diskussion über Stuttgart 21 wird nicht mehr von Zahlen und Argumenten geprägt, sondern zunehmend von Wunschenken. Die Entscheidung über die Realisierung der Pläne für das Vergraben des Hauptbahnhofs hängt immer mehr vom Prestige seiner Befürworter ab. OB Schuster, Ministerpräsident Teufel und die CDU haben dieses Projekt so oft schönegeredet und gesund gebetet, dass ein Abschied von der Vision des Tunnelbahnhofs für sie einem persönlichen Offenbarungseid gleich kommen würde. Wenn Stuttgart aus der Tunnelfalle heraus finden will, dann muss die Bürgerschaft bei der OB-Wahl ein klares Votum gegen Stuttgart 21 abgeben. Da sich auch SPD-Kandidatin Ute Kumpf für Stuttgart 21 ausgesprochen hat, sind nur Stimmen für Boris Palmer auch Stimmen für den Ausstieg aus Stuttgart 21. Die OB-Wahl ist die letzte Chance der Bürgerschaft, den Ausstieg aus Stuttgart 21 einzuleiten, die letzte Ausfahrt vor dem Tunnel, der Stuttgarts Zukunft zu schlucken droht.

Der schöne Schein trügt

Mit einer millionenschweren Imagekampagne, vielen Scheinargumenten und mäßigem Erfolg hat man versucht, den Bürgerinnen und Bürgern Stuttgart 21 schmackhaft zu machen. Die tatsächlich vorhandene partielle Zustimmung zum Projekt beruht vor allem auf jenen Behauptungen, die unhaltbar sind.

- Als durchaus wirkungsvoll hat sich die Behauptung erwiesen, ohne Stuttgart 21 werde die Landeshauptstadt vom europäischen Schienenfernverkehr abgehängt. Das ist nachweislich falsch: Die ICE-Fahrzeit von Mannheim über Stuttgart nach Ulm beträgt heute 1h 35min. Durch den Bau der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm sinkt diese Fahrzeit auch dann auf 1h 15min, wenn der Kopfbahnhof erhalten bleibt. Die Umwandlung des Kopfbahnhofs in einen Durchgangsbahnhof bringt hingegen nur noch fünf Minuten weitere Zeitersparnis, die bei einem Halt am Flughafen allerdings sofort wieder aufgebraucht sind. Ob Stuttgart von schnellem Fernverkehr abgehängt wird, hängt also von der Neubaustrecke nach Ulm ab, nicht vom Vergraben des Hauptbahnhofs.
- Bedauerlicherweise hat sich wegen der massiven Propaganda für Stuttgart 21 bei vielen Menschen auch der Eindruck verfestigt, Kopfbahnhöfe seien nicht mehr zeitgemäß. Das ist nachweislich falsch: Stuttgart hat heute einen der modernsten und schnellsten Kopfbahnhöfe Deutschlands. Kaum ein anderer Bahnhof verfügt über derart viele Brückenbauwerke im Gleisvorfeld, die ein behinderungsfreies Ein- und Ausfahren der Züge ermöglichen. Gegenüber Durchgangsbahnhöfen haben Kopfbahnhöfe den Vorteil, dass alle Bahnsteige direkt und ebenerdig erreichbar sind, auch beim Umsteigen. Wer einmal mit einem Kinderwagen in Hektik vor einem Aufzug gewartet oder Hilfe zum Treppenschleppen gesucht hat, kann das leicht bestätigen.

Und im Fall von Stuttgart 21 gilt: Der Kopfbahnhof hat mehr als doppelt so viele Gleise, deshalb können mehr Züge gleichzeitig im Bahnhof sein und bei Verspätungen aufeinander warten. Das ist mit ein Grund, warum einige der wichtigsten Bahnhöfe Deutschlands Kopfbahnhöfe sind und bleiben, so zum Beispiel Leipzig, München und Frankfurt.

Eine große Verbesserung wird durch Stuttgart 21 für den Nahverkehr in der Region versprochen. Das ist nachweislich falsch:

Die in den Prospekten genannten Fahrzeitverkürzungen zwischen ausgewählten Zielen des Regionalverkehrs sind teilweise überholt. So stimmt es einfach nicht, dass Züge von Tübingen nach Stuttgart derzeit 61 Minuten Fahrzeit benötigen. Es gibt an Werktagen einmal stündlich einen Zug, der diese Strecke in 41 Minuten bewältigt – genau so schnell soll es einmal mit dem Fildertunnel gehen. Zeitgewinn also gleich



null. Die große Zahl an zusätzlichen Fahrgästen verspricht sich die Bahn ohnehin durch mehr Züge pro Tag. Diese stehen nicht im Zusammenhang mit Stuttgart 21. Ein modernisierter Hauptbahnhof könnte mehr Zugfahrten bewältigen als der Tunnelbahnhof. Mehr regionaler Schienenverkehr erfordert nicht die Aufgabe des Hauptbahnhofs.

- Vordergründig plausibel ist das Argument, nur durch Stuttgart 21 würden große innerstädtische Flächen für Bebauung frei. Doch auch das ist nachweislich falsch:

Von den insgesamt knapp 100ha Flächen stehen auch ohne die Aufgabe des Kopfbahnhofs mehr als 40ha für neue Zwecke zur Verfügung, nämlich im Bereich des Güterbahnhofs (LBBW, A1), des Abstellbahnhofs (B1) und des Nordbahnhofs (C1). Hinzu kommen an anderer Stelle in der Stadt stehen mehr als 500 ha Brachflächen, deren Nutzung ohnehin viel zu langsam vorangeht. Die Stadt hat also genügend andere Möglichkeiten zur Innenentwicklung und ist nicht auf den kompletten Abriss des Hauptbahnhofs angewiesen.

- Besonders einleuchtend scheint das Argument, der Neubau des unterirdischen Tunnelbahnhofs sei genauso teuer wie die Modernisierung des Hauptbahnhofs. Das ist nachweislich falsch.

Die aktuellen Kostenschätzungen beziffern Stuttgart 21 auf rund drei Milliarden Euro. Ob dieser Betrag ausreichen wird, darf angesichts der Erfahrungen der DB mit anderen Großprojekten bezweifelt werden. Die Modernisierung des Hauptbahnhofs kostet auch im schlechtesten, von der DB unterstellten Fall, nicht mehr als 1,1 Milliarden Euro. Die vom VCD vorgestellten Alternativen wurden bislang nicht hinreichend untersucht. Für mich ist aber klar: Einen modernen Kopfbahnhof gibt es für weniger als 500 Millionen Euro. Dabei ist der vom Bund zugesagte Ausbau der Strecke nach Cannstatt auf sechs Gleise inbegriffen. Stuttgart 21 ist also sechsmal teurer als ein moderner Kopfbahnhof. Stuttgart 21 ist durch die Flughafenanbindung zwar mehr als nur die Modernisierung des Bahnhofs, doch rechtfertigt dieser Zusatznutzen die unglaublichen Mehrkosten in keinem Fall. Die wichtigsten Argumente für Stuttgart 21 erweisen sich also als schlicht falsch:

- Nicht der Tunnelbahnhof, sondern die Neubaustrecke nach Ulm sind für den großen Zeitgewinn und die Anbindung ans europäische Fernverkehrsnetz entscheidend.
- Kopfbahnhöfe sind nicht altmodisch, sie können modernisiert werden und haben eigene Vorteile gegenüber Durchgangsbahnhöfen.
- Verbesserungen im Regionalverkehr brauchen keinen Tunnelbahnhof, der Kopfbahnhof könnte mehr Zugverkehr bewältigen als für Stuttgart 21 anvisiert.
- Stuttgart muss den Kopfbahnhof nicht aufgeben, um Innenentwicklung zu betreiben; auch mit dem Kopfbahnhof stehen genügend Flächen in der Stadt für neue Nutzungen bereit.
- Die Modernisierung des Kopfbahnhofs ist nicht so teuer wie Stuttgart 21, sie kostet allenfalls ein Sechstel.

Unbezahlbar, hässlich und zu klein – die Probleme von Stuttgart 21

Die Spatzen pfeifen es von den Dächern und Ute Kumpf singt die Melodie dazu: Stuttgart 21 wird teurer und teurer. Die Bahn rechnet bereits mit Baukosten von drei Milliarden Euro. Dazu kommen vermutlich 2,3 Milliarden Euro für die Neubaustrecke bis Ulm. In der Summe sind das 5,3 Milliarden Euro. Es wird schwer genug sein, auch nur das Geld für die Strecke nach Ulm aufzutreiben.

Die Gesamtkosten beider Projekte sprengen jeden Finanzrahmen. Während die Modernisierung des Hauptbahnhofs Zug um Zug stattfinden kann, heißt es bei Stuttgart 21: alles oder nichts. Erst wenn die 5,3 Milliarden Euro komplett ausgegeben sind, entsteht ein Verkehrsnutzen. Das Risiko des Scheiterns wäre unverantwortlich groß.

Schon sehr bald wird Stuttgart vor der Entscheidung stehen, das Projekt 21 aufzugeben, wie dies auch Frankfurt getan hat, oder einen hohen dreistelligen Millionenbetrag über die bereits geleisteten Zahlungen hinaus in den Tunnelbahnhof zu versenken. Für mich ist die Entscheidung klar: Kein Euro mehr für diesen Unsinn.

Der immense Verwertungsdruck, der aus den Kosten des Tunnelbahnhofs entsteht, lastet wie ein Fluch auf den Filetgrundstücken von Stuttgart 21. Quadratmeterpreise von 2000 Euro haben Bauten wie den LBBW-Panzerschrank zum Ergebnis, öde Glas- und Betongiganten ohne jedes menschliche Maß. Die Retortency hinter dem Hauptbahnhof ist eine Totgeburt und jeder Versuch, ihr künstlich Leben einzuhauchen, geht auf Kosten der alten Innenstadt.



Ob nun Bibliothek 21, Sommernachtskino oder Flohmarkt, stets sollen vorhandene Attraktionen der Innenstadt abgezogen werden, um Stuttgart 21 zu reanimieren. Das schlimmste, was passieren könnte, wäre die erfolgreiche Ansiedlung eines Handelskolosses an der Wolframstraße. An den Einfallstraßen platziert würde er Kaufkraft absaugen wie ein Staubsauger – und die Citygeschäfte hätten das Nachsehen. Verkehrlich spricht gegen den Tunnelbahnhof seine fehlende Leistungsfähigkeit und Flexibilität. In der Spitzenstunde kann der achtgleisige Bahnhof nicht mehr Züge abwickeln als heute der Hauptbahnhof, gegenüber einem modernisierten Hauptbahnhof hat er deutlich weniger Kapazität. Statt vier Gleisen nach Norden führen aus dem Tunnelbahnhof nur noch zwei in Richtung Zuffenhausen. Die Züge können im Tunnelbahnhof nicht aufeinander warten. Stuttgart 21 ist ein auf Dauer angelegter Flaschenhals im Schienennetz.

Ausstieg 21 – raus aus der Tunnel Falle

Stuttgart 21, das steht fest, ist für die Landeshauptstadt ein Fass ohne Boden. Bis Mitte nächsten Jahres wird die Bahn bereits 250 Millionen Euro Planungskosten aufgehäuft haben. Das macht den Ausstieg so schmerzlich. Doch auch hier gilt: "Lieber ein Ende mit Schrecken als ein Schrecken ohne Ende!" Die letzte Ausfahrt ist bald erreicht. Wenn die DB ihren aktualisierten Kostenstand und eine neue Wirtschaftlichkeitsberechnung vorlegt, kommt der Tag der Wahrheit. Die dann unvermeidlichen Finanzierungslücken geben jedem Partner die Möglichkeit, die Notbremse zu ziehen. Für Stuttgart ist das die letzte Möglichkeit, aus Stuttgart 21 ohne Schadensersatzforderungen auszusteigen.

Wörtlich heißt es in der Rahmenvereinbarung zu Stuttgart: "Sollten die Verhandlungen zu gemeinsamen Finanzierung der sog. Investitionskostenrisiken der Ziffer 4.1 nicht zu einem Ergebnis führen, das die Fortsetzung des Projekts ermöglicht, ist jede Partei berechtigt, einseitig die Beendigung des Projektes zu erklären und ihre weitere Mitarbeit einzustellen."

Dieser Passus ist für Stuttgart der letzte Rettungsanker. Denn die bereits absehbaren Kostensteigerungen von mindestens 350 Millionen Euro machen Nachverhandlungen über die Finanzierung unvermeidbar. Meine Position ist eindeutig: Kein zusätzlicher städtischer Euro für Stuttgart 21. Damit ist der Weg zum Ausstieg frei.

Die Entscheidung über dieses wichtigste Bauprojekt der Stadtgeschichte sollte aber nicht vom Gemeinderat allein getroffen werden. Ich werde deshalb dem Gemeinderat vorschlagen, Stuttgart 21 per Satzungsbeschluss bürgerentscheidfähig zu machen. Die Bürgerinnen und Bürger sollen dann darüber abstimmen können, ob die Stadt an Stuttgart 21 trotz Kostensteigerungen festhält oder den Ausstieg vollzieht.

Die Stadtverwaltung wird vor dem dann anzuberaumenden Bürgerentscheid neutral über Vor- und Nachteile des Projekts informieren. Dazu werden zwei Projektgruppen eingerichtet, eine Pro- und eine Contra-Gruppe, die den Auftrag haben, die besten Argumente für beide Positionen zusammenzutragen. Der Oberbürgermeister wird der Bevölkerung allerdings empfehlen, statt des Hauptbahnhofs die Pläne für Stuttgart 21 zu beerdigen.

Ich bin sicher: 80% der Bürgerschaft werden Stuttgart 21 ablehnen. Die Aufgabe des neuen Oberbürgermeisters wird es dann sein, den Ausstieg zu vollziehen und Alternativen aufzuzeigen. Das betrifft den Städtebau. Hier wird es darauf ankommen, eine Stadtentwicklungskonzept für die 40ha verfügbare Flächen vorzulegen, das Stuttgarts Charakter betont statt ihn aufzugeben. Insbesondere müssen die Planungen für das Areal A1 (Güterbahnhof) vollständig überdacht werden. Die geplanten Handelsflächen dürfen hier auf keinen Fall entstehen, weil eine Anbindung an die Innenstadt durch das LBBW-Gelände nicht mehr gelingen kann. Ich werde deshalb dem Gemeinderat einen Ideenwettbewerb zur Lösung dieser schwierigen Frage vorschlagen.

Das betrifft natürlich den Ausbau des Nahverkehrs in der Region. Vom Land für Stuttgart 21 fest eingeplante Mittel für Investitionen und Betrieb des Verkehrs in der Region müssen gesichert werden. Die für Stuttgart 21 zugesagten Bestellungen von Zugverkehrsleistungen müssen auch für einen modernisierten Kopfbahnhof zur Verfügung stehen. Und mit den 250 Millionen Euro fest disponierter Nahverkehrsmittel des Landes für den Bau der S-Bahn-Haltestelle Wolframstraße will ich zusätzlich zur U-Bahn ein 25km langes Nieder- und oberirdisches Bahnsystem aufbauen.



Vor allem betrifft das Aufzeigen von Alternativen die Weiterentwicklung des Bahnknotens Stuttgart und seine Einbindung in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz. Dafür schlage ich einen konkreten Fahrplan vor:

Mit dem Kopfbahnhof in die Zukunft

Ein beliebter Trick der Stuttgart 21-Propaganda ist die Gegenüberstellung des supermodernen Tunnelbahnhofs mit einem vernachlässigten Kopfbahnhof. Dabei können Kopfbahnhöfe wie in Frankfurt und Leipzig zu echten Aushängeschildern einer Stadt werden.

2006-2010	Wenn der Ausstieg aus Stuttgart 21 besiegelt ist, muss der mehr als ein Jahrzehnt lang aufgebaute Investitionsstau aufgelöst werden. An erster Stelle steht die bauliche Modernisierung des Bahnhofs selbst. Mit einer neuen Bahnsteighalle, breiteren Bahnsteigen, mehr Platz für Geschäfte und durch Verzicht auf die Gepäckbahnsteige kann aus dem Bahnhof wieder ein echtes Aushängeschild werden.
2008-2012	Ähnlich wichtig ist der Ausbau der Strecke vom Hauptbahnhof bis nach Cannstatt auf sechs Gleise. Parallel können zusätzliche Überwerfungsbauwerke zur Stärkung der Leistungsfähigkeit entstehen. Bis 2012 sollten diese Arbeiten abgeschlossen und Stuttgart im Besitz des modernsten deutschen Bahnhofs sein. Dann kann das Betriebswerk im Rosensteinpark nach Untertürkheim verlegt und für ein neues Stadtquartier geräumt werden.
2012-2020	Abhängig von der Finanzlage des Bundes und des Landes können die Arbeiten der Neubaustrecke nach Ulm beginnen. Aus heutiger Sicht ist ein Baubeginn vor 2010 unwahrscheinlich, mit der Fertigstellung kann kaum wesentlich vor 2020 gerechnet werden. Daher müssen auch hier Abschnitte gebildet werden. Zuerst sollte der Alaufstieg von Wendlingen bis Ulm in Angriff genommen werden. Die Züge könnten dann schon einige Jahre über Plochingen und Wendlingen auf die Neubaustrecke gelangen, ehe der zweite Abschnitt von Wendlingen entlang der Autobahn mit einem Abstieg ins Neckartal bei Esslingen-Mettingen / Untertürkheim fertig gestellt wird.
2006-2020	Zur Verbesserung der Anbindung des Flughafens muss sofort eine vierte Bahnsteigkante in Vaihingen errichtet werden. Damit wird die Gäubahn mit dem Verkehr, der über Herrenberg hinausreicht, deutlich schneller zum Flughafen geführt. Da der Fildertunnel nie gebaut wird, kann eine verbesserte Anbindung des Messe- und Flughafengeländes am besten durch Weiterführung der Stadtbahn vom Fasanenhof und Expresszüge vom Hauptbahnhof über die Gäubahntrasse erreicht werden. Diese Investitionen solle sukzessive erfolgen. Nach Fertigstellung der gesamten Neubaustrecke von Stuttgart nach Ulm kann ein Abzweig zum Flughafen mit Anbindung nach Ulm und Stuttgart Hbf. gebaut werden.
2020	Bis im Jahr 2020 könnte somit in vielen für sich selbst wirksamen Abschnitten die Eisenbahninfrastruktur der Region fit für die Anforderungen der Zukunft gemacht werden. Stuttgart würde vollwertig ins schnelle Fernverkehrsnetz eingebunden, der Kopfbahnhof könnte in neuem Glanz erstrahlen. Und bei der Einfahrt in den Hauptbahnhof würden die Fahrgäste kein schwarzes Loch, sondern Stuttgart sehen.