

Bahnprojekt Stuttgart - Ulm: Stellungnahmen zu den Hauptkritikpunkten der Projektgegner

1

Kritikpunkt:

„Projekt ist Nacht-und-Nebel-Aktion und demokratisch nicht legitimiert“.

Stellungnahme:

- Es wurde über zehn Jahre hinweg debattiert und über das Projekt gestritten, rund 60 Alternativen wurden beleuchtet und wieder verworfen, ehe am Ende Stuttgart 21 als beste Variante übrig blieb. Seitdem im Jahre 1995 der Grundsatzbeschluss zu Stuttgart 21 getroffen worden ist, stand das Vorhaben unzählige Male auf der Tagesordnung der betroffenen Parlamente. Über 15 Jahre hinweg haben Bundestag, Landtag, Regionalversammlung und Stuttgarter Gemeinderat mit jeweils breiter Mehrheit dem Projekt zugestimmt. Es kann deshalb kein ernsthafter Zweifel daran bestehen, dass Stuttgart 21 demokratisch legitimiert ist. Die EU fördert das Projekt nach gründlicher Prüfung mit erheblichen Summen.
- Bemerkenswert ist, dass die GRÜNEN den bisherigen Konsens unter den demokratischen Parteien aufgekündigt hatten, rechtsstaatlich zu Stande gekommene und gerichtlich bestätigte Entscheidungen zu akzeptieren!

2

Kritikpunkt:

„Stuttgart 21 ist zu teuer“.

Stellungnahme:

- Das Projekt ist nicht billig (Kostenstand Dezember 2009: 4,088 Mrd. €). Aber es stellt eine nachhaltige Investition in die Zukunft des Landes dar. Das Projekt hat gemeinsam mit der Neubaustrecke Wendlingen - Ulm für die Zukunft des Lebens-, Wirtschafts- und Arbeitsstandortes Baden-Württemberg eine entscheidende strategische Bedeutung. Die verkehrlichen Rahmenbedingungen in ganz Baden-Württemberg werden elementar verbessert. Dadurch werden Arbeitsplätze geschaffen und gesichert. Mit dem Ausbau der „Magistrale für Europa“ rückt Baden-Württemberg zudem näher an zentrale europäische Regionen heran. Es wird eine wesentliche Voraussetzung für das rasche, ökonomische, politische und kulturelle Zusammenwachsen von West- und Osteuropa geschaffen.
- Die Investitionen für die grundlegende Modernisierung des Bahnknotens Stuttgart, die über viele Jahrzehnte Bestand haben wird, ist auch vor dem Hintergrund der Wirtschaftskraft des Landes darstellbar (Bruttoinlandsprodukt von Baden-Württemberg: rd. 345 Mrd. €; Kapitalstock (Bruttoanlagevermögen): 1,675 Bil. €).

3

Kritikpunkt:

„Die Kosten steigen in das Uferlose“.

Stellungnahme:

- Mit der fortgeschriebenen Kostenberechnung für Stuttgart 21 (4,088 Mrd. €, Stand Dezember 2009), die auf einer verbesserten Planungsgrundlage beruht und eine dementsprechend höhere Kostensicherheit aufweist, ist der in der Finanzierungsvereinbarung vom April 2009 vereinbarte Kostenrahmen gewahrt.
- Sicher kann heute niemand garantieren, dass Stuttgart 21 genau mit diesem Betrag abgerechnet wird. Allerdings sind die von den Projektgegnern genannten Zahlen nicht nachvollziehbar.
- Die Landesregierung geht davon aus und erwartet, dass die in der genannten Finanzierungsvereinbarung enthaltenen Beträge auch im weiteren Verlauf der Baumaßnahme im Wesentlichen eingehalten werden und die Bahn dies durch eine entsprechende materielle und personelle Ausstattung der Projektsteuerung und Projektorganisation sicherstellt. Daneben haben bei der Bauausführung Kostencontrolling und Mehrkostenbegrenzung sowie die Einhaltung der Termin-, Kosten und Qualitätsvorgaben für das Land eine hohe Priorität.
- Bei der Neubaustrecke ist der Baukostenzuschuss des Landes auf 950 Mio. € „gedeckt“. Kostensteigerungen gehen zu Lasten des Bundes.

4

Kritikpunkt:

„Geld wäre besser im Bereich Bildung und Kindergärten eingesetzt“.

Stellungnahme:

- Die Mittel von Bund und Bahn sind für Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen zweckgebunden. Diese Mittel würden in Verkehrsprojekte anderer Bundesländer fließen und wären damit für Baden-Württemberg verloren.
- Für den Landesanteil hat die Landesregierung für das Projekt seit vielen Jahren eine vorsorgende Finanzplanung geleistet. Abgesehen davon, dass auch die vom Land eingesetzten Mittel teilweise für den Nahverkehr zweckgebunden sind, kann das Projekt finanziert werden, ohne andere wichtige Projekte oder andere bedeutende politische Ziele, wie zum Beispiel die erforderlichen Investitionen in die Bildung, zu gefährden.

5

Kritikpunkt:

„K 21 ist die bessere Alternative“.

Stellungnahme:

- Das Bahnprojekt Stuttgart - Ulm ist mit der Streckenführung von Stuttgart über die Fildern nach Wendlingen und nach Ulm ohne Alternative. Nur mit dieser Linienführung ist eine direkte Anbindung des Flughafens mit einem Flughafen-Bahnhof an die Neubaustrecke nach Ulm realisierbar.
- Alternativvorschläge der Projektgegner würden massive Eingriffe durch neue Gleise auf der Bestandsstrecke in dicht besiedeltem Gebiet im Neckartal bedingen, dies mit der Folge neuer erheblicher Betroffenheiten und Bürgerproteste. Für eine andere Trassenführung fehlt es an jeder Planung, bislang steht nicht einmal eine Linienführung fest. Auch die Finanzierung wäre völlig offen. Der Zeitverlust für eine dringend erforderliche Verbesserung der Schieneninfrastruktur wäre immens. Folge dieses erheblichen Zeitverlustes - die Planungs- und Realisierungszeit beträgt zwei bis drei Jahrzehnte - wäre, dass weite Teile des Landes in einen „Verkehrsschatten“ geraten würden, da sich die Fernverkehre dann andere (schnellere) Wege suchen würden (Strecke Frankfurt - Würzburg - Nürnberg - München).
- Hinsichtlich dem K 21 („Kopfbahnhof 21“) hat auch der Verwaltungsgerichtshof Mannheim in seinem Urteil vom April 2006 im Ergebnis bestätigt, dass Stuttgart 21 die bessere Variante ist.

6

Kritikpunkt:

„Stuttgart 21 mit dem Durchgangsbahnhof ist nicht ausreichend leistungsfähig“.

Stellungnahme:

- Der neue Hauptbahnhof als Durchgangsbahnhof macht günstigere Streckenführungen, höhere Kapazitäten und einen reibungslosen Verkehrsfluss möglich. Die Anzahl der Gleise im bestehenden Kopfbahnhof - es sind 16 - sagt wenig über die Leistungsfähigkeit. Der Engpass liegt nämlich in der Überlastung der bestehenden Zufahrtsstrecken und des alten Gleisvorfeldes mit dem immer erforderlichen Richtungswechsel und Kreuzen von ein- und ausfahrenden Zügen.
- Hinzu kommen die betriebstechnischen Verbesserungen, die nur der Durchgangsbahnhof möglich macht. Es sind künftig deutlich weniger Weichen erforderlich, auch Rangierloks sind nicht mehr nötig.
- Eine gutachterliche Untersuchung - im Zusammenhang mit der Erstellung einer Angebotskonzeption für den Regionalverkehr 2020 durch das Land - hat weiter bestätigt, dass das unterstellte Betriebsprogramm von Stuttgart 21 zuverlässig fahrbar ist und die Angebotskonzeption Regionalverkehr Baden-Württemberg 2020 auf der Grundlage des derzeitigen Planungsstands im Großraum Stuttgart umsetzbar ist.

7

Kritikpunkt:

„Das Bahnprojekt Stuttgart - Ulm ‚kannibalisiert‘ andere wichtige Schienenvorhaben im Land“.

Stellungnahme:

- Der Bund beteiligt sich an der Finanzierung des Teilprojekts Stuttgart 21 mit einem gedeckelten Bedarfsplananteil von „nur“ 563 Mio. €. Der Bundeshaushalt wird damit über den Realisierungszeitraum von elf Jahren mit durchschnittlich 50 Mio. € pro Jahr belastet. Dies entspricht gerade einmal rund vier Prozent der Bedarfsplanmittel des Bundes.
- Zur Realisierung des Teilprojekts Neubaustrecke Wendlingen - Ulm leistet das Land an den Bund einen Baukostenzuschuss von 950 Mio. €. Mit diesem Beitrag trägt das Land mit dazu bei, dass Finanzspielräume des Bundes auch für weitere wichtige Schienenprojekte in Baden-Württemberg erhalten bleiben. Im Übrigen ist die Neubaustrecke ein Bedarfsplanvorhaben des Bundes. Kostensteigerungen bei der Neubaustrecke sind nach den Vereinbarungen zwischen Deutscher Bahn AG, Bund und Land - ab dem Jahr 2016 - vom Bund zu tragen.
- Hinzuweisen ist allerdings auf das grundlegende Problem einer chronischen Unterfinanzierung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege. Die Landesregierung fordert den Bund daher seit Jahren nachdrücklich dazu auf, für eine bessere Finanzausstattung auch im Bereich der Schiene zu sorgen.

8

Kritikpunkt:

„Von dem Projekt profitiert nur die Region Stuttgart - zu Lasten anderer Regionen des Landes“.

Stellungnahme:

- Zunächst: Vom Bahnprojekt Stuttgart - Ulm profitiert das ganze Land. Baden-Württemberg wird von Kehl bis Ulm in die großen europäischen Schienenwege eingebunden. Gerade die an den Zulaufstrecken liegenden Regionen – namentlich die Anlieger von Gäubahn und Südbahn – werden erheblich profitieren.
- Ungeachtet dessen: Die Landesregierung wird auch in Zukunft die Investitionen in der Fläche nicht vernachlässigen. Das Land wendet aus seinen Nahverkehrsmitteln 286 Mio. € für Stuttgart 21 auf; dies entspricht 7 % der Gesamtkosten von Stuttgart 21. Das ist kein Betrag, der die Mittel überfordert, die für den Nahverkehr in Baden-Württemberg zur Verfügung stehen. Das Land investiert pro Jahr rd. 170 Mio. €. Bei einem Realisierungszeitraum von elf Jahren sind davon durchschnittlich 26 Mio. € p. a. durch Stuttgart 21 gebunden. Dies sind 15 % der Investitionsförderung im Nahverkehr von Baden-Württemberg. Dies schränkt die Spielräume für andere wichtige Nahverkehrsmaßnahmen im Land in der Zukunft nicht in unangemessener Weise ein.

9

Kritikpunkt:

„Mit dem unnötigen Abriss der Seitenflügel des Hauptbahnhofs wird ein Kulturdenkmal zerstört“.

Stellungnahme:

- Zunächst: Bis auf die Seitenflügel bleibt der komplette Bonatz-Bau erhalten. Die Seitenflügel des Hauptbahnhofs waren reine Zweckbauten, um die Umgebung vor dem Lärm und Qualm der Dampflok zu schützen. Diese Funktion haben sie nicht nur verloren. Die Seitenflügel stehen vielmehr auch einer zukunftsweisenden städtebaulichen Entwicklung in der Innenstadt im Wege und würden die Verbindung zum neuen Europaviertel und zum Schlossgarten erheblich erschweren. Laut Architekt Ingenhoven ist eine Realisierung von Stuttgart 21 unter Beibehaltung der Seitenflügel technisch ausgeschlossen. Die Fundamente der massigen Baukörper reichen zu tief in das Erdreich. Der neue Tiefbahnhof nimmt aufgrund seiner Höhenlage den Bereich der unteren Geschosse der Seitenflügel in Anspruch. Ihn noch tiefer zu bauen scheidet aus, da zum einen sechs Meter tiefer die Ost-West-Haupttrasse der S-Bahn liegt, zum anderen würde dies dem Schutz der sensiblen Mineralwasserhorizonte entgegenstehen. Bei dem Architektenwettbewerb 1997 war übrigens keine Arbeit in der engeren Wahl, die die Seitenflügel beibehalten wollte.
- Die Abbruchgenehmigung ist fester Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses für den Bau des Tiefbahnhofs, in dem auch die Belange des Denkmalschutzes berücksichtigt sind. Die Urheberrechtsklage von Herrn Dübbers gegen die DB AG wurde vom LG Stuttgart am 20.05.2010 erstinstanzlich abgelehnt. Die Berufungsverhandlung findet im Oktober statt. Ein Eilantrag von Dübbers auf Unterlassung der Abbrucharbeiten wurde am 11.08.2010 vom OLG Stuttgart zurückgewiesen.
- Der Abriss des Nordflügels - im jetzigen Stadium - macht sich erforderlich, um das unterirdische, zweigeschossige Technikgebäude erstellen zu können. Die Fläche wird weiter als ebenerdige Zufahrtsmöglichkeit für Rettungskräfte zum alten Hauptbahnhof während der Bauzeit benötigt.

10

Kritikpunkt:

„Bei Stuttgart 21 geht es um Leib und Leben“
(„Stern“-Bericht vom 25. August 2010).

Stellungnahme:

- Der „Stern“ berichtete von Befürchtungen des Architekten Frei Otto, der Bahnhof könnte „eventuell überschwemmt werden“ und es gehe „um Leib und Leben“. Diese Äußerungen von Otto, der gemeinsam mit Prof. Christoph Ingenhoven den Stuttgarter Durchgangsbahnhof entworfen hat, sind fachlich nicht fundiert und entbehren einer soliden Grundlage. Otto fehlt die Kompetenz, das Projekt aus geologischer und hydrologischer Sicht zu beurteilen und ist bereits seit längerer Zeit nicht mehr in das Projekt involviert.

- Der „Stern“ beruft sich weiter auf den Tübinger Geologen Jakob Sierig, der gegenüber dem Magazin anhand eines geologischen Gutachtens der Firma Smoltczyk & Partner aus dem Jahr 2003 den Schluss zieht, es könnten „Krater entstehen, Häuser einstürzen und Menschenleben in Gefahr“ sein. Auch dieser Bericht ist unseriöse Panikmache. Mit dem Bericht wird der Anschein erweckt, dass Informationen bewusst verheimlicht werden. Das entspricht in keiner Weise den Tatsachen. Besagtes Gutachten ist nicht nur Teil der Planfeststellungsunterlagen und somit Bestandteil der Planungen für das Projekt, sondern auch Bestandteil der Ausschreibungsunterlagen der DB AG und somit allen Bietern, die an der Ausschreibung für Bauarbeiten im Planfeststellungsabschnitt 1.1 (Hauptbahnhof mit Talquerung) teilnehmen, bekannt. Die Bieter sind verpflichtet, die Erkenntnisse des Gutachtens in ihren Angeboten zu berücksichtigen. Das ausführende Unternehmen muss die Erkenntnisse aus dem Gutachten bei der Ausführung einbeziehen.
- Im Übrigen kennt man die Untergrundverhältnisse in Stuttgart sowohl aus den Tunnelbauvorhaben der Vergangenheit, wie beispielsweise dem S-Bahn-, Straßen- oder Stadtbahnbau als auch aus vor und während der Planfeststellung durchgeführten Untersuchungen. Bei den Planungen und beim Bau wird diesen geologischen Verhältnissen Rechnung getragen.

11

Kritikpunkt:

„Baumaßnahme bedeutet über 10 Jahre einen unzumutbaren Lärm und Dreck“.

Stellungnahme:

- Natürlich sind mit jeder Großbaustelle Belastungen für die Anlieger und Bewohner verbunden. Aber ohne derartige Verkehrsinfrastrukturvorhaben kann es für eine Gesellschaft keine Zukunft geben.
- Um im Stadtgebiet von Stuttgart einen optimalen und wirtschaftlichen Bauablauf zu garantieren und Schmutz, Lärmemissionen sowie Verkehrsbeeinträchtigungen auf ein Minimum zu reduzieren, hat die Deutsche Bahn AG ein entsprechendes Baulogistikkonzept entwickelt. Dies mit dem Ziel, Baumaterialien bzw. Abraum nach Möglichkeit über die Schiene zu befördern. Die unterschiedlichen Baustellen im Innenstadtbereich werden über eine eigens eingerichtete Logistikstraße bedient, um eine zusätzliche Belastung der ohnehin stark frequentierten Straßen zu vermeiden.

12

Kritikpunkt:

„Das Projekt bringt eine Naturverschandelung des Schlossparks mit sich“.

Stellungnahme:

- Das Gegenteil ist der Fall: Mitte des 19. Jahrhunderts wurde das Schienennetz bis in die Innenstadt ausgebaut. Große Flächen des Rosensteinparks und des Schlossgar-

tens wurden zu Gleisanlagen, Stadtteile somit voneinander getrennt.

- Das Bahnprojekt eröffnet die einmalige Chance, diese massiven Eingriffe rückgängig zu machen. Der Schlossgarten und der Rosensteinpark werden um 20 Hektar erweitert und von allen Seiten begehbar gemacht. Der Rosensteinpark und das Rosensteinviertel werden direkt miteinander verbunden. Es entsteht ein schönes Naherholungsgebiet und eine neue „grüne Lunge“ im Stuttgarter Talkessel.
- Zwar werden 282 Bäume im Stuttgarter Schlosspark gefällt. Dafür werden aber 293 Bäume gepflanzt. Auf den insgesamt 30 Hektar umfassenden neuen Park- und Grünflächen in den künftigen Stadtteilen werden insgesamt rund 5.000 neue Bäume gepflanzt.
- Die Stadt Stuttgart wird dafür sorgen, dass die Bebauung der frei gewordenen Gleisflächen einen hohen ökologischen Standard erfüllt. Das heißt, dass die Gebäude möglichst ohne fossile Energieträger auskommen, keine schädlichen Emissionen erzeugen und mit wieder verwendbaren Materialien gebaut werden.

13

Kritikpunkt:

„Das Projekt gefährdet die Stuttgarter Mineralquellen“.

Stellungnahme:

- Im Zusammenhang mit dem Bahnprojekt Stuttgart - Ulm wurde bereits 1992 ein umfangreiches Programm gestartet, im Zuge dessen der Trassenverlauf mit mehr als 200 Grundwassermessstellen sorgfältig erkundet wurde. Die hier gewonnenen Erkenntnisse waren Grundlage für Fachgutachten und hydraulische Modellrechnungen, aus denen konkrete Planungen und Konzepte zum Schutz der Heilquellen entwickelt wurden. In den Planfeststellungsbeschlüssen zu Stuttgart 21 sind die Maßnahmen zur wasserwirtschaftlichen Überwachung zum Schutz der Heilquellen im Detail festgelegt.