

Boris Palmer, Mitglied des Parteirats
Werner Wölflé, MdL, verkehrspolitische Sprecher der Landtagsfraktion Baden-Württemberg
Winfried Hermann, MdB, Vorsitzender des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestags

„Stresstest“: Stuttgart 21 hat Migräne

Grüne: Stuttgart 21 wird beim Stresstest durchfallen

Landtagsfraktion legt Studie zur Leistungsfähigkeit vor

1. Heiner Geißler verordnete Stresstest für Stuttgart 21. Doch der lässt auf sich warten. Und die Bahn will ihn ganz alleine durchführen.

Es war der Kern von Heiner Geißlers Schlichterspruch: Um die massiven Zweifel an der Leistungsfähigkeit der Planung für Stuttgart 21 auszuräumen oder zu bestätigen muss die Bahn einen so genannten Stresstest durchführen. Das ist eine Computersimulation aller neuen Schienenstrecken und Bahnhöfe in Bahnknoten Stuttgart 21 unter Einschluss aller großräumigen Zulaufstrecken unter realen Betriebsbedingungen. Nur so kann man erkennen, ob die Pläne der Bahn funktionieren oder in ein Verspätungschaos führen.

Wörtlich heißt es bei Geißler: „Die Deutsche Bahn verpflichtet sich, einen Stresstest für den geplanten Bahnknoten Stuttgart 21 anhand einer Simulation durchzuführen. Sie muss dabei den Nachweis führen, dass ein Fahrplan mit 30 Prozent Leistungszuwachs in der Spitzenstunde mit guter Betriebsqualität möglich ist. Dabei müssen anerkannte Standards des Bahnverkehrs für Zugfolgen, Haltezeiten und Fahrzeiten zur Anwendung kommen. Die Projektträger verpflichten sich, alle Ergänzungen der Infrastruktur, die sich aus den Ergebnissen der Simulation als notwendig erweisen, bis zur Inbetriebnahme von S 21 herzustellen.“

In der Schlichtung hatte das Aktionsbündnis für den Kopfbahnhof 21 der Bahn anhand ihrer eigenen Unterlagen viele fragwürdige Fahrplankonstruktionen nachgewiesen. Der Abstand zwischen zwei Zügen am selben Bahnsteig beträgt in der Planung für Stuttgart 21 teilweise nur eine Minute und sehr oft weniger als fünf Minuten. Das gibt es – aus gutem Grund - in keinem anderen deutschen Großbahnhof. Acht Gleise reichen offenbar nicht für einen besseren Fahrplan aus. Auch die Strecken zum Tiefbahnhof stecken voller Probleme: An vier Abschnitten sind eingleisige Strecken geplant, S-Bahnen und ICE müssen sich dieselbe Strecke teilen, ebenerdige Weichenverbindungen führen zu gegenseitigen Blockaden der Züge. Im Abstand von nur 90 Sekunden müssen über ein und dieselbe Weiche im Fahrplan der Bahn zwei Züge fahren – und zwar in entgegengesetzter Richtung.

Das alles führte die Kritiker zu dem Schluss: Mit Stuttgart 21 können nicht mehr Züge bewältigt werden als im heutigen Kopfbahnhof bereits real unterwegs sind. Und das ohne einen Euro für zusätzliche Gleise zu investieren. Bahn und Land widersprechen dem bis heute.

Die Klärung dieser entscheidenden Frage soll nach dem Willen der Bahn erst deutlich nach der Landtagswahl in Baden-Württemberg erfolgen. Das Aktionsbündnis streitet sich mit der Bahn über die Frage, wann und wie die Kritiker am Stresstest beteiligt werden. Die Bahn will vorerst alleine arbeiten und erst über Ergebnisse diskutieren, wenn sie vorliegen. Die Kritiker zweifeln, dass so ein objektiver Test möglich ist. Zu viele kleine Stellschrauben könnten dazu genutzt werden, die Leistungsfähigkeit künstlich zu erhöhen, ohne dass dies im Nachhinein noch herausgefunden werden kann.

2. Grüne legen eigene Studie zur Leistungsfähigkeit vor

Die Grünen haben deshalb eine eigene Vor-Studie (= Pretest) erstellt, die den Stresstest zwar nicht ersetzt, aber klare Auskunft über die zu erwartenden Ergebnisse liefert. So werden Leistungsgrenzen in verschiedenen Ausbauvarianten sichtbar. Dazu haben sie die erste Stufe des Verfahrens, einen Normaltest ohne Störungsvarianten, selbst durchgeführt und einen Fahrplan erstellt, der Stuttgart 21 voll ausreizt. Das ist der Arbeitsschritt, den die Bahn derzeit auch durchführen muss. So lässt sich recht genau sagen, welche Zugzahlen maximal möglich sind. Die zweite Stufe des Stresstestes, die Computersimulation dient der Prüfung, ob der Fahrplan auch bei Unregelmäßigkeiten im Lot bleibt oder wegen Streckenüberlastung in kritischen Situationen zum Zusammenbruch neigt. Das Wissen für die zweite Stufe, die Computersimulation, hat nur die Bahn. Die erste Stufe, den Fahrplan, können auch kritische Fachleute erstellen. Das haben die Grünen in Auftrag gegeben.

3. Engpass Stuttgart 21: 30 Prozent Zuwachs werden deutlich verfehlt - maximal 40 Züge mit guter Betriebsqualität

Die Ergebnisse der Studie bestätigen, was sich in der Schlichtung schon andeutete, als Geißler selbst der Bahn vorhielt, dass Sie „nur Quatsch plane“. Die Bahn hatte in der Schlichtung einen Fahrplan mit 44 Zügen in der Spitzenstunde vorgelegt, dabei jedoch Zugabstände unterstellt, die der Anforderung des Schlichterspruchs nicht entsprechen, weil so keine gute Betriebsqualität erzielt werden kann und die Standards des Eisenbahnverkehrs nicht erfüllt sind. Die Studie der Grünen zeigt nun die wahren Grenzen des Tunnelsystems Stuttgart 21 auf: Wenn der Fahrplan verlässlich bleiben soll, können höchstens 40 Züge in der Spitzenstunde den Tunnelbahnhof in Stuttgart passieren. Das sind zwei Züge mehr, als heute im Kopfbahnhof verkehren.

Dabei hat der bestehende Kopfbahnhof noch einige Leistungsreserven. Im Rahmen der Studie wurde ermittelt, dass er auch ohne Ausbaumaßnahmen noch einen Zuwachs von 11 Zügen auf insgesamt 49 Züge in der Spitzenstunde verträgt. Die Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Kopfbahnhofs zeigt sich auch daran, dass er im vergangenen Winter der zweitpünktlichste Großstadtbahnhof Deutschlands war.

Die Grünen sehen damit den Beweis erbracht, dass Stuttgart 21 das Gegenteil eines Jahrhundertprojektes ist: „Wenn das unverändert gebaut wird, hat die Region Stuttgart keinen Spielraum für ein Wachstum des Schienenverkehrs. Die unterirdischen Strecken und Bahnhöfen begrenzen den Bahnverkehr auf das Niveau des Jahres 2010. Es gibt keine Reserven. Dabei ist der Bahnverkehr allein den letzten 20 Jahren in Stuttgart Hauptbahnhof um 30% gewachsen. Als Bahnpartei wollen wir Grünen diesen Wachstumskurs der Schiene in den kommenden Jahrzehnten vorantreiben. Mit Stuttgart 21 wäre dies unmöglich,“ sagt der verkehrspolitische Sprecher der Landtagsfraktion Werner Wölflle.

4. Stuttgart 21 plus: eine Verbesserung der Zulaufstrecken alleine verfehlt das Leistungsziel

In der Schlichtung wurde bereits aufgezeigt, was die Bahn tun müsste, um die Leistung des Tunnelbahnsystems zu erhöhen. Einerseits müssen die Engpässe auf dem Weg in den Bahnhof beseitigt werden. Es geht um zusätzliche Gleise aus Richtung Mannheim in den Tiefbahnhof, Erhalt und Einbindung der zum Abbruch vorgesehenen Bahnstrecke aus Zürich in den Hauptbahnhof, Ausbau der insgesamt vier eingleisigen Abschnitte am Flughafen und bei Wendlingen auf zwei Gleise, sowie um Unter- und Überführungen an Verzweigungsstellen, zur Vermeidung von ebenerdigen Kreuzungen der Züge. Andererseits ist der Bahnhof selbst ein Engpass, denn an Stelle der heute 16 Gleise im Kopfbahnhof soll er nur noch acht Gleise haben.

Die Ergänzungen auf den Zulaufstrecken sind zwar teuer. Die Grünen rechnen mit Mehrkosten von 400 Millionen Euro. Entscheidend ist aber die Frage, ob die acht Gleise im Tunnelbahnhof selbst ausreichend sind. Bahnchef Grube hat klar formuliert: Würden das neunte und zehnte Gleis benötigt, „würde das viele Jahre Kosten“ (StZ 20. Jan. 2011). Denn es gibt dafür keine Planung und keine Genehmigung. Man müsste wieder von vorne anfangen.

Und das würde schwierig. Im engen Talkessel fehlt schlicht der Platz für weitere Gleise. Ein Technikgebäude stünde den zusätzlichen Gleisen im Weg. Und die neu errichtete Landesbank, ein Koloss, müsste mit den Ergänzungsgleisen unterquert werden. Zudem ist der Untergrund kritisch und die Beherrschbarkeit der Baustelle immer schwieriger, je breiter die Baugrube werden muss. Die in Stuttgart besonders geschätzten Mineralquellen müssten immer größeren Gefahren ausgesetzt werden. Der Eingriff in den Park würde wesentlich massiver. Noch mehr Bäume müssten weichen. Deshalb fürchten Bahn und Land die Forderung nach mehr Gleisen im Tiefbahnhof wie der Bahnchef den Winter. Ein zehngleisiger Tiefbahnhof bedeutet mehrere Jahre Baustopp und mit ziemlicher Sicherheit das Ende des Tunnelprojekts.

Vor diesem Hintergrund sind die Ergebnisse des Kapazitätstests der Grünen brisant: wenn alle Engpässe in den Zulaufstrecken beseitigt werden, verbessert sich zwar die Betriebsqualität auf ein akzeptables Niveau. Doch auch dann erreicht der Bahnknoten Stuttgart mit 42 Zügen in der Stunde seine Leistungsgrenze. Das entspricht in etwa der rechnerischen, wenn auch bisher nicht genutzten Leistungsgrenze des bestehenden, nicht modernisierten Bahnknotens mit Kopfbahnhof, ist aber weit entfernt von den Anforderungen an Wachstum des Schienenverkehrs in vielen Jahrzehnten und der präzisen Forderung des Schlichterspruchs, 49 Züge pro Stunde nachzuweisen. Nämlich 30% mehr als die 38 Züge aus dem Fahrplan 2010.

5. Ohne 10 Gleise im Tiefbahnhof ist der Schlichterspruch nicht zu erfüllen

Die Konsequenz dieses Untersuchungsergebnis ist: Es reicht nicht aus, wenn die Bahn nur die Zulaufstrecken ausbaut bzw. nachbessert, sie muss auch den Tunnelbahnhof erweitern, wenn Sie das vorgegebene Ziel erreichen will. Die Grünen haben auch für diesen Fall einen Kapazitätstest durchführen lassen. Das Ergebnis ist eindeutig: Wenn alle Engpässe im Zulauf behoben sind und zusätzlich im Tunnelbahnhof zehn Gleise gebaut werden, sind gerade noch 49 Züge in der Stunde bei guter Betriebsqualität erreichbar. Die Bahn kann also nur unter Nutzung der letzten Reserven die Forderung der Schlichtung erfüllen, muss dafür aber komplett umplanen und in der Summe mindestens 400 Millionen Euro auf den Strecken und 200 Millionen Euro im Bahnhof zusätzlich investieren.

Die Grünen legen ihren Fahrplan mit umfangreichem Daten-Material der Öffentlichkeit und der Bahn vollständig zur Prüfung vor. Sie sind sich sicher, dass die Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 mit ihrem Fahrplan voll ausgereizt ist: „Mehr Züge sind nicht möglich, allenfalls kann eine Simulation ergeben, dass wir noch zu viele Fahrten vorgesehen haben“, sagt Boris Palmer, der in der Schlichtung die Fahrplanprobleme der Bahn beleuchtet hatte.

Damit steht für die Grünen fest: „Stuttgart 21 in der geplanten Form darf nicht gebaut werden. Es wäre ein unterirdischer Engpass für den Eisenbahnverkehr, ein Jahrhundertfehler. Baden-Württemberg würde vom Wachstum auf der Schiene abgehängt,“ sagt der Vorsitzende des Bundestagsausschusses für Verkehr, Winfried Hermann. „Das wäre fatal, angesichts des Klimawandels müssen wir den klimafreundlichen Bahnverkehr im Laufe dieses Jahrhunderts deutlich steigern.“

6. Kopfbahnhof 21 ist leistungsfähiger und preiswerter als Stuttgart 21 Plus

Aber auch Geißlers Stuttgart 21 plus ist für die Grünen nach dem Ergebnis des Kapazitätstestes erledigt. Denn selbst wenn alle von Geißler vorgeschlagenen Verbesserungen gebaut und bezahlt werden, ist Kopfbahnhof 21 besser für die Eisenbahn. In der Schlichtung hatte die Bahn einen Fahrplan für den modernisierten Kopfbahnhof als „machbar“ eingestuft, der mit 52 Zügen in der Stunde mehr Leistung als Stuttgart 21 plus zeigt und darüber hinaus drei entscheidende Vorteile hat: Der Fahrplan ist zuverlässiger, die Anschlüsse sind erheblich besser als bei Stuttgart 21 plus (Umsetzung Integraler Taktfahrplan), und dadurch sind die Verbindungen im Mittel schneller.

Stuttgart 21 in der geplanten Form kann demnach bei weitem nicht mit dem bestehenden Kopfbahnhof konkurrieren. Stuttgart 21 plus erreicht gerade einmal die Kapazität des bestehenden Kopfbahnhofs und ist einem ausgebauten Kopfbahnhof deutlich unterlegen. Und in jedem Fall ist es wirtschaftlicher, auf das große Graben in Stuttgart zu verzichten. Nach den Zahlen der Bahn kostet Stuttgart 21 rund 4,1 Milliarden Euro. Weil dabei erhebliche Kosten gar nicht eingerechnet sind, liegt das Projekt in jedem Fall bei 4,5 Milliarden Euro. Kostensteigerungen kommen oben drauf. Für Stuttgart 21 plus fallen nochmals 600 Millionen Euro an. Das Projekt überschreitet damit die Grenze von fünf Milliarden Euro deutlich. Auch sechs Milliarden Euro sind nicht unrealistisch.

Der zukunftssichere Kopfbahnhof kann nach den Angaben der Bahn für 1,3 Milliarden totalsaniert werden und ist damit so leistungsstark wie das mindestens drei Milliarden teurere Stuttgart 21. Für Kopfbahnhof 21 setzt die Bahn drei Milliarden Euro an. Das sind dann immer noch zwei Milliarden Euro weniger als für Stuttgart 21 plus zu erwarten sind. Selbst wenn der Ausstieg aus dem Tunnelprojekt nicht umsonst zu haben ist, zeigt sich damit: Mit dem Kopfbahnhof können mehr Züge für weniger Geld schneller und zuverlässiger durch die Region Stuttgart fahren als bei jeder Variante von Stuttgart 21.

Das Resümee für Winfried Kretschmann ist eindeutig: „Kopfbahnhof 21 ist nun erwiesenermaßen billiger und besser als jede Variante von Stuttgart 21. Auch die SPD sollte das langsam einsehen und sich von dem Tunnelprojekt verabschieden. Wir wollen den Politikwechsel in Baden-Württemberg auch im Bahnverkehr.“

20.11.2011