


Kostenexplosion befürchtet

Grüne warnen die Bahn vor Harakiri

17.08.2009 - aktualisiert: 17.08.2009 10:25 Uhr



Foto: dpa

	<p>Top Handys - alle Netze Jetzt bei mobilcom-debitel das Samsung S5230 für nur 1 Euro* - 3x Monatspaketpreis frei Jetzt klicken und sparen >></p>
	<p>Das rechnet sich Risikoschutz der Hannoversche Leben: 100.000 Euro Schutz für nur 4,30 Euro mtl. Vertrauen Sie dem Testsieger!</p>
	<p>Rendite wachsen lassen. Nutzen Sie Ihre Chance auf hohe Renditen und investieren Sie in erneuerbare Energien. Hier clever anlegen!</p>

adcloud

Stuttgart - 2010 will die Bahn AG gleichzeitig mit dem Bau des Tiefbahnhofs in Stuttgart auch den der ICE-Strecke Wendlingen-Ulm starten. Kritiker sehen für die Alb-Trasse eine Kostensteigerung von 175 Prozent voraus. Angesichts dieser Horrornzahl stellen die Grünen nach Stuttgart 21 auch den Streckenbau infrage.

###

"Unter dem Kostengesichtspunkt ist die Strecke ein absolutes Luxusprojekt", sagt der Grünen-Bundestagsabgeordnete Winfried Hermann. Die Bahn stehe damit kurz davor, "Harakiri zu begehen", andere Strecken seien für den Konzern weit wichtiger.

Hermann pflegt im Berliner Parlament beim Thema Bahn keine nur auf Stuttgart zentrierte Sicht. Der Kampf der Parteifreunde in der Landeshauptstadt sei lange ausschließlich gegen Stuttgart 21 mit dem Tiefbahnhof geführt worden. Hermann plädiert dafür, den verengten Blick zu weiten.

"Wir haben uns auf Stuttgart 21 konzentriert, weil dieses Projekt das größte Übel ist. Wir wollten die Strecke nicht auch noch infrage stellen", sagt der Tübinger Abgeordnete. Angesichts der Kostenprognosen und möglicher verheerender Wechselwirkung der Strecke auf den Bahnbetrieb in Stuttgart müsse aber neu diskutiert werden.

Den Anlass zur Debatte liefert Karl-Dieter Bodack. Der 71-jährige Maschinenbau-Ingenieur stand über Jahrzehnte in Bahn-Diensten. Doch längst gilt der Ex-Manager als scharfer Kritiker seines früheren Arbeitgebers. Vor dem Verkehrsausschuss des Bundestags referierte der emeritierte Professor im Juli über das Gesetz zum Erhalt und Ausbau der Schienenwege. Im Detail führte Bodack die 59 Kilometer nach Ulm über und durch die Alb als "Beispiel einer herausragenden Fehlplanung" der DB an.

Nach Bodacks Rechnung wird die Strecke Wendlingen-Ulm 5,5 Milliarden Euro kosten. Die planende Bahn AG gibt bisher zwei Milliarden an. Bodack ist nicht grundsätzlich gegen Neubauten. "Als alter Bahner freue ich mich, wenn in die Schiene und nicht in Straße investiert wird", sagt er.

Doch die Freude kennt offenbar Grenzen. Bodacks Rechnung fußt auf einem früheren Kostenansatz des Münchener Gutachterbüros Vieregg-Rössler, zu dem er Erkenntnisse aus dem Bau der Strecke Nürnberg-Ingolstadt fügte. Das Vorhaben in Bayern war geologisch hoch anspruchsvoll. Die 27 Kilometer Tunnel (2,8 Millionen Kubikmeter Aushub) führten aber durch trockenes Gestein. In der Alb, wo wegen der eingleisigen Tunnel 4,9 Millionen Kubikmeter Aushub anfallen, müsse dagegen mit Wassereinbrüchen gerechnet werden. Die Strecke sei "höchst unwirtschaftlich", sie bringe der Bahn nichts. "Wir brauchen eine andere Planung", fordert Bodack ein Umdenken.

An der Strecke nach Ulm zahlt das Land einen Festbetrag von 950 Millionen Euro. Der Bund übernehme alle eventuellen Mehrkosten, bügelte der neue Stuttgart-21-Frontmann Wolfgang Drexler (SPD) bei seiner Präsentation vor drei Wochen im Landtag Nachfrager ab. Finanzlöcher auf der Alb würden die Bahn AG und das Land dennoch treffen. Denn wenn zwei Milliarden nicht reichen, muss die Bahn AG Kredite aufnehmen, um den Weiterbau zwischenzufinanzieren. Dann, so steht es im Finanzierungsvertrag zu Stuttgart 21, müsste das Land bei Mehrkosten von Stuttgart 21 für die Bahn einspringen. Kostenpunkt: 130 Millionen Euro. Beide würden ihr Geld zurückerhalten, sobald der Bund wieder flüssig wäre.

Kein Wunder also, dass Drexler eine Diskussion über die Strecke abwiegelte. Immerhin suchte der Stuttgart-21-Botschafter mit den Gutachtern Martin Vieregg und Karlheinz Rössler das Gespräch. Sie hatten 2008 im Auftrag der Gegner Stuttgart 21 gerechnet. 6,9 statt der von der DB angegebenen 3,1 Milliarden Euro seien nötig, so ihr Fazit. "Wenig Substanz, viel Panikmache", hatte Drexler geurteilt. Weil der Genosse eine Entschuldigung ablehnte, ließen ihn die Gutachter jetzt in ihrem Büro einfach sitzen.

Vieregg und Rössler witterten offenbar eine Strategie der Umarmung und Einflussnahme, wie sie der Verein Pro Stuttgart 21 seit neuestem betreibt. Er bittet seine mehr als 800 Mitglieder per elektronischer Post, Internet-Umfragen zum Bahnhof mit starker eigener Beteiligung in die gewünschte Richtung zu lenken. "Der Verein reagiert, wir überlassen das Feld nicht den Gegnern", lobt Vorstandsmitglied Alexander Kotz das Vorgehen.

Laut Winfried Hermann drohen bei Stuttgart 21 für die Stadt ganz andere Probleme als schlechte Umfrageergebnisse. Die Strecke über die Alb hinke planerisch um Jahre hinter dem Bahnknoten her. Tatsächlich erwartete die Bahn bis spätestens Januar 2009 Baurecht für alle sieben Abschnitte. Sie hat es für zwei. Wenn die DB 2010 den Tiefbahnhof starte, riskiere sie in Stuttgart eine milliardenteure Wartezeit, sagt Hermann, denn alles kann nur gemeinsam in Betrieb gehen. "Ohne Baurecht für die gesamte Strecke kann die Bahn hier nicht beginnen", warnt Herrman vor Harakiri, einer in Japan verbreiteten Selbstmord-Variante.

Klaus-Dieter Bodack hofft auf Einsicht im DB-Aufsichtsrat und eine alternative Planung. Größtes Hindernis dabei seien die 460 Millionen Euro, die die Bahn von der Stadt 2001 für den Verkauf ihrer Gleisgrundstücke erhalten hat. Der Konzern müsste zurückzahlen. Davor, sagt Bodack, habe auch der neue Bahn-Chef Rüdiger Grube "eine Höllenangst".

Konstantin Schwarz

Lesermeinungen
17.08.2009 21:40
Autor: **Günter Klein**

Richtig! Es ist verkehrspolitisch sowieso sinnvoller, daß der Fernverkehr, nachdem die Strecke Frankfurt-Nürnberg auf Tempo 230 km/h ausgebaut wird, die Neubaustrecke Nürnberg- München fährt. Dies erhöht deren Auslastung und damit Rentabilität. Die Strecke Paris-Wien bedient dann zusätzlich das Rhein-Main-Gebiet und den Nürnberger Raum. Die Baden-Württemberger werden dann den optimierten Nahverkehr nutzen, als Zubringer zu den grossen europäischen Linien. In Stuttgart bleibt alles beim Alten und die bösen Geister des Fortschritts sind verjagt!

17.08.2009 18:03
Autor: **T. Kneißl**

Da haben wir ihn wieder, den Grund warum man auch als Freund der Bahn die Grünen nicht wählen kann. War das Abgehen gegen Stuttgart21 noch vernünftig und nachvollziehbar, ist das Angehen gegen die neue Strecke nach Ulm wieder die typische grüne Infrastruktur- und Technikfeindlichkeit. Eine Stunde fahrzeit für knapp 90km ist einfach nicht mehr angemessen für Fernverkehrszüge im 21. Jahrhundert (einen Schnitt von 90km/h erreicht auch der DB-Bus von Nürnberg nach Prag auf der Autobahn!). Was also wollen die Grünen? Wollen sie wirklich die Leute zu mehr Nutzung der Bahn animieren? Oder wollen sie doch einfach zurück ins 19. Jahrhundert wo Reisen einer Minderheit vorbehalten war?

17.08.2009 17:26
Autor: **Susanne Falch**

Herr Heile,

hier zieht der gute alte Spruch "Lieber ein Ende mit Schrecken als ein Schrecken ohne Ende". Solange wir noch 16 Gleise haben, die Stadt nicht durchlöchert ist, sich nirgends irgendwelche Gipskeuperschichten aufquellen usw. usw., solange kann der Wahnsinn noch getoppt werden, auch wenn es etwas kosten sollte, es ist immer billiger.

Vorgestern habe ich meine Schwester abgeholt am Hauptbahnhof. ICE, 40 Minuten Verspätung, Maschinenschaden. Man kennt das ja, überall Probleme, kein Geld. Warum für S21? Ich war übrigens ausgesprochen froh, dass ich auf offenen Bahnsteigen mit Frischluftzufuhr warten konnte und nicht in einem Loch unter der Erde. Ich bin als Maulwurf nicht geeignet.

Zu Herrn Professor Bodack - er fühlt sicherlich kein Sommerloch und füllt nicht nur dieses.

Z.B. hat Herr Bodack - ohne daran zu verdienen - 2007 ein Gutachten zum Thema S21 K21 geschrieben. Ich habe viel aus dieser Untersuchung gelernt, auch wie unstrukturiert die Erfinder des Projekts vorgingen, ohne Kosten-Nutzen-Analyse, was sich heute kein Student mehr trauen würde. Vielleicht sind allerdings die wissenschaftlichen Untersuchungen der Befürworter (und meist auch Mitverdiener in Spe) genauso geheim wie ihre guten Argumente.

Das erwähnte Gutachten sollten Sie sich unbedingt mal zu Gemüte führen, das bildet: "Stuttgart 21, Synopse des Ist-Zustands, der aktuellen DB-Planung und der BUND/VCD-Alternative", Februar 2007, Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack M.S.

Zum Beispiel zu finden über <http://www.leben-in-stuttgart.de/s%2021%20kritik/s21kritik01.htm>

Auch in anderen Veröffentlichungen hat Herr Prof. Bodack Engagement und Idealismus bewiesen, Attribute, die den Planern von S21 fremd sind, wie ich finde.

Vielleicht würden andere Kenner diesen Einwand noch ergänzen.

[Weitere Meinungen lesen](#)