

Kostenexplosion und Sicherheitsrisiko - Stuttgart 21 ist rational nicht mehr erklärbar

Der unterirdische Bahnhof in Stuttgart soll jetzt 8,2 Milliarden Euro kosten. Und erst 2025 in Betrieb gehen. S21 läuft komplett aus dem Ruder: planerisch, finanziell, strukturell. Zeit, den Verstand wieder einzuschalten.

Von Arno Luik



Blick auf eine Baugrube von Stuttgart 21 am Hauptbahnhof in Stuttgart

© Lino Mergeler/DPA

Nun also noch mehr Geld, viel mehr Geld. Das so umstrittene wie – und das ist keine Polemik! – unsinnige Großprojekt Stuttgart 21 soll nun 8,2 Milliarden Euro kosten. Und erst 2025 in Betrieb gehen.

Zur Erinnerung: S 21 sollte mal "nix koschda!", dann - "aber allerhöchstens!" – 4,5 Milliarden Euro. Und "spätestens!" 2019 eingeweiht werden.

Am Freitag wird der Aufsichtsrat der Bahn über den Weiterbau oder Abbruch von S21 entscheiden. Natürlich werden diese Aufsichtsräte das machen, was sie seit Jahren machen: Sie werden S21, diesen größten anzunehmenden Unfug (GAU) der deutschen Industriegeschichte weiterbauen lassen. Getreu der Devise: Augen zu und durch!

Wenn die Aufsichtsräte einen Hauch von Anstand und innere Größe hätten, sie würden sagen: 'Stopp! Wir haben einen fürchterlichen Fehler gemacht!' Aber das sagen sie natürlich nicht. Für sie und die Politik ist S21 längst zu einer Frage der Ehre geworden. Ratio und Verstand und Vernunft haben da längst abgedankt.

S21 läuft komplett aus dem Ruder

Denn: S21 ist ein Schadbahnhof. Das wissen sie alle, das wissen sie seit vielen Jahren – die Bahnmanager, die Politiker, die Bahn-Aufsichtsräte. Immer wieder in den vergangenen Jahren hat der *stern* aus internen für den Bahnvorstand bestimmten Papieren und Dossiers berichtet, dass S21 komplett aus dem Ruder läuft: planerisch, finanziell, strukturell. Dass die Kosten auf rund zehn Milliarden Euro explodieren würden (mit dem Risiko weiterer Kostensteigerungen) und dass man nicht seriös voraussagen könnte, wann S21 tatsächlich ans Bahnnetz geht. Aber sie alle schauten weg. Doch jetzt gehen die Aufsichtsräte ein großes Risiko ein. Es laufen vor der Berliner Justiz nun Klagen gegen sie. Die

Bahn, obwohl im Staatsbesitz, wird nach den Regeln einer Aktiengesellschaft geführt. Es gilt also das Aktienrecht. Aufsichtsräte dürfen, salopp gesagt, Gelder nicht sinnlos verbrennen. Aber genau dies geschieht in Stuttgart. Wie die Klagen ausgehen – das ist ungewiss. Aber über allen Aufsichtsräten schwebt nun das Damoklesschwert des persönlichen finanziellen Ruins.



RECHTSWIDRIGER POLIZEIEINSATZ

Stuttgart 21: Gegner sollen Schmerzengeld erhalten

S21 ist wirtschaftlich nicht zu verantworten. Die Wirtschaftlichkeitsgrenze von S21 liegt, so hat es der ehemalige Bahnchef Rüdiger Grube stets wiederholt, bei 4, 5 Milliarden Euro. S21 verschlingt also schon jetzt Milliarden, die nie mehr eingespielt werden können – und genau dafür können die Aufsichtsräte persönlich haftbar gemacht werden. S21 – ein ökonomischer Schadbahnhof. S21 – ein Sicherheitsrisiko für alle Reisenden.

Zukunft Deutschlands hängt nicht an Stuttgart 21

Wahrscheinlich würde man über dieses unvernünftige Projekt schon lange nicht mehr reden, hätte Kanzlerin Angela Merkel 2010 S21 nicht plötzlich zur Chefsache erklärt. Falls S21 nicht käme, meinte sie, würde Deutschland unregierbar; an S21, so die Kanzlerin, "entscheidet sich die Zukunftsfähigkeit Deutschlands".

Nur: Was hat die Zukunftsfähigkeit eines Landes damit zu tun, dass man einen optimal funktionierenden Kopfbahnhof demontiert und in der Tiefe einen gefährlichen Engpass schafft?

Und damit unlösbare Probleme schafft. Die immer mehr Geld, ewig noch mehr Geld verschlingen.

Gut, man könnte sagen: Großprojekte kosten immer mehr als geplant – siehe Elbphilharmonie in Hamburg oder der Berliner Großflughafen BER.

Aber mit diesen Projekten lässt sich S21 nicht vergleichen. Die Elbphilharmonie macht Hamburg (nicht nur für Musikfans) etwas schöner; und den Berliner Flughafen kann man, wenn einem die Ökologie egal ist, gut finden, denn irgendwann wird der BER funktionieren und mehr Flüge ermöglichen. BER und die Elbphilharmonie – Peanuts im Vergleich zu S21.

S21 ist rational unerklärbar. Und vermutlich auch überhaupt nie in den Griff zu bekommen.

Für das gigantische Röhrensystem in und um und unter Stuttgart gibt es noch immer kein ordentliches Brandschutzkonzept.

Die Risiken von S21

Wie irrational der Tiefbau in Stuttgart ist, zeigt sich an den Worten eines Architekten, der am Anfang des Projekts mit dabei war: Frei Otto.

Für Otto (der das Wunderdach des Münchner Olympiastadions entworfen hat) war S21 "das schönste Projekt meines Lebens". Kurz vor seinem Tod distanzierte er sich von S21. Während der jahrzehntelangen Planungsphase hatte er neues Wissen über die besonderen Risiken in Stuttgarts Untergrund erworben. Und so sah er sich "moralisch" verpflichtet, vor dem Bau zu warnen: "Man muss die Notbremse ziehen", sagte er zum *stern*, S21 "gefährdet

Leib und Leben".

S21, falls es irgendwann in fernster Zukunft doch kommen sollte, wäre ein Risikobahnhof der besonderen Art: was die Sicherheit der Reisenden anbelangt (vom Komfort ganz zu schweigen), die Pünktlichkeit, die Leistungsfähigkeit, den Brandschutz, die Kosten sowieso.

Das hat viel mit Stuttgarts tückischem Untergrund zu tun, der Tunnelbauten immer wieder hochhebt, sie verschiebt oder absenkt und sie zu ewigen Baustellen macht; aber auch damit, dass Stuttgart im Talkessel liegt und die Züge von den Höhen kommend den Tiefbahnhof in langen, sehr steilen Tunnels anfahren müssen. Für Züge ist das problematisch. Für manche Zugarten sogar unmöglich.

Aber richtig gefährlich wird es dann im Bahnhof selbst. Der wird in zwölf Meter Tiefe auf einem riesigen Trog liegen, und weil unter ihm S- und U-Bahnen verlaufen, muss der schief sein. Dieser Trog ist derartig schief, dass die Bahnsteige in Stuttgart auf die Länge eines ICE-Zugs gesehen um 6,2 Meter ansteigen – die Höhe eines zweigeschossigen Hauses.

Das macht S21 in der Geschichte des Eisenbahnbaus einmalig – und zwar weltweit. Kein Bahnhof von vergleichbarer Größe, hat eine derartige Gleisneigung. Kein Bahnhof, schon gar kein Neubau, weicht dermaßen von den empfohlenen Sicherheitsnormen ab wie S21 – und zwar um das Sechsfache.



BERLIN-MÜNCHEN

Wie die Prestigestrecke der Bahn zum Fiasko gerät

Stundenlange Verspätungen und liegengebliebene ICE-Züge: Die milliardenteure Schnellfahrstrecke zwischen Berlin und München gerät für die Deutsche Bahn zur Blamage. Und das Prestigeobjekt ist nicht das einzige Problem des Staatsunternehmens.

Von Till Bartels

"Wenn Sicherheit eine Rolle spielen würde"

"Man konstruiert eine Katastrophe sehenden Auges, das ist verbrecherisch, was hier passiert." Das sagt Sven Andersen. Der Bahndirektor a.D. geht davon aus, dass alle viereinhalb, fünfzehn Jahre mit "einem gravierenden Schadeneintritt zu rechnen" sei. In einer umfangreichen Studie hat er die Verhältnisse in Stuttgart untersucht. Andersen war bei der Bahn Spezialist für Hochgeschwindigkeitsverkehr. "Gerade die modernen Züge, die sehr leicht rollen", so Andersen, "verlangen mehr denn je nach

ebenen Gleisen."

Falls ein Zug plötzlich losrollt (und das passiert immer wieder) hat er nach ein paar Metern schon ein ganz ordentliches Tempo drauf: Bei einem Gefälle im Richtwert, also 2,5 Promille, so Andersen, erreichen losrollende Züge nach einer Minute 3,7 Kilometer pro Stunde und legen 30 Meter zurück. Bei 15,143 Promille Gefälle aber wie in Stuttgart hat der Zug dann Tempo 30 drauf und 250 Meter zurückgelegt. Was würde das bedeuten bei: offenen Türen, einsteigenden Reisende, aussteigenden Personen, bei Kindern, Alten, Behinderten?

"Wenn Sicherheit eine Rolle spielen würde", so der Bahndirektor a.D. Andersen zum *stern*, "dürfte S21 nicht gebaut werden". Für ihn ist diese Schiefelage "zwingend ein KO-Argument" für das Projekt.

Ist es aber nicht. Noch nicht.

Über acht Milliarden für einen schiefen, engen Bahnhof im Untergrund?

Acht Milliarden Euro für einen acht-gleisigen Tiefbahnhof, der nicht mal in der Lage ist, den heutigen Verkehr befriedigend zu bewältigen.

Schlimmer noch. Er ist, wie gesagt, ein riesiges Sicherheitsrisiko. Schon 2012 hatten Experten das Sicherheitskonzept der Bahn zerpfückt. Es sei nicht "genehmigungs- und funktionsfähig". Die Bahn musste nachbessern. Aber gebracht hat das wenig.



VERTRAULICHER RECHNUNGSHOF-B...

Stuttgart 21 wird viel teurer

Von Hans-Martin Tillack

Brandgefahr und volle Züge

"Ist Stuttgart 21 eine Todesfalle?", fragte der SWR in einer TV-Sendung vor zwei Jahren. Konfrontiert mit dem Vorwurf, dass man nicht alle Menschen im Brandfall rechtzeitig evakuieren könne, sagte der

Brandschutzbeauftragte der Bahn, Klaus Jürgen Bieger: Man könne "nicht automatisch" davon ausgehen, "dass alle Züge voll sind."

Dass aber Menschen auch aus vollen Zügen gerettet werden müssen – das ist eine grundlegende Brandschutzvorgabe. Denn, wie ist das in der Rushhour, bei Spielen des VfB Stuttgart? Sind die Züge dann nicht alle voll? Oder ist ein Brand dann weniger wahrscheinlich?

Die Tunnel für Fluchtwege oft zu eng, die Fluchtwege oft zu steil, zu lang, zu schmal, die Bahnsteige unterdimensioniert – auch der international renommierte Brandexperte Hans-Joachim Keim verwirft das Brandschutzkonzept: "Sicherheit gibt es da nur, wenn möglichst wenige und schon gar nicht voll besetzte Züge in den Bahnhof fahren." Sein Befund: Um den Tiefbahnhof mit dem weitverzweigten Tunnel-system (insgesamt sind es rund 60 Kilometer)so zu optimieren, dass er den heutigen internationalen Sicherheitsstandards genügt, müsse man, "was architektonisch kaum mehr möglich ist, S21 fundamental umplanen." Die Kosten würden explodieren. Keim schätzt "auf 15 bis 20 Milliarden Euro – mindestens".

S21 – der Bau soll für die Zukunft stehen, für deutsche Ingenieurskunst. Tut er das? Alle 500 Meter wird es in Stuttgarts Untergrund Rettungsstollen geben (sogenannte Querstollen). Alle 500 Meter! Im Ausland sorgt man sich ungleich mehr um die Sicherheit seiner Bürger. Einige Beispiele: Im St.-Gotthard-Tunnel gibt es alle 325 Meter Rettungsstollen, im türkischen Marmaray

Tunnel alle 150 Meter, im dänischen Öresundtunnel alle 88 Meter, im Brenner Basistunnel alle 333 Meter, im geplanten Fehmarnbelttunnel alle 110 Meter.

Im Grundgesetz heißt es, jeder hat das Recht auf Leben und die körperliche Unversehrtheit. S21 nimmt darauf keine Rücksicht. Eine Politik, die noch immer S21 durchsetzen will, ist das größte Sicherheitsrisiko dieses Landes. Aufsichtsräte, die solch einen Schadbahnhof abnicken – sind das wirklich Aufsichtsräte?

Neue Lösungen für S21

Noch ist Zeit zur Umkehr. Wer kreativ denkt, findet auch Lösungen für die schon angebohrten Tunnel. In Stuttgart gibt es dazu viele und relativ kosten-günstige Pläne von Ingenieuren und Verkehrsexperten. Keine Frage: Alles ist besser als ein Weiterbau dieses größten anzunehmenden Unfugs – selbst wenn man die Tunnels zu Champignonplantagen umwidmen würde.

So wurde für S21 früher geworben: "S21 das neue Herz Europas!" Das war Propaganda. Und eine Fiktion. Aber vielleicht ist ja das bald Realität: "S21 – die neue Champignonkapitale der Welt!"

Video (1:35 Min.)
REAKTIONEN ZUR NEUEN TURBOSTRECKE

"Wäre es ohne Panne bei der Bahn abgelaufen, hätte ich mir ernsthaft Sorgen gemacht"



ERFAHREN SIE MEHR:

BERLIN-MÜNCHEN

Wie die Prestigestrecke der Bahn zum Fiasko gerät

BERLIN-MÜNCHEN IN VIER STUNDEN

Warum es ein Wunder ist, dass die neue Turbo-Strecke der Deutschen Bahn fertig wurde

FERTIGSTELLUNG ERST 2024

Stuttgart 21 soll eine Milliarde Euro mehr kosten



TEURER PATZER

Bowling: Dieser Wurf wird zum peinlichen Desaster



VIDEO

Merkel wirbt für starkes Europa



DAS KLASSISCHE KARTENSPIELI

Solitär - Jetzt kostenlos spielen!

SPIELEN



Anzeige



Promotion



VORBILDER BLOG VON JLL
Der Dschungel kommt in die Stadt – ist der „vertical forest“ ein Konzept...



BRILLANTE TRAGIKOMÖDIE
«The Disaster Artist»: James Franco glänzt in schräger Rolle



SHOPPING
Skifoan ist des Leiwandste



BRONZE (3*) SKI
Miete deine Bronze (3*) Ski beim Skiverleih in Schladming



VEGETARISCHE WURST?
Den Wurstmachern auf die Pelle gerückt



DAS 3-GEWINNT GAME
Exchange - Jetzt kostenlos spielen!
SPIELEN



BAHN STELLT ZUGVERKEHR IN NORDRHEIN-WEST...
Bahn stellt Zugverkehr in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz ein



FÜR SECHS OSCARS NOMINIERT
«Der seidene Faden»: Großes Drama mit Daniel Day-Lewis



STOPPE DIE INVASION DER ALIENS!
Gumblast - Jetzt kostenlos spielen!
SPIELEN

AUS UNSEREM NETZWERK



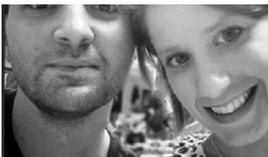
PROMIPOOL.DE
Arm in Arm bei traditioneller Feier: Dieser Auftritt der Monaco-Zwillinge berührt



N-TV.DE
Masseure sollen Frauen penetriert haben



VORBILDER BLOG VON JLL
Human Experience Modell: Wie geht Gesundheit und Wohlbefinden im Büro?



BRIGITTE.DE
Eine Woche nach ihrem Tod findet der Witwer ein Foto seiner Frau, das er nie sehen durfte

WISSENSCOMMUNITY

Neueste

Meist beantwortete

WIR WOLLEN MIT UNSEREN KINDER ...
Wir sind zwei reiseerfahrende Eltern, die mit ihren drei Kindern (5, 3 und ein Jahr) im nächsten Jahr zwei Monate weg

RESTURLAUB UND KRANKHEIT
Situation: Resturlaub muss bis 31.3. genommen werden, weil Sie ab 1.4. verfallen. Was passiert, wenn ein Mitarbeiter bis

AB WELCHEM ZEITRAUM MUSS DER ...
Wegen Erkrankung einer Kollegin lehnt der Arbeitgeber das Urlaubsgesuch ab. Nach welchem urlaubsfreien

FERIENWOHNUNG ANMELDEN
Was muss ich tun, wenn ich eine Wohnung als Ferienwohnung nutzen und anbieten will? Ab wann braucht es eine

Nachrichten vom 29.01.2018 | © stern.de GmbH | Kostenexplosion und Sicherheitsrisiko - Stuttgart 21 ist rational nicht mehr erklärbar