



Ingenieure 22



Stuttgart 21- Mängelliste

Ein Arbeitspapier der Ingenieure22 mit einer Auswahl von Mängeln, Risiken und Kritikpunkten (Stand: 12.04.2022)

Vorwort

Stuttgart 21 (S-21) sollte eigentlich ein „Leuchtturmprojekt“ sein. Da muss es doch bei den Protagonisten größte Enttäuschung auslösen, wenn heute diesem Projekt – noch nicht einmal fertig geplant und genehmigt – eine derart umfangreiche Mängelliste angelastet wird.

Wir werden nicht müde, darauf hinzuweisen: Es ist geradezu grotesk: 1997 in seinem Gutachten zum Konzept eines neuen Stuttgarter Bahnhofs wies Professor Schwanhäußer auf die begrenzte Leistung der Zulaufgleise hin, die es sinnvoll machten, den zu großen Kopfbahnhof zu verkleinern. So wurde Stuttgart 21 mit 8 Gleisen entwickelt, (die Erweiterung auf 10 Gleise war noch nie mehr als eine Ladung Sand, die man den Kritikern gegen einen so kleinen Bahnhof in die Augen warf)(*). Inzwischen ist klar: Man braucht, um einen leistungsfähigen Verkehr in der Zukunft abzuwickeln, einen ausgebauten Nordzulauf, eine P-Spange im Norden von Stuttgart und eine leistungsfähige Anbindung der Gäubahn, wofür zuletzt der Name Pfaffensteigtunnel erschaffen wurde. Insgesamt noch einmal mindestens die Hälfte der inzwischen auf 10 Milliarden Euro gewachsenen Kosten für Tiefbahnhof und Tunnelstrecken OHNE die Neubaustrecke werden dafür benötigt. Alle Warnungen und Anregungen einer sachkundigen Bürgerschaft, von Vereinen und Trägern öffentlicher Belange wurden von einer arroganten Deutschen Bahn und einer versagenden Kontrollinstanz Eisenbahnbundeamt in den Wind geschlagen. Das Absurdeste daran: für diese Erweiterungen ist nun der 8-gleisige Tiefbahnhof wieder zu klein.

(*) Wer es nicht glaubt, lese nach in (RAUMORDNERISCHE BEURTEILUNG von September 1997, Seite 105 und 108)

<https://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/mediathek/detail/download/raumordnerische-beurteilung/mediaParameter/download/Medium/>

Schon 1998 hatte Bahnchef Johannes Ludewig das Projekt Stuttgart 21 als „schlicht zu groß und für die Bahn zu teuer“ bezeichnet und gestoppt. Doch dann griff die Politik ein, denn man sah die Chance, das durch den unterirdischen Bahnhof freiwerdende, zentral in der Stuttgarter Innenstadt gelegene Bahngelände mit Immobilien bebauen zu können. Zur Rechtfertigung stellten die Projektbefürworter die objektiv falsche These auf, der Kopfbahnhof sei an seiner absoluten Leistungsgrenze angelangt. Und sie verstiegen sie sich sogar zu der unseriösen Behauptung, Stuttgart 21 habe gegenüber dem Kopfbahnhof die doppelte Leistungsfähigkeit. Das Land Baden-Württemberg, die Region und die Stadt Stuttgart lockten die Bahn, die Planungsarbeiten an Stuttgart 21 weiterzuführen: Man schloss einen stark überbezahlten Nahverkehrsvertrag ab, subventionierte die Flughafenanbindung, und die Stadt Stuttgart kaufte der DB bereits 2001 die Gleisflächen ab und verzichtet noch bis mindestens 2019 auf jegliche Zinszahlungen. Und so kam es, dass auch die Bahnspitze ihre Vorbehalte, die aus heutiger Sicht mehr als berechtigt waren, über Bord warf und die Realisierungsverantwortung für Stuttgart 21 übernahm. Statt einer ergebnisoffenen verlässlichen Prüfung entschied man sich viel zu früh quasi unwiderruflich für den Bau des Tiefbahnhofs mit insgesamt 60 km Zulauftunnels in schwierigstem geologischen Umfeld.

Kritik und Warnungen aus beruflichem Munde gab es schon sehr früh. Zum Beispiel brandmarkte schon 1992 ein anerkannter Bahnfachmann es als „fast kriminell“, einen Bahnhof in Schiefelage, mit einem Gleisgefälle von 15 Promille anlegen zu wollen. Obwohl man die Risiken beim Brandschutz unterirdischer Bahnanlagen früh thematisierte, insbesondere nach der Bergbahnkatastrophe von Kaprun im Jahre 2000, wurde der Brandschutz nach heute üblichen internationalen Standards in der Planung vernachlässigt. Die erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen drohen bei Stuttgart 21 zu gravierenden betrieblichen Restriktionen zu führen und die Leistungsfähigkeit des Bahnknotens noch weiter zu reduzieren. Dabei wurde ohnehin schon von Fachleuten - gestützt auf Erfahrung und seriöse Berechnungen - darauf hingewiesen, dass mit nur 8 Bahnsteiggleisen niemals eine selbst für heutige Ansprüche ausreichende Leistungsfähigkeit des Durchgangsbahnhofs zu erreichen sei und ihm damit jegliche Zukunftsfähigkeit fehle.

Diese vielfältige Kritik findet sich in der nachfolgenden Liste in Gestalt von Mängeln wieder. Das Projekt ist unter den Aspekten Sicherheit und Brandschutz, Gleisneigung, Leistungsfähigkeit, Statik und Geologie und nicht zuletzt wegen unvollständiger Planung, dauernder Planänderungen und permanent steigender Kosten akut notleidend. Die Politik zieht sich auf nahezu ganzer Linie auf die lapidare Aussage zurück, „Stuttgart 21 ist ein eigenwirtschaftliches Projekt der DB und wird gebaut“. Die Bahn muss Kosten und Bauzeiten zum wiederholten Mal nach oben korrigieren. Bahn und Politik verweigern seit Jahren die fachliche Diskussion über die grundlegenden konzeptionellen Mängel. So ist es umso wichtiger, mit bürgerschaftlichem Engagement die Mängel des Projekts deutlich und frühestmöglich zu benennen und öffentlich zu machen. Wir wollen mit der nachfolgenden Mängelliste verdeutlichen, dass dieses Großprojekt den Ansprüchen an die Qualität deutscher Ingenieursleistung keineswegs genügt.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	S. 1
A. Verringerte Leistungsfähigkeit Bahnknoten Stuttgart	
A1: Versprochene Leistung nicht einhaltbar	S. 2
A2: Leistungsrückbau	S. 3
A3: Stilllegung der vorhandenen Gleisanlagen noch ungeklärt	
A4: Mangelnde Robustheit des Fahrplans bei Störungen	
A4.1: Bei Tunnelsperrungen sind nicht alle Gleise nutzbar	S. 3
A4.2: keine Ausweichmöglichkeit für S-Bahnen	S. 3
B. Verringerte Sicherheit	
B1: sechsfach überhöhtes Gleisgefälle	S. 3
B2: unzureichender Brandschutz	S. 4
B3: Einschränkungen und fehlende Fluchtmöglichkeiten für Behinderte	S. 4
B4: Enge auf Bahnsteigen und Zugängen	S. 4
C. Baugrund-Risiken	
C1: Gefahr durch aufquellenden Anhydrit / Bauschäden durch Hebungen	S. 5
C2: unsicherer Untergrund / Gefahr des Aufschwimmens	S. 5
C3: Gefahr durch Erdfälle und Hangrutschungen	S. 5
C4: Gefährdung Grund- und Mineralwasser	S. 5
D. Unkalkulierbare Kosten-Risiken	
D1: Baukosten vervielfacht / Kosten-Verschleierung	S. 6
D2: Betriebswirtschaftlichkeit von Stuttgart 21 nicht erreichbar	S. 6
D3: Verstoß gegen DB-Konzernrichtlinien	S. 6
D4: Verzugskosten	S. 6
E. Ungelöste Flughafen- und S-Bahn-Anbindung / Verkehrsprobleme bei ÖPNV	
E1: Störungsanfälliger Mischverkehr auf der Filderstrecke	S. 6
E2: Minister-Erlaubnis zur Nutzung S-Bahn-Tunnel für Reisezugverkehr	S. 7
E3: S-Bahn- und Stadtbahn-Betrieb durch S-21 über Jahre beeinträchtigt	S. 7
E4: Probleme bei Probetrieb und Inbetriebnahme	S. 7
F. Vertrags- und Umsetzungsfragen	
F1: Bauzeiten-Überschreitungen – Fertigstellung um Jahre verzögert	S. 7
F2: Planfeststellungen sind nicht abgeschlossen	S. 7
G. Umwelt und Klima durch S-21 bedroht	
G1: erhöhter Energie-Aufwand und erhebliche CO2-Freisetzung bei S-21	S. 8
G2: Innerstädtische Naherholungsgebiete durch S-21 zerstört	S. 8
G3: Erhöhte Überflutungsgefahr der Innenstadt durch S-21	S. 8
A Verringerte Leistungsfähigkeit Bahnknoten Stuttgart	
A1: Versprochene Leistung nicht einhaltbar	
• Aussage der Bahn 1996: doppelte Leistungsfähigkeit von S-21 gegenüber dem Kopfbahnhof	
• Schlichtung 2010: 50% Leistungssteigerung wurden versprochen.	
• Heute wissen wir: 40% Leistungsminderung(!) gegenüber dem Kopfbahnhof , keine Reserven für die S-Bahn, in Spitzenlastzeiten ist ein Chaos unausweichlich.	
• Das Projekt Stuttgart 21 wurde jahrelang massiv mit der doppelten Leistungsfähigkeit beworben. Diese Aussage wurde sogar in den Antrag auf Förderung durch die Europäische Kommission übernommen und war offizielle Verlautbarung zur Zeit des Finanzierungsvertrags (2009), der Schlichtung (2010) und der Volksabstimmung (2011). Erst 2013 wurden diese unhaltbaren Versprechen stillschweigend zurückgezogen.	
• Unbrauchbare Simulationen bzw. Leistungsvergleiche: Prof. Martin 2005: ungeeigneter Untersuchungsraum, ungleiche Prämissen, wissenschaftlich umstrittene Methodik.	