

Rede von **Dipl.-Ing. Hans Heydemann**, Ingenieure22, auf der 332. Montagsdemo am 1.8.2016

Kostenverschleierung der Deutschen Bahn bei Stuttgart 21

Liebe Mitstreiter für den Erhalt des Kopfbahnhofes!

Vor vier Wochen – am 6.7.2016 – stand in allen Zeitungen, der Bundesrechnungshof habe jetzt endlich das Ergebnis seiner Kosten-Überprüfung zu Stuttgart 21 mitgeteilt; die Gesamtkosten könnten bis zu 10 Milliarden Euro betragen¹. Zum gleichen Ergebnis war schon im Dezember 2015 der Verkehrs-Berater Vieregg & Rössler/München in einem Kostengutachten² gekommen; der bekannte Stuttgarter Architekt Prof. Roland Ostertag, viele Jahre Vorsitzender der Bundes-Architektenkammer, sieht gar angesichts des bereits eingetretenen und noch zu erwartenden weiteren Bauzeitverzugs bei S21 Gesamtkosten bis zu 14,5 Milliarden € als wahrscheinlich an.

Die Bahn hat alle diese Aussagen anerkannter Fachleute als „haltlose Spekulationen“ zurückgewiesen und mit bemerkenswerter Eile noch am selben Tag, dem 6.7., eine Pressemitteilung³ hierzu herausgegeben. Darin heißt es „dass die Medienberichte über die Tätigkeit des Bundesrechnungshofs nicht belastbar sind. Weder hat der Bundesrechnungshof einen aktuellen Bericht zu Stuttgart 21 veröffentlicht, noch hat der Bundesrechnungshof zu dem angeblichen Prüfbericht Stellung genommen“. Und weiter „Eine Prüfung des Projekts war nicht Gegenstand der Untersuchung durch den Bundesrechnungshof.“

Es ist nicht zu fassen, wie die Bahn es sich herausnimmt, den Bundesrechnungshof so abzuwerten! Womöglich kriegt der Bundesrechnungshof vom Verkehrsminister wiederum einen Maulkorb verpasst und darf sich zu den wahren Kosten von S21 nicht äußern.

Weiter heißt es „Grundlage für die aktuelle Berichterstattung des Vorstands der Deutschen Bahn über das Projekt Stuttgart 21 im Aufsichtsrat ist eine umfängliche Bestandsaufnahme, die die DB Projekt Stuttgart–Ulm GmbH im zweiten Quartal 2016 zum Abschluss gebracht hat. Über die Ergebnisse hat der Vorstand der Deutschen Bahn den Aufsichtsrat bei der Sitzung am 15. Juni informiert. DB-Vorstand Dr. Volker Kefer habe betont, Stuttgart 21 bleibe selbst dann innerhalb des Finanzierungsrahmens von 6,526 Milliarden €, wenn alle auch neu identifizierten Kostenrisiken einträten“. Welch' eine Beruhigungspille für's einfältige Wahlvolk! Doch es sind erhebliche Zweifel an der Belastbarkeit dieser Kostenaussage der DB zu Stuttgart 21 angebracht. Kefer wird das allerdings nicht mehr eingestehen müssen; er hat inzwischen seinen Rücktritt erklärt.

Die Kostenaussage der DB zu Stuttgart 21 ist politisch und muss unter allen Umständen niedrig gehalten werden. Wir erinnern uns: bei der Volksabstimmung im November 2011 galt der Kostendeckel von 4,526 Milliarden €. Der wurde im März 2013 auf 6,526 Milliarden € angehoben. Bis heute ist nicht geklärt, woher die 2 Milliarden € Mehrkosten kommen sollen! Erst recht gilt das für die sich abzeichnenden weiteren 3,5 Milliarden € Mehrkosten! 2019 werden die bereitgestellten 4,526 Milliarden € ausgegeben sein, S21 jedoch nur zur Hälfte fertig. Was wird dann?

Wie unglaublich nun die neue Aussage der Bahn zur Einhaltung des Finanzierungsrahmens wirklich ist, zeigt ein Kostenvergleich mit dem kürzlich fertiggestellten Gotthard-Basistunnel: Dieser 57 km lange Zwei-Röhren-Tunnel hat nach Angabe des Direktors des Schweizer Bundesamts für Verkehr insgesamt 14 Milliarden Schweizer Franken gekostet⁴; das sind 12,8 Milliarden €⁵.

¹ siehe Stuttgarter Zeitung vom 6.7.2016, S. 19 „S21 könnte zehn Milliarden Euro kosten“

² siehe Stuttgarter Zeitung vom 17.12.2015, S. 19 „S21 kostet knapp zehn Milliarden“

³ siehe Pressemitteilung 34/2016 der DB PSU vom 6.7.2016

⁴ siehe Stuttgarter Zeitung vom 15.7.2016 S.21 „Schweiz mahnt zu Tempo bei der Gäubahn“

⁵ Umrechnungskurs 1,09 CHF/€

Rechnet man dies auf die insgesamt 34 km Zwei-Röhren-Tunnel von Stuttgart 21 (einschl. Flughafen-Tunnel) um, so machen allein schon die Tunnel-Baukosten 7,65 Milliarden € aus; bereits damit ist der Finanzierungsrahmen von 6,526 Milliarden € um 1,1 Milliarden € – entspricht 17 % – überschritten!

Hinzu kommen dann noch die Kosten für den Tiefbahnhof, Flughafenbahnhof, Abstellbahnhof, Neckarbrücke, 20 km Gleis-Trasse nach Wendlingen, das Grundwassermanagement mit 17 km blauen Rohren, die hier die Stadt verschandeln, die Stadtbahn-Umlegungen Staatsgalerie und Heilbronner Straße, der Dükerbau u.a.m. Alles in allem muss also für Stuttgart 21 mit Gesamtbaukosten von über 10 Milliarden € gerechnet werden! Die Kostenschätzungen des Bundesrechnungshofes sowie von Vieregk & Rössler und Prof. Ostertag sind weit zutreffender als das, was die Bahn der Öffentlichkeit mit dem Finanzierungsrahmen 6,526 Milliarden € weismachen will!

Nun wird die Bahn dem entgegenhalten wollen, der Gotthard-Basistunnel sei doch mit den hiesigen Tunneln überhaupt nicht vergleichbar. Das ist allerdings richtig: Während die S21-Zulaufunnel durch Anhydritschichten und Karst-Lockergesteinen mit all' ihren Tücken gebohrt werden müssen, verläuft der Gotthard-Basistunnel auf ganzer Länge durch standfestes Felsgebirge, was um vieles einfacher geht. Zudem wurde er von beiden Seiten her kostengünstig mit Tunnelbohrmaschinen aufgeföhren, während bei den S21-Tunneln nur im Fildertunnel eine Tunnelbohrmaschine eingesetzt werden kann und ansonsten mit Baggern und Sprengungen gearbeitet werden muss, was weit kostenaufwendiger ist. Schon deshalb müssen die tatsächlichen Baukosten je Tunnelmeter gegenüber dem Gotthard-Tunnel bei Stuttgart 21 also höher sein – und nicht etwa niedriger! Außerdem: der Gotthardt-Tunnel ist fertig, die Baukosten stehen also fest – die S21-Tunnel werden verspätet erst in sieben Jahren fertig sein, wenn alles gut geht; allein durch Zeitverzög und Teuerungen wird das mehr Geld kosten.

Da es also im Gotthard-Basistunnel weder Probleme mit Mineralwasser noch mit Anhydrit gab, ebenso keine nicht standfesten Lockergesteine oder Neckarkies-Ablagerungen wie hier beim S21-Vorhaben, mussten die Tunnelwände für den Gotthard-Tunnel folglich nicht für hohe Quelldrücke bemessen und auch keine Sicherungsmaßnahmen gegen das Aufquellen von Anhydrit durchgeführt werden. Ebenso wenig waren vorausseilende Rohrschirme oder HD-Injektionen zur Sicherung der Standfestigkeit nötig, wie dies bei den S21-Tunneln unverzichtbar ist, den Tunnelbau jedoch verteuert. Beim Gotthard-Tunnelbau mussten auch keine aufwendigen Sicherungsmaßnahmen wie Hebungsinjektionen u.a.m. durchgeführt werden, um Setzungsschäden an Gebäuden zu vermeiden, wie dies bei Stuttgart 21 in hunderten von Fällen erforderlich wird und hohe zusätzliche Kosten verursacht, die beim Bau des Gotthard-Tunnels nicht angefallen sind. Wie also erklärt die DB Projekt Stuttgart-Ulm ihre offensichtlich deutlich zu niedrig angesetzten Tunnelbaukosten für das Vorhaben Stuttgart 21? Oder will sie gar die Schweizer zu Deppen erklären, die viel zu viel Geld für ihren Tunnel bezahlt haben, wo man das hierzulande doch zum Schnäppchenpreis kriegt?

Wir Ingenieure²² haben vor zwei Wochen Herrn Leger, Geschäftsföhrer der DB Projekt Stuttgart-Ulm angeschrieben und die nachvollziehbaren Kostenermittlungen für alle Einzelmaßnahmen angefordert – bislang gibt es keine Antwort der DB dazu. Sollte diese ausbleiben oder nur ausweichend sein – wovon wir ausgehen – so werten wir das als stilles Eingeständnis, dass der Finanzierungsrahmen mit 6,526 Milliarden € weit überschritten wird und auf 10 Milliarden € erhöht werden muss.

Offen bleibt, wer die Mehrkosten von 5,5 Milliarden € tragen soll. Auch wenn MP Kretschmann und OB Kuhn unlängst verkündet haben: „Land und Stadt zahlen keinen Cent mehr“, so werden sie sich dennoch einem Gerichtsurteil beugen, das sie dazu verpflichtet, denn Land und Stadt wollten ja unbedingt den Tiefbahnhof, nicht die Bahn. Es wird nichts nützen, wenn Kretschmann und Kuhn dann ihre Unschuld öffentlich beteuern. Stattdessen müssen sie jetzt die Notbremse ziehen und den Baustopp und einen Umstieg fordern – die ungeheuren Mehrkosten gegenüber dem Finanzierungsvertrag berechtigen und verpflichten sie dazu. Der Vertrag ist nicht erfüllbar!

Ausstieg jetzt – Oben bleiben!

Unterstützerkonto der Parkschützer: Inhaber: Umkehrbar e.V. / IBAN: DE02 4306 0967 7020 6274 00 / BIC: GENODEM1GLS. Es können keine Spendenbescheinigungen ausgestellt werden.