Presseinformation

Im Landtag von Baden-Württemberg

Die Grünen Bündnis 90

Konrad-Adenauer-Str. 12
70173 Stuttgart
Tel: 0711-2063-679/687/683
Fax: 0711-2063-660
schmitt@gruene.landtag-bw.de
http://www.bawue.gruene-fraktion.de

Stuttgart, den 14.02.2007

Kopfbahnhof 21 –

Die künstliche Kostenexplosion der DB

Die Behauptung, das Alternativkonzept Kopfbahnhof 21 wäre genauso teuer wie Stuttgart 21, beruht auf offensichtlich überhöhten Zahlen.

Pressegespräch 14. Februar 2007
mit MdL Boris Palmer

Die Ausgangslage – VCD und BUND stellen eine preisgünstigere und leistungsfähigere Alternative zu „Stuttgart 21“ vor

Seit mehr als 10 Jahren planen das Land Baden-Württemberg und die Stadt Stuttgart das Bauprojekt „Stuttgart 21“. Seit dem mussten die Zeitpläne schon mehrmals gestreckt werden. Im vergangenen Herbst sollte es zum Schwur kommen, doch die Finanzierung scheiterte an ungedeckten Kostenanteilen. Gleichzeitig nimmt die Kritik im Land an den hohen Baukosten immer mehr zu.

Mit dem ausgearbeiteten Alternativkonzept „Kopfbahnhof 21“ bringen der Verkehrsclub Deutschland (VCD) und der Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) die Landesregierung und die DB in große Erklärungsnöte, da seine Umsetzung erheblich preisgünstiger wäre als der Bau von „Stuttgart 21“.

Der aktuelle Stand – Die gewollte Kostenexplosion

DB und Landesregierung ergreifen die Flucht nach vorn. An der Tatsache, dass „Stuttgart 21“ bereits ohne Baukostensteigerungen fast 3 Mrd. € kostet soll, lässt sich nichts mehr drehen. Also geht man den umgekehrten Weg. Während man bei „Stuttgart 21“ das Ausmaß der durch den Tunnelbau in extrem schwierigem Gelände bestehenden Kostenrisiken klein redet, wird das Alternativkonzept „Kopfbahnhof 21“ solange teuer gerechnet, bis es keinen Preisunterschied mehr gibt.

Hinter den Berechnungen der DB steht die gesamte ingenieurtechnische Kompetenz des DB-Konzerns. VCD und BUND verfügen natürlich über nichts Vergleichbares und können sich teure Gutachten zum Beweis des Gegenteils nicht leisten. Also wird sich die Öffentlichkeit wohl vom Wahrheitsgehalt der „Überprüfung“ des Konzeptes „Kopfbahnhof 21“ überzeugen lassen, scheint das Kalkül zu sein.

Auch die Grüne Landtagsfraktion muss darauf verzichten, die Beweisführung durch meterdicke Aktenberge anzutreten. Beim „aufbrezeln“ der berechneten Kosten für die Alternative haben die Fachleute der DB aber derart dick aufgetragen – das Ziel war ja vorgegeben und musste irgendwie erreicht werden – , dass es nicht schwer fällt, anhand von 3 Beispielen zu belegen, wie wenig glaubhaft die Berechnungen der DB insgesamt sind.

Das neue Stellwerk –
Halb so groß, aber mehr als doppelt so teuer wie in Frankfurt

Der modernisierte Kopfbahnhof braucht ein neues Stellwerk, die Anpassung der vorhandenen Technik wäre zwar möglich, ist aber wirtschaftlich nicht mehr vertretbar. Vergleichbare Baumaßnahmen werden bundesweit jedes Jahr durchgeführt. Im Jahr 2005 wurde z. B. die gesamte Stellwerkstechnik des Frankfurter Hauptbahnhofs erneuert. Den Umfang dieser Baumaßnahme mit ca. **350 Weichen** und die Investitionskosten in Höhe von **132 Mio. €** konnte jeder Reisende im Info-Material zu den teilweisen Sperrungen des Frankfurter Hauptbahnhofes nachlesen. Wie hoch der Aufwand für eine solche Baumaßnahme „unter rollendem Rad“ ist, wurde schon dadurch deutlich, dass der Frankfurter Hauptbahnhof an 4 Wochenenden teilweise gesperrt werden musste, um die neue Technik gleisweise in Betrieb zu nehmen und die alten Anlagen zu entfernen. Alle vorbereitenden Arbeiten mussten während des laufenden Bahnbetriebs – hauptsächlich in den Nachtstunden – vorgenommen werden.

Da sich die Kosten für elektronische Stellwerke primär an der Anzahl der „Stelleinheiten“ (Signale und Weichen) orientieren, haben VCD und BUND die Kosten für den Stuttgarter Hauptbahnhof mit ca. **150 Weichen** auf **64 Mio. €** kalkuliert. Die DB AG macht hingegen folgende Kalkulation auf:

Elektronisches Stellwerk	110 Mio. €
100% Zuschlag für Bau bei laufendem Betrieb	110 Mio. €
Zwischensumme	220 Mio. €
15% Zuschlag für Planungskosten	33 Mio. €
Zwischensumme	253 Mio. €
15% Risikozuschlag	37 Mio. €
Gesamtbetrag	**290 Mio. €**

Obwohl das neue Stellwerk für den Frankfurter Hauptbahnhof unter genauso schwierigen Bedingungen gebaut wurde, wie sie im Fall der Modernisierung des Stuttgarter Kopfbahnhofes anzutreffen sind, und der Umfang der Anlage in Frankfurt mit 350 Weichen mehr als doppelt so groß ist, kalkuliert die DB für „Kopfbahnhof 21“ den 2,2fachen Investitionsbetrag des Frankfurter Stellwerks!

Der Bahnhofsumbau – Plötzlich ist die teure Schweiz billig

Genauso großzügig wie beim Neubau des elektronischen Stellwerks kalkuliert die DB auch bei der Modernisierung des Kopfbahnhofes insgesamt. Wie überzogen diese Berechnungen sind, zeigt ein Vergleich mit der Modernisierung des Züricher Hauptbahnhofes im Zuge des nationalen Schweizer Bahnprojektes „Bahn 2000“. Der Züricher Hauptbahnhof wurde in den Jahren 1997 bis 2004 umfassend umgebaut, um den Anforderungen an den integralen Taktfahrplan zu entsprechen.

Die Aufgabenstellung war ähnlich wie bei „Kopfbahnhof 21“. Ein Kopfbahnhof mit 16 Bahnsteiggleisen musste so umgebaut werden, dass innerhalb kurzer Zeit zahlreiche Züge fast gleichzeitig ein- und ausfahren können, ohne sich dabei gegenseitig zu behindern. Aus 3 Richtungen wurden neue Zufahrtsgleise zur Erhöhung der Kapazität gebaut, es erfolgten umfangreiche Anpassungen der Gleisanlagen im Vorfeld des Bahnhofes und es mussten zu kurze Bahnsteige verlängert werden. Zusätzlich wurden zu den bestehenden 16 Bahnsteiggleisen noch 4 weitere Gleise mit 2 Bahnsteigen hinzugebaut, ein neues Unterwerk zur Verstärkung der Stromversorgung errichtet und eine neue Unterhalts- und Abstellanlage für Reisezüge gebaut. Alle Arbeiten mussten so erfolgen, dass der laufende Bahnbetrieb hiervon nicht gestört wurde. Die nachfolgende Tabelle vergleicht den Umfang der Arbeiten und die Kosten des Umbaus des Züricher Hauptbahnhofes mit „Kopfbahnhof 21“ in Stuttgart:

Nr.		Bahn 2000 Zürich HB	Kopfbahnhof 21 Stuttgart Hbf
1.	Anzahl Bahnsteiggleise	16 + 4 neue	16
2.	Neubau Bahnsteige	3	0
3.	Anzahl Zulaufstrecken	6	3
4.	Verlegte Gleislänge	14 km	12,5 km
5.	Anzahl Weichen	192	150
6.	Bahnbrücken	210 m	330 + 500 m
7.	Tunnel	476 m	1.100 m
8.	Gesamtinvestition	**415 Mio. €** (670 Mio. CHF)	VCD/BUND: **350 Mio. €** DB AG: **1.155 Mio. €**

Der Vergleich mit den tatsächlichen Baukosten für das sehr komplexe Züricher Bauvorhaben zeigt, wie überzogen die Kalkulationen der DB für die Baukosten von „Kopfbahnhof 21“ sind. Hinzu kommt noch, dass die Baukosten in der Schweiz – wie viele andere Kosten auch – in € umgerechnet erheblich teurer sind als in Deutschland.

Die neuen Gleise zwischen Bad Cannstatt und Obertürkheim – Je Kilometer teurer als die Neubaustrecke Ingolstadt–Nürnberg!

„Kopfbahnhof 21“ benötigt zusätzlich zu den 4 Gleisen zwischen Bad Cannstatt und Obertürkheim zwei weitere Gleise für die Fernzüge. Dieser Ausbau ist bei „Stuttgart 21“ nicht notwendig, weil die Neubaustrecke direkt im Stuttgarter Bahnhof abzweigt. VCD und BUND haben ihr Konzept in diesem Punkt 2006 nochmals überarbeitet. Ursprünglich war vorgesehen, die neue Strecke erst in Esslingen-Mettingen abzweigen zu lassen, wie es die Planungen der DB AG aus den 90er-Jahren vorsahen. Die Kostenberechnungen der DB für „Kopfbahnhof 21“ sehen daher für den Bau der 2 neuen Gleise noch die längere Strecke bis Mettingen vor.

Die DB hat für den Neubau der zwei Gleise auf knapp 8 km Länge auf dem bestehenden, in der Breite ausreichenden Bahngelände Baukosten in Höhe von 500 Mio. € kalkuliert. Das sind je Kilometer Streckenlänge mehr als 62 Mio. € für eine Strecke ohne Tunnel und größere Brücken. Sowohl das Überwerfungsbauwerk auf der Ostseite des Bad Cannstatter Bahnhofs als auch die breiten Straßenunter- und -überführungen im Bereich der Bahnhöfe Untertürkheim Güterbahnhof, Untertürkheim Personenbahnhof und Obertürkheim sind so dimensioniert, dass Platz für das 5. und 6. Gleis zur Verfügung steht. Trotzdem kalkuliert die DB für diesen Bauabschnitt je Kilometer mehr als das Eineinhalbfache der durchschnittlichen Baukosten für die Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt (77 km / 3,1 Mrd. € / 40 Mio. € je km). Diese Strecke ist bekannt geworden für ihre astronomischen Baukostenüberschreitungen wegen der schwierigen geologischen Verhältnisse in den zahlreichen Tunneln.

Ein Vergleich mit einem anderen Bauprojekt zeigt auch hier, wie überzogen die Kalkulationen der DB sind: Die Erweiterung der bestehenden zweigleisigen Strecke um 2 weitere Gleise im Augsburger Stadtgebiet zwischen den Bahnhöfen Augsburg Hbf und Augsburg-Hochzoll (5 km) einschließlich des Neubaus einer viergleisigen Brücke über den Lech und der Erweiterung bzw. kompletten Erneuerung von mehreren Kreuzungsbauwerken mit bestehenden breiten Stadtstraßen wurde von der DB mit 150 Mio. €, also 30 Mio. € je km, kalkuliert. Da das Augsburger Bauprojekt wegen der Brücken, des hohen Bahndamms und der höheren Lärmschutzanforderungen in reinen Wohngebieten ungleich aufwändiger ist als die Strecke zwischen Bad Cannstatt und Obertürkheim, ist die Kalkulation von VCD und BUND mit 15 Mio. € je km für diese Strecke statt der von der DB kalkulierten 62 Mio. € sicherlich die seriösere.

Resümee – Die Zahlen der DB für „Kopfbahnhof 21“ sind unseriös!

Die Beispiele zeigen deutlich, dass die DB bei der Prüfung des Konzeptes „Kopfbahnhof 21“ einseitig und parteiisch vorgegangen ist.

Angesichts der bestehenden Finanzierungslücke bei Stuttgart 21 und der ungeklärten finanziellen Risiken – vor allem durch die große Anzahl von Tunneln in geologisch schwierigem Gelände – ist es dringend erforderlich, auch mögliche Alternativen seriös und unabhängig zu prüfen.

Eine solche Prüfung kann und darf aber nicht durch ein Unternehmen erfolgen, das in diesem Verfahren erkennbar parteiisch ist. Das zeigt sich nicht nur bei den Baukosten, sondern genauso bei der Prüfung der Leistungsfähigkeit. Das im Auftrag der DB erstellte Gutachten von Prof. Martin zum Leistungsfähigkeitsvergleich beider Konzepte hat dies eindrücklich bewiesen.

Die Landesregierung muss daher die Konsequenzen ziehen und „Kopfbahnhof 21“ sowohl ingenieurtechnisch als auch finanziell von unabhängigen Fachleuten sorgfältig prüfen lassen. Die Möglichkeit, für einen im Vergleich zu „Stuttgart 21“ viel leistungsfähigeren und kundenfreundlicheren Bahnhof weniger als die Hälfte des Geldes auszugeben, das für die Realisierung von „Stuttgart 21“ benötigt würde, darf die öffentliche Hand nicht ignorieren. In Zeiten knapper Kassen kann es nicht sein, dass die Landesregierung ein Einsparpotential von mehr als 1,5 Mrd. € ignoriert, nur weil sie nicht weiß, wie sie aus der Sackgasse, in die sie sich selbst hineinmanövriert hat, ohne Gesichtsverlust wieder hinauskommt. Die Zeiten für sündhaft teure Denkmäler sind vorbei.

Wir danken dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) und dem Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) für die konstruktive Zusammenarbeit bei der Erstellung dieser Unterlagen.

Anhang:

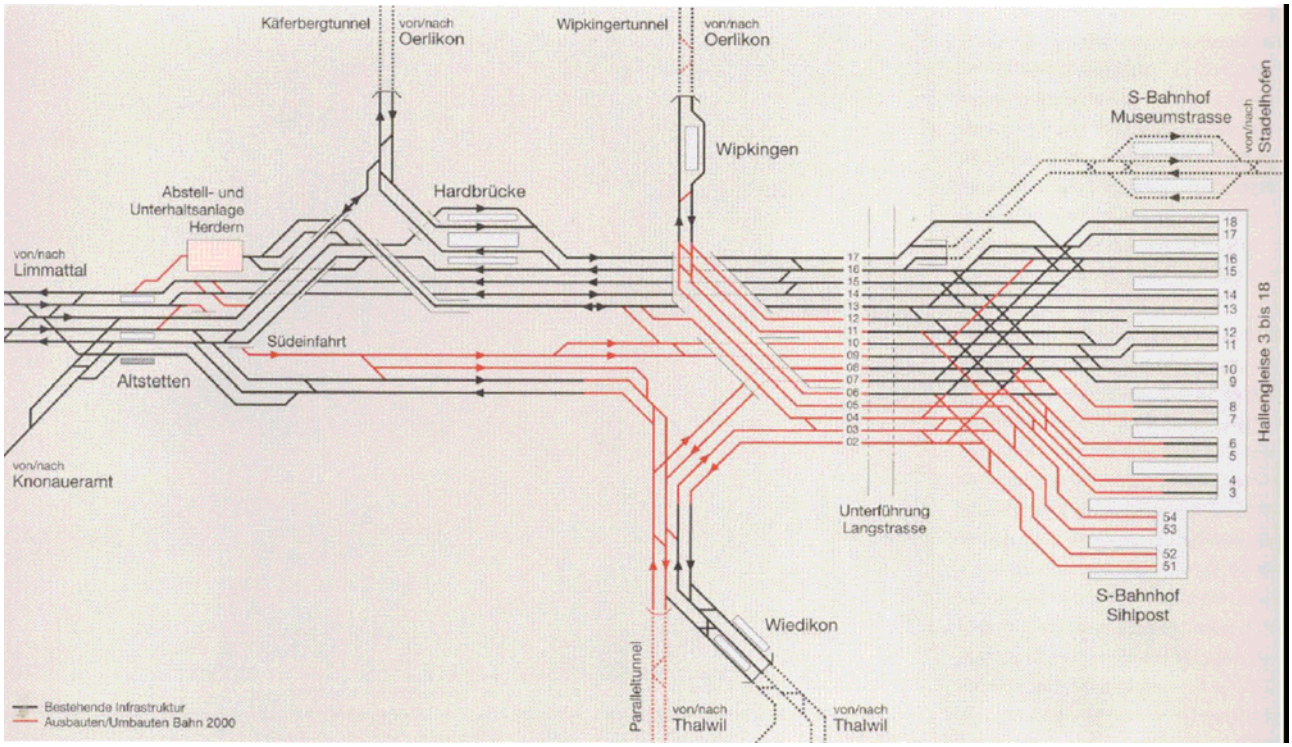
Grafiken und Bilder zur Verdeutlichung des Umfangs der Arbeiten im Züricher Hauptbahnhof

Anhang

Grafiken und Bilder zur Verdeutlichung des Umfangs der Arbeiten im Züricher Hauptbahnhof:

Diese sind entnommen aus dem Buch „Mehr Zug für die Schweiz. Die Bahn-2000-Story“ von Christian Kräuchi und Ueli Stöckli. Rechte für den Abdruck liegen nicht vor!

Gleisplan Bahnhof Zürich HB



Das „Kohlendreieck“

Die neue Strecke von Oerlikon mit Brücke quer über das Gleisvorfeld

Der gesamte Bau erfolgte bei laufendem Bahnbetrieb!