

Stuttgart 21 und Bahnprojekt Stuttgart-Ulm: Stellungnahme zur Schlichtung

Am 30.11.2010 endete in Stuttgart die von Dr. Heiner Geißler geleitete Schlichtung zwischen den Befürwortern und Kritikern der Bahnprojekte Stuttgart 21 und Wendlingen-Ulm. Eine derartige Schlichtung zu einem Großprojekt hat es noch nie gegeben. Die Schlichtung kam zu Stande unter dem Druck einer Bürgerbewegung, die sich in zahlreichen Demonstrationen, an denen über Monate hinweg Tausende und Zehntausenden von Bürgern beteiligten, artikuliert.

Viele Fakten sind nach wie vor nicht auf den Tisch

Dem Anspruch, die Fakten auf den Tisch zu bekommen, wurde die Schlichtung nur teilweise gerecht. Auf einigen Teilgebieten, insbesondere bei den Kosten und bei der Leistungsfähigkeit der Bahninfrastruktur war die Diskussion auf sehr hohem Niveau und es gelang den Projektgegnern, wesentliche Mängel der Planung transparent zu machen.

Andere wichtige Fakten, nämlich die verkehrlichen Wirkungen, sind nach wie vor unbekannt. Bei den Mandatsträgern und in der Öffentlichkeit bestehen schwammige oder falsche Vorstellungen über die Auswirkungen der Bahnprojekte. Worin der volkswirtschaftliche Nutzen der Projekte liegen soll, kann niemand so richtig sagen.

Interessenlagen der Schlichtungsteilnehmer

Um die Schlichtung zu verstehen, muss man die Interessenlage der Schlichtungsteilnehmer verstehen. Das Verhalten der Befürworter von Großprojekten ist in dem 2003 erschienenen Buch „Megaprojects and Risk“ ausführlich und auf wissenschaftlicher Basis beschrieben. Auf dem hinteren Deckblatt steht über das Buch:

It is a fascinating account of how the promoters of multi-billion-dollar megaprojects systematically and self-servingly misinform parliament, the public and the media in order to get projects approved and built.

Auf Seite 16 des Buches steht:

Cost underestimation and overrun cannot be explained by error and seem to be best explained by strategic misrepresentation, namely lying, with a view to getting projects started.

Die Projektgegner, die an der Schlichtung teilnahmen, können als „Bahn-Freaks“ bezeichnet werden. Sie wurden unterstützt von mehreren unabhängigen Fachleuten, die sich berufsmäßig mit bahntechnischen Fragen beschäftigen oder früher beschäftigt haben und offensichtlich über beträchtlichen Sachverstand verfügten. Entsprechend diesem Hintergrund waren die Projektgegner der Meinung, dass das beim Megabahnprojekt Stuttgart-Ulm einzusparende Geld in andere Bahnprojekte zu stecken sei, bei denen mit geringerem Mitteleinsatz eine größere Verbesserung für den Personen- und den Güterverkehr zu erzielen ist. Es saß niemand am Tisch, der den Standpunkt vertrat, es müsse weniger Geld in Verkehrsinfrastruktur und dafür mehr zum Beispiel für Soziales oder Bildung ausgegeben werden oder der Staat müsse seine Ausgaben verringern und die Staatsverschuldung abbauen.

Die Stuttgart-21-Gegner sind die besseren Bahnfachleute

Die Projektgegner haben das alternative Konzept Kopfbahnhof 21 entwickelt und behaupten seit vielen Jahren, dass das Projekt Stuttgart 21 grobe verkehrliche Schwächen hat und kaum in der Lage ist, das derzeitige Verkehrsaufkommen abzuwickeln.

Bei der Schlichtung wurde deutlich, dass die Hobby-Bahnplaner mit ihrer Kritik richtig liegen und die Bahn und die von ihr finanzierten Verkehrswissenschaftler, von denen man professionelle Kompetenz erwarten müsste, die berechtigte Kritik seit Jahren ignoriert haben. Die Bahn scheint einem derart komplexen Projekt nicht gewachsen zu sein.

Über die volkswirtschaftlichen Nutzen-Kosten-Analysen ist wenig bekannt

Bei der Schlichtung wurde häufig über Nutzen-Kosten-Analysen gesprochen, ohne kritische Fragen zu stellen und zu thematisieren, wie fragwürdig die volkswirtschaftliche Rechtfertigung der Bahnprojekte ist. Am 11.11.2010, also während der Schlichtung, legte das BMVBS die „Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege“ vor, die die Ergebnisse (Dossiers) der Nutzen-Kosten-Analysen der Schienenprojekte des BVWP enthält. Davon hat nur wenig in die Schlichtung Eingang gefunden. Dies wäre auch kaum möglich gewesen, denn diese Dossiers sind nicht gerade populärwissenschaftlich und nachvollziehbar geschrieben.

Es ist unbekannt wie sich das Bahnprojekt auf Straße und Flugverkehr auswirkt

Die Bahn trug beispielsweise vor, dass das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm zu einer Einsparung von 100.000 Tonnen CO₂ pro Jahr führen würde, weil Reisende vom Auto und vom Flugzeug auf die Bahn umsteigen würden. Der Schlichter Heiner Geißler fragte, ob diese Zahl von der Gegenseite akzeptiert werden würde. Dies wurde mit „Ja“ beantwortet ohne zu fragen, wie die Bahn dies berechnet hat. In seiner Regierungserklärung hatte Ministerpräsident Mappus eine Einsparung von 177.000 Tonnen CO₂ pro Jahr angegeben. Die Projektgegner versäumten, derartige Widersprüche in den Aussagen der Projektbefürworter anzuprangern.

Tatsächlich dürfte die CO₂-Einsparung in der Gegend von null liegen. Denn der Bau einer Schienenstrecke führt nur dann dazu, dass Autoverkehr in nennenswertem Umfang auf die Schiene verlagert wird, wenn der Verkehr auf den parallel verlaufenden Straßen langsamer gemacht wird. Tatsächlich ist das Gegenteil geplant, die A8 wird von vier auf sechs Streifen und die B 10 von zwei auf vier Streifen verbreitert. Zwar wurde der Ausbau von A 8 und B 10 von den Projektgegnern kurz thematisiert, aber es wurde kein Zusammenhang zur behaupteten CO₂-Einsparung hergestellt.

Auch für die angebliche Verlagerung von Flugverkehr auf die Schiene liegen keine Fakten auf dem Tisch. Tatsächlich ist ein wesentliches Element des Bahnprojekts die Anbindung des Stuttgarter Flughafens an das ICE-Netz. Flughafenchef Zundel hat dies begrüßt und freute sich darüber, dass der Stuttgarter Flughafen 1,2 Mio. zusätzliche Passagiere pro Jahr gewinnt. Man weiß also nicht einmal, ob der Flugverkehr durch das Bahnprojekt zunimmt oder abnimmt.

Mondzahlen

Von der Bahn wurde bei der Schlichtung für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm der Zuwachs an Passagieren mit 2 Mio. pro Jahr angegeben. In dem Dossier der Nutzen-Kosten-Analyse (für die Strecke Stuttgart-Ulm-Augsburg) ist davon die Rede, dass im Korridor Stuttgart-Ulm die Querschnittsbelastung von 10,6 auf 17,7 Mio. Personenfahrten/Jahr zunehmen würde. Das wäre eine Zunahme von 6,9 Mio. Passagieren pro Jahr. Niemand weiß, welche Zahlen die richtigen sind. Bei der Schlichtung kamen diese Diskrepanzen nicht zur Sprache. Es ist auch nicht bekannt, woher dieser Fahrgastzuwachs kommen soll, von der Straße, vom Flugverkehr oder von anderen parallel verlaufenden Bahnlinien, oder in wie weit es sich um induzierten Verkehr handelt.

Der Glaube an das ewige Verkehrswachstum ist ungebrochen

Geißler sagte, Befürworter und Gegner der Bahnprojekte seien sich darin einig, dass der Verkehr wachsen würde und dass dies erstrebenswert sei. Dem wurde nicht widersprochen, obwohl unter den Projektgegnern, die an der Schlichtung teilnahmen, auch welche waren, von denen bekannt ist, dass sie diesen Standpunkt nicht vertreten.

Tatsächlich wächst der Straßenverkehr seit einigen Jahren kaum noch oder gar nicht. Dies zeigt beispielhaft eine Auswertung der Ergebnisse von 22 automatischen Zählstellen in der Region Stuttgart (>Berichte > Verkehrsentwicklung in der Region Stuttgart). Offenbar ist beim Personenverkehr und möglicherweise auch beim Güterverkehr eine Stagnation eingetreten. Eine nennenswerte Zunahme des Verkehrs wird es in der Zukunft nur noch dort geben, wo die Verkehrsinfrastruktur ausgebaut wird.

Zusammenfassung

Es fehlt nach wie vor die Basis zur Beurteilung der beiden Bahnprojekte. Mandatsträger haben über die Projekte abgestimmt, ohne sie zu verstehen.