

Bald Endstation für Bahnprojekt Stuttgart 21?

Kostensteigerungen lassen auch Politiker nachdenklich werden

VON BRIGITTE HENKEL-WAIDHOFER

Stuttgart. Drei deutsche Großprojekte in Schiefelage produzieren immer neue Schlagzeilen: der Berliner Flughafen BER, die Elbphilharmonie in Hamburg und der Tiefbahnhof Stuttgart 21. Allein bei Letzterem ist der Ausstieg noch möglich, weil, wie Baden-Württembergs Ministerpräsident Winfried Kretschmann (Grüne) kürzlich daran erinnerte, dass noch nichts Unumkehrbares geschehen ist.

Es ist fast drei Jahre her, dass im berühmtesten Kopfbahnhof der Republik symbolisch ein Prellbock ersetzt wurde: Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) reiste an, die Bahnspitze und jede Menge prominente Befürworter gaben sich die Ehre. Die Gegendemonstrationen gingen damals in die zehnte Woche – mittlerweile sind es mehr als 150 –, die später abgewählte CDU/FDP-Landesregierung nahm den Volkszorn ebenso wenig ernst wie der Anfang Januar in den Ruhestand gehende Stuttgarter OB Wolfgang Schuster (CDU).

Der Staatskonzern Bahn möchte die Öffentlichkeit seit dem Setzen des Prellbocks glauben machen, dass die Arbeiten an der unterirdischen Bahnstation in vollem Gange sind. Davon aber kann keine Rede sein: Die Baugrube selbst ist noch nicht einmal begonnen worden. Bisher wurde vor allem abgerissen – zunächst der Nord-, dann der Südflügel, was das denkmalgeschützte Rest-Bauwerk aus dem Jahr 1928 derart instabil macht, dass es bei Windstärke acht geräumt werden muss. Auch das Grundwassermanagement, ein kilometerlanges Leitungs- und Pumpsystem teilweise durch bewohntes Gebiet, das die Aushubarbeiten überhaupt erst möglich macht, ist nicht fertig. Mehr noch: Es fehlt der entscheidende Planfeststellungsbeschluss.

Bahnchef Rüdiger Grube betont, er habe immer nach bestem Wissen und Gewissen gerechnet. Vor allem, als er 2009 die bis dahin kalkulierte Summe von 3,1 Milliarden Euro auf 4,1 Milliarden anhub. Grube widersprach vehement dem Bundesrechnungshof, der schon damals Gesamtkosten von 5,3 Milliarden Euro prognostizierte, und erst recht den Gegnern, die Kosten zwischen 6,7 und 8,9 Milliarden Euro erwarteten. Neuerdings geht die Bahn selbst von Kosten bis zu sieben Milliarden Euro aus.

Wer verstehen will, warum solche Steigerungen nicht das schnelle Aus für den Tiefbahnhof bedeuten, muss das Binnenklima in der ersten grün-roten Landesregierung berücksichtigen, die uneins ist in Sachen Stuttgart 21. Aus Rücksicht auf die bauwillige SPD und auf den Volksentscheid vom November 2011, der landesweit und sogar in Stuttgart selbst eine Mehrheit für das Vorhaben erbracht hatte, belässt es Minis-

terpräsident Kretschmann bei seiner verbalen Kritik an dem Projekt und am Gebaren der Bahn. Bei der SPD ist es vor allen anderen Landtagsfraktionschef Claus Schmiede, der endlich die Bagger graben sehen will. Dass der neue Bahnhof, der den selbst nach Bahn-Einschätzung tadellos funktionierenden alten Kopfbahnhof ersetzen soll, immer neue Milliarden verschlingen würde, ficht ihn nicht an.

Bewegung in die Diskussionen könnte ein Schreiben zweier Oberbürgermeister bringen. Hermann-Josef Pilgrim aus Schwäbisch Hall, der Vorsitzender der Sozialdemokratischen Gemeinschaft für Kommunalpolitik, hat sich mit dem Tübinger Grünen und Stuttgart-21-Gegner Boris Palmer zusammengesetzt. In einem Brief an Kretschmann fordern sie eine „ehrliche Prüfung von Alternativen zum Wohle des Landes und seiner Kommunen“.

Ob es dazu kommen wird, könnte sich schon am 16. Januar entscheiden. CDU und FDP haben Grube in den Verkehrsausschuss des Bundestags zitiert und wollen endlich jene Kostentransparenz, die auch Baden-Württembergs Landesregierung seit ihrem Amtsantritt im März 2011 zwar verlangt, aber nie erhalten hat. Mit Blick auf die nahende Bundestagswahl steigt das Problembewusstsein auch bei Verkehrspolitikern der Berliner Regierungskoalition. Vor allem in der CDU hat sich herumgesprochen, dass der bald 20-jährige Streit um das Projekt einer der Gründe für die Niederlage bei der Landtags- oder Stuttgarter OB-Wahl ist. Eine Erkenntnis, die lange Schatten auf die Bundestagswahl im September 2013 wirft.



Stuttgart-21-Gegner vor dem Finanzministerium im Neuen Schloss in Stuttgart. FOTO: DPA

KOMMENTAR

Alle Chancen vertan

VON BRIGITTE HENKEL-WAIDHOFER

Vor Wetten darauf, dass der schon jetzt berühmteste Bahnhof der Republik tatsächlich eines Tages eröffnet wird, sei gewarnt. An der Schwelle zum neuen Jahr ist das Großprojekt seinem Begräbnis näher denn je. Baden-Württembergs Landeshauptstadt mit einem unterirdischen Durchgangsbahnhof anstelle des heutigen Kopfbahnhofs auszustatten und dadurch sowohl Reisezeiten zu verkürzen als auch auf dem heutigen Gleisareal neues Bauland zu schaffen – das schien zunächst eine gute Idee zu sein.

Die schier endlose Kette an Problemen aber, die die Realisierung mit sich bringt, sahen damals nur wenige voraus. Mittlerweile ist sie so lang, dass selbst die Bahn wohl lieber heute als morgen ausstiege. Wenn es sie (noch?) nicht tut, dann vorrangig deswegen, weil aus dem Milliardenlängst ein Prestigeobjekt der Sonderklasse geworden ist. Ausstieg hieße Gesichtswertverlust für Vorstände und Politiker. Sie alle haben sich über inzwischen fast zwei Jahrzehnte der immer offenkundigeren Erkenntnis verschlossen, wie wenig der immense technische und finanzielle

Aufwand in einer vernünftigen Relation zum Nutzen steht.

Dass Stuttgart 21 heute so wackelt, hat ein ganzes Bündel von Ursachen. Die wichtigsten sind die ausufernden Kosten. Ein Narr, wer glaubte, die mittlerweile von der Bahn selbst eingeräumten sieben Milliarden seien das Ende der Fahnenstange. Schon bei diesem Kostenrahmen ist aber nach früheren Bahnkalkulationen das Vorhaben nicht mehr wirtschaftlich. Außerdem scheint sich in Sachen Großprojekte bundesweit der Wind zu drehen: Gigantisches gilt nicht mehr automatisch als Ausweis für Fortschritt. Und so wachsen auch in Stuttgart Zweifel – an der Vollkommenheit deutscher Ingenieurskunst wie an der Zuverlässigkeit von Kostenvorschlägen.

Wenn auch bei der Deutschen Bahn die Skeptiker endlich die Oberhand bekommen, dann wackelt das Projekt nicht mehr nur, dann fällt es. Zumal eigentlich schon ein einziges Argument reichen müsste:

Was in fast 20 Jahren nicht überzeugend geplant und ausgereift in Gang gebracht ist, hat alle Chancen auf eine Realisierung vertan.

politik@weser-kurier.de