

Stuttgart 21

StZ-Sonderbeilage: Fakten · Streitpunkte · Perspektiven

Zur Debatte

Die zehn wichtigsten Themen:
Pro & Contra im Vergleich SEITE III

Zur Übersicht

Strecken, Kosten, Baumaßnahmen:
eine Gesamtschau SEITEN IV und V

Zur Alternative

Kopfbahnhof 21: was sich
hinter der Idee verbirgt SEITE VII

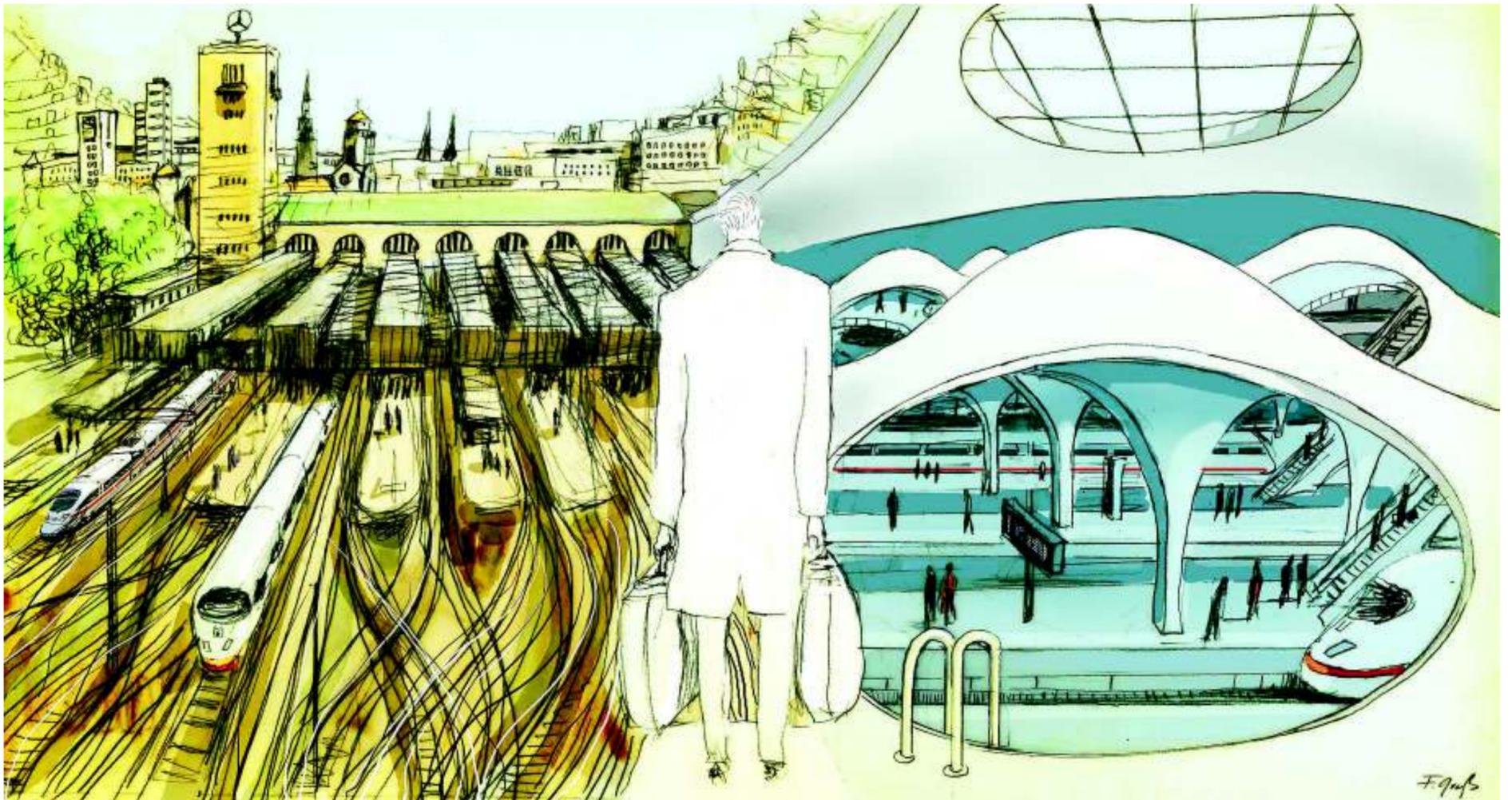


Illustration: Friederike Groß

Die geteilte Stadt

Streitfragen Tiefe Gräben ziehen sich durch die Schwabenmetropole. Die einen kämpfen gegen neue Schienenwege, weil Stuttgart 21 zu teuer sei. Die anderen warnen, dass bei einem Aus für das Milliardenprojekt die Zukunft verspielt wird. Eine Standortbestimmung. *Von Achim Wörner*

Die riesigen Abrisssbagger leisten ganze Arbeit. Mit erstaunlicher Geschwindigkeit haben sie den Nordflügel des Stuttgarter Hauptbahnhofs weggebissen und eine „klaffende, himmelschreiende Wunde“ hinterlassen. So empfindet es die Dame, 64 Jahre alt und nach eigenem Bekunden „gut situiert“, die an diesem Spätsommertag vor dem Bauzaun steht. Sie findet es „absolut empörend“, wie eines der Stuttgarter Wahrzeichen, der denkmalgeschützte, einst von dem Architekten Paul Bonatz entworfene Bau, „regelrecht verstümmelt“ wird.

Die Gegner sagen:
Der Höhepunkt der Proteste ist noch längst nicht erreicht.

Die Dame ist nicht allein. Zehntausende gehen inzwischen gegen Stuttgart 21 auf die Straße, obwohl – oder gerade weil – sie Gastgeber des momentan größten Infrastrukturprojekts in Europa sind. Seit mitten in den Sommerferien mit dem Abriss des Nordflügels begonnen wurde, sind die im Februar gestarteten Bauarbeiten erstmals sichtbar. Und seither wird die Stadt regelmäßig von Massenaufmärschen lahmgelegt. Was es heißt, dagegen zu sein, erfahren längst nicht nur die eigentlichen Adressaten des Widerstands, die in der Villa Reitzenstein, im Rathaus oder der Bahn-Zentrale residieren, sondern auch unbeteiligte Bürger, Autofahrer, Einzelhändler. Sie werden von den Demonstranten blockiert oder umarmt. Einen Mittelweg gibt es kaum, ganz im Gegenteil. Es

ist, als wäre Napoleon 200 Jahre nach seinem Durchmarsch durch Württemberg wieder mit seiner elementaren Frage erschienen: Bist Du für mich? Oder gegen mich?

Das Aktionsbündnis der Gegner prophezeit, der Höhepunkt der Proteste sei noch nicht erreicht. Grüne, Umweltverbände und andere Initiativen haben sich darin zusammengeschlossen. Um zu verhindern, dass 282 alte Bäume im Schlossgarten für den neuen Tiefbahnhof abgeholzt werden, üben selbst ältere Semester, wie man sich bei Bedarf an Stämme kettet. Längst wird nicht mehr nur in der Landeshauptstadt mobil gemacht gegen die Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart, sondern auch vielerorts in der Region: mit Pfeifen und Vuvuzelas. Beseelt sind die Protestierer von der Idee, doch noch Schaden abzuwenden von Stadt, Region und Land. Zu teuer, zu riskant ist ihnen der Plan der Bahn.

Der grüne Bundestagsabgeordnete Winfried Hermann spricht gar – wenn auch im Blick auf die ICE-Strecke

gen Ulm – vom „größten Kostenknaller in der deutschen Eisenbahngeschichte“.

„Jetzt oder nie“, sagen hingegen Befürworter wie der SPD-Politiker Wolfgang Drexler, der bis vor einer Woche „Mister Stuttgart 21“ war. Zwei Dekaden lang sei geplant worden, alle vom Volk gewählten Parlamente vom Gemeinderat bis zum Bundestag haben über alle Jahre hinweg ihren Segen gegeben. Zudem würde das bei einem Baustopp eingesparte Geld nicht in Stuttgart in soziale Projekte fließen, sondern andersorts verbaut. Doch spätestens in der Euphorie von 2007, als nach Jahren des Ringens der Durchbruch erzielt wurde, haben der damalige CDU-Premier Günther Oettinger und Co. es versäumt, die Menschen mitzunehmen und ihnen Stuttgart 21 wenigstens noch einmal zu erklären. Die Regierenden hätten ihr Volk kennen müssen.

Das Land der Dichter und Denker? Gewiss gilt das in einer Gegend, in der Daimler und Bosch Ge-

schichte geschrieben haben. Wahr ist aber gleichermaßen, dass der Fortschrittsglaube der einen hierzulande immer auf eine Veränderungsscheu der anderen gestoßen ist. 1845 etwa, als die erste Bahnstrecke Württembergs zwischen Cannstatt und Untertürkheim eingeweiht wurde, schwante Ärzten, dass die Zugfahrt bei den Passagieren „unfehlbar eine Gehirnerkrankung erzeugen“ wird. Doch so weit muss gar nicht zurück, wer Beispiele für eine skeptische Grundhaltung finden will. Gegen den Bau des Fernsehturmes in den 50er Jahren gab es so wilden Protest, dass die Stadt aus dem Projekt aussteigen musste. Und die Verlängerung der Piste am Flughafen hat in den 80er und 90er Jahren für schwere Verwerfungen gesorgt – ebenso wie zuletzt der Bau der Landesmesse auf den Fildern.

Der Hang, wider den Stachel zu löcken, ist ein Wesenszug der Landsleute an Neckar und Nesenbach. „Zu Autoritäten, ob von Gottes oder von Bürgers Gnaden, haben die Schwaben immer am liebsten Abstand gehalten“, hat Anton Hunger, der frühere Porschesprecher mit dem Faible für die Württemberger, einst konstatiert – und sich auf Wilhelm I. berufen. Die Schwaben lernten gleich nach der Geburt zwei Wörter, habe der König geklagt: „Noi“ und „nedda“ »

Die Befürworter sagen: Jetzt oder nie – sonst wird das Geld in anderen Regionen verbaut.

An die Leser

StZ-Sonderbeilage Ihre Meinung ist gefragt

Auf Wunsch vieler Leser hat die StZ-Redaktion noch einmal Daten und Fakten rund um das Milliardenprojekt und mögliche Alternativen zusammengetragen, all dies nach bestem Wissen und Gewissen. Viel Informatives findet sich in der Beilage – und doch nur eine Auswahl aus einer Fülle von Aspekten. Deshalb sollen weitere Schwerpunkte folgen. Lassen Sie uns wissen, was Sie interessiert und wie Sie Stuttgart 21 sehen. StZ

Kontakt Zuschriften an die Stuttgarter Zeitung, Postfach 10 60 32, 70049 Stuttgart, via Fax (07 11/72 05-12 73) oder per Mail (redaktion@stz.zgs.de).

Fortsetzung auf Seite II



Die geteilte Stadt

Fortsetzung von Seite 1

» nein und nicht. „Dass es bei aller Loyalität“, so Hunger, „irgendwo eine Grenze gibt, jenseits derer der gänzlich unheroische Württemberger zu bocken beginnt, haben schon viele erfahren müssen.“

Angestachelt wird Volkes Renitenz diesmal zusätzlich. 67 000 Stuttgarter haben vor drei Jahren für einen Bürgerentscheid unterschrieben. Doch der CDU-Oberbürgermeister Wolfgang Schuster glänzt bei der Übergabe der Unterschriftenlisten im Rathaus durch Abwesenheit. Das haben ihm viele angekreidet, wie auch die Eröffnung des Weindorfes in diesem August, das er sich und den geladenen Gästen nicht vermiesen lassen will, nur weil einige Tausend gegen den eben begonnenen Abriss des Nordflügels demonstrieren. Keiner der Adressaten des Protestes, auch nicht der neue Ministerpräsident, stellen sich zunächst – was die Stuttgart-21-Gegner als „Arroganz der Macht“ interpretieren.

Dass auf Seiten der Widerständler partiell religiöser Eifer regiert, steht auf einem anderen Blatt. Das feierliche Gelöbnis, das der frühere Intendant der Bachakademie, Andreas Keller, mit Demonstranten gebetet hat – „Wir geloben, den Bahnhof zu schützen...“ – ist ein Symbol dafür. Und auch an anderer Stelle erfährt das Projekt fragwürdige Überhöhungen, wenn am Bauzaun Vergleiche mit dem Platz des himmlischen Friedens oder Stalingrad gezogen werden. Allen Ernstes spielt der Schauspieler Walter Sittler mit seinem „Schwabentreich“ auf argentinische Mütter an, die in den 70er, 80er Jahren gegen eine Diktatur angelärmt haben. Zur Erinnerung: in Argentinien sind Zehntausende verhaftet, ermordet und ins Exil getrieben worden.

Aber auch auf der anderen Seite fehlt es nicht an Provokationen. Bei einer der jüngsten „Montagsdemonstrationen“ ließen die Bauherren genüsslich weiter den Nordflügel demontieren. Und wenn der CDU-Grande Heribert Rech dieser Tage den Heimatvertriebenen erklärt, sie seien Leute, die sich immer der Zukunft verschrieben hätten, während andere im Schlossgarten „auf den Bäumen sitzen“, ist klar, dass damit weiter Öl ins Feuer gegossen wird.

Deutlich wird auf diese Weise allerdings, dass sich inzwischen eine Gegenbewegung zur Gegenbewegung formiert. Als Reaktion auf die Proteste stehen nun jene auf, die sich bisher versteckt und bedeckt gehalten haben. Mehr als 30 000 Freunde hat Stuttgart 21 binnen kurzer Zeit im sozialen Netzwerk Facebook gefunden. Es gibt Läufe für das Großprojekt. Die Wirtschaftsverbände melden sich plötzlich zu Wort, die die Politik beschwören, ja nicht eine einmalige Chance auszulassen. Städtetag und Gemeindegremien, die Vertretungen aller Kommunen in Baden-Württemberg, stärken den Machern den Rücken. Auch politisch gewinnt die Debatte an Fahrt, zumal angesichts der nahenden Landtagswahl im März 2011. Spätestens seit sich Angela Merkel in Sachen Stuttgart 21 positioniert und das Thema auch zu einem bundespolitischen gemacht hat, ist klar, dass die Befürworter den Protest nicht mehr nur hinnehmen wollen. Für Merkel und den CDU-Ministerpräsidenten Stefan Mappus geht es um die Verlässlichkeit parlamentarischer Entscheidungen sowie die Selbstblähung einer Republik, die vom Technologieexport lebt und deren Wohlergehen einer funktionierenden Infrastruktur bedarf. Es geht ihnen aber gewiss auch um die politische Führung in einem Bundesland, das stets in CDU-Hand war. Denn gerade das könnte sich jüngsten Umfragen zufolge ändern.

Vieles spricht also dafür, dass sich die Auseinandersetzungen weiter zuspitzen – nachdem der Streit die Stadt ohnehin schon gespalten hat. Und doch wächst die Zahl der Besonnenen, die beide Seiten mahnen, sich wenigstens zuzuhören und im Idealfall ein produktives Klima wieder herzustellen. Wie das gelingen könnte, ist nach dem gestrigen „Friedensgipfel“ von Befürwortern und Gegnern weiter offen. Hilfreich aber könnte es sein, Worte des evangelischen Stadtdékans Hans-Peter Ehrlicher im Herzen zu bewegen. Anders als die Fragen nach Krieg und Frieden oder nach medizinischen Fragestellungen sei Stuttgart 21 an sich „keine Problematik, die die Würde der Menschen berührt“, so Ehrlicher. Bei der Frage nach politischer Kultur gehe es dagegen sehr wohl darum, die Würde der jeweils anderen zu respektieren.

Der Konflikt Es geht um mehr als nur einen Bahnhof – wer sind die wichtigsten Akteure?



Stefan Mappus, Ministerpräsident Er steht erst seit Februar an vorderster Front – doch hat der Pforzheimer Stefan Mappus (44) nie Zweifel aufkommen lassen, dass er Stuttgart 21 durchsetzen will. Seine Bekenntnisse zum Projekt sind von einer teils brüskierenden Direktheit. Kein Wunder, dass die Projektgegner im CDU-Mann Mappus einen neuen Lieblingsfeind entdeckt haben. Auf ihren Karikaturen ist fast nur der Ministerpräsident zu sehen.



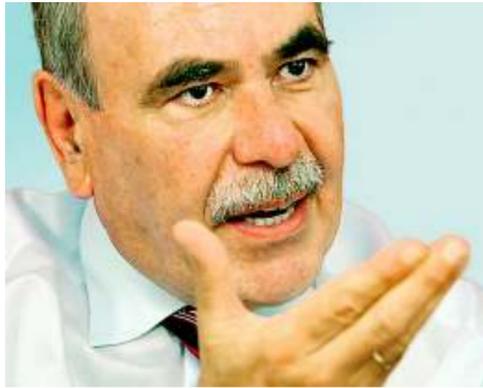
Rüdiger Grube, Bahn-Chef Der Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn unterscheidet sich von den Vorgängern in zwei Punkten. Erstens: er ist einer von hier. Viele Jahre hat der Hamburger Rüdiger Grube (59) bei Daimler gearbeitet, er wohnt in Gchingen. Zweitens: Grube zeigt diplomatisches Geschick und nimmt die Gegner ernst. Seine Bemühungen, der Bahn wieder etwas Vertrauenswürdigkeit zu verleihen, sind dennoch vorerst nicht weit gediehen.



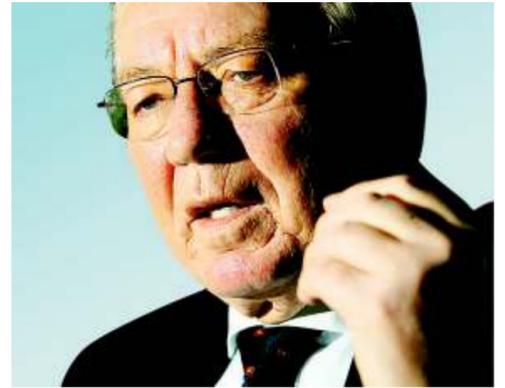
Wolfgang Schuster, Stuttgarter OB Lange hatte man den Eindruck, die teils sehr persönlichen Angriffe gegen seine Person hätten Wolfgang Schuster (61) verbittert, ja resignieren lassen. Seine Gegenattacken fielen deshalb rüder aus als man es von Schuster gewohnt ist. Jetzt aber müht er sich wieder redlich, mit den Gegnern ins Gespräch zu kommen. Seine etwas spröde Art macht ihn allerdings nicht gerade zum idealen Vermittler des Projekts.



Angela Merkel, Kanzlerin Lange hatte sie geschwiegen, doch vor kurzem hat Angela Merkel (56) mit wenigen Sätzen klar Position bezogen. Man brauche keinen Volksentscheid, sagte sie, die Landtagswahl sei die Abstimmung über Stuttgart 21. Jetzt wissen die Gegner, dass die Kanzlerin nicht nachgeben will. Jetzt weiß Verkehrsminister Peter Ramsauer, was Priorität zu haben hat. Und jetzt kennt Stefan Mappus seinen Schicksalstag: den 27. März.



Ivo Gönner, OB von Ulm Seit fast 19 Jahren ist Ivo Gönner (58) Oberbürgermeister in Ulm – und das sozialdemokratische Urgestein wird nicht müde zu betonen, dass die Neubaustrecke von überragender, ja existenzieller Bedeutung sei. So sieht das im Übrigen auch der Städtetag, die Vertretung der großen Kommunen im Land, dem der Rathauschef vorsteht. Vom Taktieren seiner SPD in Sachen Stuttgart 21 hält Ivo Gönner vor allem eines: gar nichts.



Udo Andriof, neuer „Mister Stuttgart 21“ Er hat erst gestern sein Amt angetreten – die Wahl des ehemaligen Regierungspräsidenten ist ein Zeichen der Kompromisslosigkeit. In der Sache gilt Andriof (68) nämlich als hart. Die geplante Neckarbrücke des Nordoststrings etwa heißt bei Gegnern bis heute „Andriof-Brücke“. Allerdings: das Bahnprojekt kennt er aus dem Effeff und ist in schwierigen Diskussionen wie etwa um die neue Landesmesse gestählt.

Pro & Contra: die Köpfe

Menschen Hinter einem so großen Projekt und einem so gewaltigen Protest stehen viele Macher – dennoch lassen sich aufseiten der Befürworter wie der Gegner einige wenige zentrale Figuren benennen. Wir stellen sie vor. Von Thomas Faltin und Erik Raidt



Walter Sittler, Schauspieler Der in Chicago geborene Darsteller hätte sich wohl kaum träumen lassen, dass er einmal diese Frage gestellt bekommt: Wollen Sie eigentlich Oberbürgermeister von Stuttgart werden? Die TV-Talkerin Sandra Maischberger sprach mit dem 57-Jährigen über dessen Engagement in der Protestbewegung. Für viele Gegner von Stuttgart 21 aus dem bürgerlichen Milieu ist Walter Sittler eine Identifikationsfigur geworden.



Gangolf Stocker, Stadtrat der SÖS Der 66-Jährige polarisiert wie vielleicht kein anderer Kopf der Bewegung gegen Stuttgart 21. Er gründete in den 90er Jahren die Initiative Leben in Stuttgart – kein Stuttgart 21. Heute ist Gangolf Stocker der Sprecher des Aktionsbündnisses K 21. Der Kunstmaler, der eine parteipolitische Vergangenheit unter anderem bei der DKP und der PDS hat, ist der eigentliche Antreiber und Organisator des Protests.



Werner Wölfle, Fraktionsvorsitzender der Grünen Er ist die politisch einflussreichste Figur im Kampf gegen Stuttgart 21. 2009 gelang ihm als Fraktionschef im Stuttgarter Gemeinderat ein historischer Erfolg: Die Grünen, die auf allen Ebenen gegen das Projekt zu Felde ziehen, wurden erstmals in einer Großstadt stärkste Kraft im Rathaus, und Wölfle (57) wurde Stimmenkönig. Er zieht oft hinter den Kulissen die Strippen, sein Wort hat Gewicht.



Hannes Rockenbach, Stadtrat SÖS Er spielt bei den Protesten gegen Stuttgart 21 oft die Rolle des Provokateurs, der mit spektakulären Aktionen auch Grenzen überschreitet: Im Juli besetzte er mit anderen Aktivisten den Nordflügel des Bahnhofs und hielt eine Fensterrede. Im August kletterte der 30-Jährige über ein Sperrgitter und wurde von der Polizei vorübergehend festgenommen. Mit Rockenbach identifizieren sich viele jüngere Demonstranten.



Boris Palmer, OB von Tübingen Der Sohn des Remstalrebellens Helmut Palmer hat sich gegen das Projekt positioniert. Im Streit bleibt seine Rolle zuweilen undurchsichtig: Immer wieder mischt sich Palmer (38) in die Debatte ein, um sich dann wieder zurückzuziehen. Zuletzt sagte er, er habe kein Interesse, 2012 als OB-Kandidat in Stuttgart anzutreten. Zwischen ihm und Wolfgang Schuster fielen in einem Briefwechsel harte Worte.



Gerhard Pfeifer, Bund für Umwelt und Naturschutz Seine Stimme gilt als eine der moderaten auf der Seite der Projektgegner. Der 48-jährige Diplombiologe ist Regional-Geschäftsführer des BUND. Pfeifer zweifelt den umweltpolitischen Nutzen des Tiefbahnhofs an: „Stuttgart 21 ist kein Ökologieprojekt. Es gelingt nicht, Verkehr von der Straße auf die Schiene zu bringen.“ Die Bahn, kritisiert Pfeifer, habe in Stuttgart „ihre Glaubwürdigkeit verspielt“.

Der Konflikt Um diese Argumente kreist seit Jahren die hitzige Debatte

Die zehn wichtigsten Streitpunkte

Debatte Trotz aller Emotionalität hat sich bei Stuttgart 21 eine Sachdebatte auf hohem Niveau entwickelt. Wir stellen die zentralen Positionen vor – die Aussagen der Gegner und Befürworter basieren auf deren Internetseiten. Die StZ hat zudem eine Gewichtung versucht – wobei manche Frage, Stand heute, nicht abschließend zu beantworten ist.

Das sagen die Gegner



Wie teuer wird Stuttgart 21?

Die Gegner sehen in den Berechnungen der Befürworter „politische Zahlen“. Sie verweisen auf mehrere Gutachten, die weit höhere Kosten vorhersagen. Der Bundesrechnungshof habe bereits 2008 die Kosten für Stuttgart 21 auf mehr als 5,3 Milliarden Euro geschätzt. Das Büro Vieregk & Rössler berechnete sogar einen Preis von 6,3 Milliarden Euro; die Neubaustrecke kommt nach deren neuesten Berechnung auf mindestens fünf Milliarden Euro. Die Gegner gehen deshalb von mindestens elf Milliarden Euro für Stuttgart 21 und die Neubaustrecke aus.

Wie leistungsfähig ist Stuttgart 21?

An der Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs bestehen erhebliche Zweifel. Die Gegner sehen vor allem bei den Zu- und Abfahrten Engpässe, da der Regionalverkehr nicht mehr wie heute die S-Bahn-Gleise nutzen und ein Zug nicht mehr jeden Bahnsteig erreichen könne. Der Ausfall einer Weiche reiche, um Störungen zu verursachen. Außerdem könne beim Tiefbahnhof die Zahl der Gleise später nicht mehr erweitert werden, wenn der Bedarf bestehe. Sie kritisieren weiter, dass nur die Neubaustrecke, aber nicht der Tiefbahnhof schnellere Verbindungen ermögliche.

Was bringt Stuttgart 21 für den Nahverkehr?

Ein integraler Taktfahrplan, also Zuglinien in regelmäßiger Frequenz, sei durch Stuttgart 21 nicht mehr möglich, weil der Durchgangsbahnhof beispielsweise längere Haltezeiten nicht mehr erlaube, so die Gegner. Dadurch würden sich die Reisezeiten verlängern, Verbindungen ganz wegfallen, und das Umsteigen werde umständlicher. In der Vergangenheit habe die Bahn den Nahverkehr zwar ausgebaut, aber sehr oft auf Kosten des Fernverkehrs. Unterm Strich seien die Verbindungen deshalb langsamer, und der Komfort in den Zügen sei schlechter geworden.

Welchen Nutzen hat die Neubaustrecke nach Ulm?

Die Gegner kritisieren, dass Züge früher die Strecke von Stuttgart nach München in 2:04 Stunden geschafft hätten; wenn man in die bestehende Strecke investierte, könne man diese Zeit wieder erreichen. Durch die Neubaustrecke werde die Fahrt lediglich auf 1:58 Stunden verkürzt. Die Kosten-Nutzen-Rechnung geht nach Auffassung der Gegner deshalb nicht auf.

Wie sicher ist das Mineralwasser?

Die Gegner sehen Stuttgart 21 als „bisher massivsten Eingriff in die Ökologie“ und auch in die Grundwasserströme: Die Mineralquellen könnten dadurch gefährdet werden oder gar versiegen. Der anthroposophische Arzt Godhard M. Husemann schrieb 1998 in einem Aufsatz, dass der Arbeitskreis für Wasserversorgung, dem er angehört, vor allem befürchtet, dass das Druckniveau der Mineralquellen im Muschelkalk unterschritten werde.

Wie steht es um die Sicherheit der Tunnel?

Tunnelbauwerke bergen nach Ansicht der Gegner immer höhere Kosten- und Sicherheitsrisiken als eine offene Strecke. So zeige das Beispiel Staufen im Breisgau, dass Anhydrit gefährliche Folgen hat, wenn Wasser eindringt. Der Gipskeuper quillt dann auf. Auch in Stuttgart könnten so Häuser Schaden nehmen und die Tunnelwände rissig werden. Ihre Befürchtungen sind noch gestiegen, seit Rüdiger Grube im Dezember 2009 verkündet hat, es würden beim Betonstahl und beim Spritzbeton aus Kostengründen Einsparungen vorgenommen. 218 Millionen Euro weniger will Grube für die Tunnel ausgeben.

Wie ökologisch ist das Projekt?

Die Gegner zielen vor allem darauf ab, dass für die Baugrube des neuen Tiefbahnhofs 282 zum Teil jahrhundertealte Bäume in den Schlossgartenanlagen gefällt werden müssen. Da während der Bauzeit das Grundwasser abgesenkt werden müsse, drohten viele weitere Bäume im Park zu vertrocknen. Bei der Planalternative K 21 könnten die freien Flächen viel lockerer bebaut werden, was dem Stadtklima guttue.

Welche Behinderungen bringen die Bauarbeiten?

Für die Gegner sind die Behinderungen während der Bauzeit kein vorrangiges Thema – auf der Website der Projektgegner finden sich dazu keine Informationen. Klar ist aber für sie, dass über mindestens ein Jahrzehnt hinweg unzählige Lastwagen durch die Stadt fahren und die Bürger durch Lärm, Abgase und Straßensperrungen belastet werden. Die Gegner befürchten auch, dass die Bauarbeiten deutlich länger dauern werden als bis 2019.

Wie wichtig ist Stuttgart 21 für die Wirtschaft und für die Arbeitsplätze in Stuttgart?

Nur ein geringer Teil der Aufträge wird an Unternehmen in der Region vergeben, glauben die Gegner – denn die Bahn müsse die Gewerke europaweit ausschreiben. Auf den Baustellen von Stuttgart 21 würden vor allem ausländische Arbeitskräfte zu Dumpinglöhnen eingesetzt.

Wie gut ist Stuttgart 21 geplant?

Die Gegner verweisen darauf, dass das Projekt in Grundannahmen wie in Details falsch geplant sei. So werde die Neubaustrecke mit längst überholten Planzahlen begründet – schon heute würden nur noch halb so viele Züge fahren, wie in den Annahmen zugrunde gelegt sei. Neuere schwere Güterzüge könnten auch den neuen Alaufstieg nicht bewältigen. Am Flughafen entstehe ein neuer Bahnhof, obwohl es bereits eine S-Bahn-Station gebe.

Das sagen die Befürworter



Im Dezember 2009 haben die Projektpartner eine neue Kostenrechnung vorgelegt. Danach werden für Stuttgart 21 jetzt 4,088 Milliarden Euro veranschlagt, wobei erhebliche eingeplante Einsparungen erst noch zu erzielen sind. Die Neubaustrecke nach Ulm ist mit 2,89 Milliarden Euro veranschlagt. Die Bahn sieht mit dieser Kalkulation nur noch geringe Risiken, dass die Kosten enorm steigen könnten. Baupreissteigerungen seien berücksichtigt, der Baugrund sei sehr gut untersucht. Da zusätzlich der Risikofonds existiere, seien „die vorhersehbaren Risiken abgedeckt“.

Die Bahn betont, dass der Tiefbahnhof deutlich leistungsfähiger sei als der Kopfbahnhof. Der bisherige Bahnhof habe zwar 16 Bahnsteiggleise, aber nur fünf Gleise für die Ein- und Ausfahrt aller Züge. Dadurch entstünden Engpässe, weil sich die Wege der ein- und ausfahrenden Züge überschneiden. Der neue Durchgangsbahnhof hat acht Zu- und Abfahrtsgleise. Durch den Fildertunnel werde der Filderraum optimal erschlossen und der Flughafen an das Schnellbahnnetz angeschlossen.

Die Befürworter heben eine bessere Anbindung vieler Städte in der Region und schnellere Fahrzeiten hervor. Vom Flughafen nach Bietigheim-Bissingen dauere die Fahrt künftig nur noch 27 statt bisher 56 Minuten. Da der Fernverkehr über den Fildertunnel abgewickelt werde, könne auf der alten Filstalstrecke eine S-Bahn-Strecke verwirklicht werden. Fahrgäste, die vom Süden der Region in Richtung München reisen wollen, könnten bereits am Flughafen einsteigen. Zudem könnten künftig Regionalzüge zum Beispiel von Aalen nach Tübingen durchfahren. Wartezeiten auf den Anschlusszügen fielen dadurch.

Da auf der Neubaustrecke Züge bis zu 250 Stundenkilometer schnell fahren können, würden die Verbindungen in den Südosten schneller. Die Fahrzeit von Stuttgart nach Ulm verkürze sich von 54 Minuten auf 28. Bis München liege die Fahrzeit bei 1:42 Stunden; dabei ist die Zeitersparnis durch die im Ausbau befindliche Strecke von Augsburg nach München berücksichtigt.

Die Mineralquellen lägen zwischen 30 und 50 Meter tiefer als der neue Bahntunnel, sagen die Projektpartner. Der S-Bahn-Tunnel, der in den 80er Jahren gebaut worden ist, reiche tiefer in den Untergrund als der Tiefbahnhof. Durch ein aufwendiges System an Ausgleichsmaßnahmen beim Grundwasser, das 30 Millionen Euro kostet, sowie durch eine aufwendige Überwachung der Quellen will der Bauherr dafür sorgen, dass sich die hydrogeologischen Verhältnisse unter Stuttgart nicht verändern – dann könne auch kein Mineralwasser aufsteigen.

Rund die Hälfte der 117 Kilometer an neuen Schienenstrecken führt durch 20 Tunnel. Die Bahn habe detaillierte Untersuchungen und Probebohrungen angestellt, um mögliche Risiken aufgrund des Gesteins für die Tunnel zu erkunden. Diskutiert wird immer wieder über Anhydrit, der sich bei Kontakt mit Wasser ausdehnt. Für die spätere Sicherheit der Fahrgäste im Tunnel habe die Bahn ein vierstufiges Sicherheitskonzept entwickelt. So werde die Gefahr eines Unfalls im Tunnel von vornherein minimiert, weil bei Stuttgart 21 für jede Fahrtrichtung ein eigener Tunnel zur Verfügung stehe – Züge begegnen sich deshalb nicht.

Durch die attraktiveren Bahnverbindungen könnten bis zu 18 Millionen Autofahrten mit 350 Millionen Kilometern pro Jahr auf die Schiene verlagert werden. Daneben werde der Schlossgarten um 20 Hektar Fläche vergrößert. Allein dabei sollen 293 Bäume neu gepflanzt werden, dazu bis zu 5000 weitere in den neuen Wohnquartieren. Durch die Bebauung des Gleisfeldes würden wertvolle Freiflächen anderswo vor der Versiegelung bewahrt.

Für die Neuordnung des Bahnnotens Stuttgarts werden acht Millionen Kubikmeter Abraum abtransportiert und 1,5 Millionen Kubikmeter Beton zum Bau von Tunneln und Bahnhöfen zu den Baustellen gefahren. Der Bauherr will einen Großteil des Aushubs in der Innenstadt über eine eigene Baustraße transportieren und am Nordbahnhof auf die Schiene verladen. In anderen Bereichen, wie beim Tunnelangriff in Degerloch an der Sigmaringer Straße, fahren die Lastwagen aber auf den normalen Straßen. Die Befürworter verhehlen nicht, dass es über Jahre hinweg zu Beeinträchtigungen kommen wird – für ein Projekt dieser Dimension seien die Behinderungen aber relativ gering.

Mit dem Projekt Stuttgart 21 und der Neubaustrecke nach Ulm würden rund 7000 Arbeitsplätze direkt geschaffen. Da Stuttgart künftig besser erreichbar sei und hinter dem Hauptbahnhof ein neuer Büro- und Gewerbestandort entstehe, würden dauerhaft 10 000 weitere Arbeitsplätze im Land entstehen.

Die Deutsche Bahn bezeichnet Stuttgart 21 häufig als das bestgeplante Schienenprojekt in Deutschland. Bis dato wurden 430 Millionen Euro für die Planungen eingesetzt.

Eine Abwägung der Fakten

Die derzeitigen Kostenschätzungen für Bahnhof und Neubaustrecke schwanken zwischen sieben und elf Milliarden Euro. Niemand, auch Bahn-Chef Rüdiger Grube nicht, ist beim heutigen Stand in der Lage, die Kosten exakt zu bestimmen.

Bei normalem Betrieb dürfte der neue Tiefbahnhof seine Aufgaben voll und ganz erfüllen. Unklar ist, wie anfällig er bei Störungen ist – was Verspätungen und Zugausfälle bedeuten könnte.

Vor allem für die Menschen im Süden der Region Stuttgart liegen die Vorteile auf der Hand. Für alle Bewohner wird die Anfahrt zum Flughafen einfacher. Ob die durchlaufenden Zuglinien wirklich Vorteile gegenüber heute bringen, bleibt dagegen strittig.

Die Neubaustrecke war lange Zeit selbst bei den Gegnern unumstritten. Eine deutliche Beschleunigung gegenüber heute wird jedenfalls erreicht – die Frage ist, ob die Kosten im Verhältnis zum Nutzen stehen.

Ein Restrisiko bleibt immer – doch muss man anerkennen, dass der Bauherr alles Erdenkliche getan hat, um die Mineralquellen zu schützen.

Für den Tunnelbau gibt es strenge Richtlinien, deren Einhaltung vom unabhängigen Eisenbahnbundesamt geprüft werden. Insofern werden bei Stuttgart 21 sicherlich keine „Schmalspurtunnel“ gebaut. Dennoch: trotz aufwendiger Voruntersuchungen können Risiken beim Baugrund nicht ausgeschlossen werden.

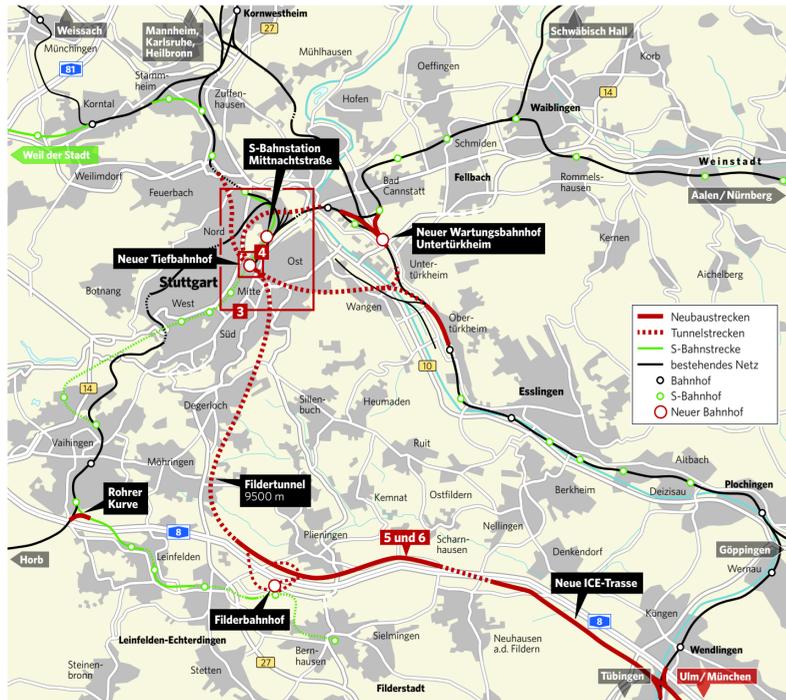
Das Ziel, mehr Menschen zum Bahnfahren zu bewegen, ist richtig. Es ist aber fraglich, ob so viele Menschen zum Umsteigen bewegt werden können wie die Bahn behauptet. Die alten Bäume im Schlossgarten sind ein gewaltiger Verlust.

Trotz aller Maßnahmen werden die Beeinträchtigungen erheblich sein – da sollte man sich nichts vormachen. Vor allem gibt es nicht nur am Hauptbahnhof eine Baustelle, sondern wegen der Tunnel und der neuen Bahnhöfe auch in Feuerbach, Untertürkheim, Wangen, Degerloch und am Flughafen.

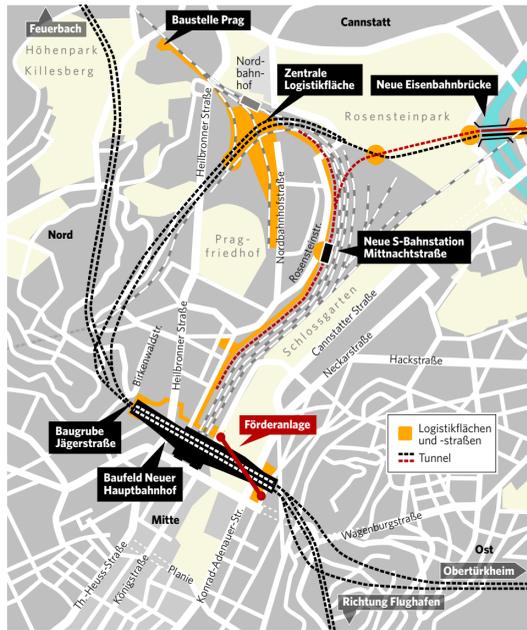
Während der Bauarbeiten werden sicherlich Arbeitsplätze geschaffen. Wie viele Jobs das Projekt auf Dauer erzeugt, kann dagegen heute niemand seriös vorhersagen.

Schon kurz nach Baubeginn ist der S-Bahn-Verkehr erheblich und auf Monate hinaus gestört worden, weil eine Genehmigung des Eisenbahnbundesamtes erloschen ist – dies spricht nicht für eine detaillierte Planung und Bauausführung der Bahn.

2. DAS GESAMTKONZEPT: SO SOLL DER NEUE BAHNKNOTEN STUTTGART AUSSEHEN



3. DIE BAUSTELLEN: DAS GROSSE GRABEN IN DER CITY



„Mauern fallen in einer deutschen Stadt, aber dieses Mal jubeln nur wenige. Das Ausmaß und die Dauer des Protests hat die Politiker erschütterte.“

Aus der „New York Times“ vom 15. September 2010

4. DER EINGRIFF IN DIE GRÜNLANDEN: LICHTAUGEN IM PARK



1. Der neue Tiefbahnhof Diese Visualisierung zeigt, wie künftig der Bonatz-Bau im Zusammenspiel mit den Lichtaugen aussehen könnte. Im Vordergrund befindet sich der Mittlere Schlossgarten. Visualisierung: Ingenhoven architects

Ein Großprojekt unter der Lupe

Was heute Woche für Woche Zehntausende von Demonstranten auf die Straße treibt, fing 1994 mit großen Worten an: Stuttgart 21 sei eine „Jahrhunderchance für die Landeshauptstadt“.

Die Superlative sind verschwunden, heute prägt ein wütender Protest die Stadt. Je erbitterter gestritten wird, desto unklarer werden die Konturen von Stuttgart 21.

1. Der neue Tiefbahnhof 1997 gewann der Düsseldorfer Architekt Christoph Ingenhoven den internationalen Bahnhofswettbewerb.

Übersicht Während die „New York Times“ über Stuttgart 21 berichtet und die ganze Stadt über den Bahnhof diskutiert, gerät eine Frage in den Hintergrund: um was geht es eigentlich genau?

Von Erik Raidt (Text), mit Infografiken von Rainer Czarnetzki, Michael Krause und Manfred Zapletal

2. Das Gesamtkonzept Das milliardenschwere Bauvorhaben setzt sich aus zwei Einzelteilen zusammen: An erster Stelle steht das Verkehrskonzept.

3. Die Baustellen Wenn die Pläne aus den neunziger Jahren verwirklicht werden wären, hätte Stuttgart die Zeit der Großbaustellen bereits hinter sich.

4. Der Eingriff in die Grünanlagen Christoph Ingenhovens Lichtaugen würden künftig von einem der Haupteingänge des neuen Tiefbahnhofs am Kurt-Georg-Kiesinger-Platz zum Mittleren Schlossgarten führen.

5. Die ICE-Neubaustrecke Nicht nur der Bahnhof kommt unter die Erde. Ein Großteil der neuen Schnellstrecke zwischen Wendlingen und Ulm entsteht im Untergrund.

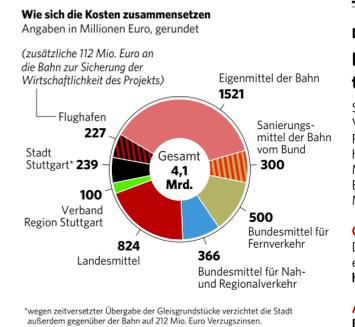
6. Die europäische Dimension Die ICE-Neubaustrecke auf der Schwäbischen Alb ist nur eine kleine Teilstrecke – wenn man über die Grenzen hinausblickt.

7. Die Fahrzeiten Künftig soll der neue Stuttgarter Bahnhof über ein Ringsystem an den Regional- und den Fernverkehr angeschlossen werden.

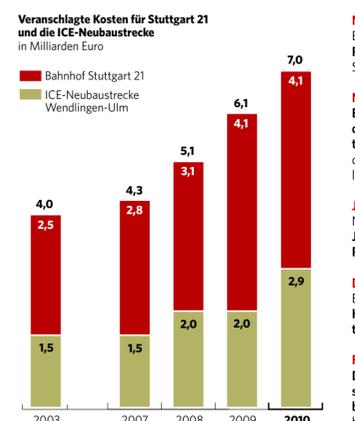
8. Die Kostensteigerung Als über Stuttgart 21 erstmals nachgedacht wurde, rechnete man noch in D-Mark.

9. Die Aufteilung der Kosten Stand 2010 rechnet die Bahn mit Gesamtkosten von exakt 4,088 Milliarden Euro für Stuttgart 21.

9. WER ZAHLT WAS BEI STUTTGART 21? Chronik



8. DIE KOSTEN SIND GESTIEGEN



7. SCHNELLER UNTERWEGS

Kürzere Fahrzeiten durch Stuttgart 21 und die neue ICE-Strecke (in Minuten)



6. PARIS, STUTTGART, BRATISLAVA: DIE EUROPÄISCHE SCHNELLBAHNSTRECKE



Dramaturgie eines Großprojekts

Euphorisch begrüßt, totgesagt und wiederbelebt

Stuttgart 21 – das ist auch die schwäbische Variante der „Unendlichen Geschichte“: Als die Pläne für das Projekt 1994 präsentiert wurden, hieß der Stuttgarter Oberbürgermeister Manfred Rummel, der Ministerpräsident Erwin Teufel und der Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann. Ein kurzer Blick zurück:

Oktober 1988 Der Verkehrswissenschaftler Gerhard Heimerl erläutert die Idee für einen Durchgangsbahnhof in Stuttgart.

April 1994 Bahn, Land, Stadt und Bund stellen die Pläne für Stuttgart 21 vor. Ministerpräsident Erwin Teufel und Bahn-Chef Heinz Dürr verständigen sich auf den Anschluss des Flughafens an die neue ICE-Strecke Stuttgart-Ulm.

November 1995 Bahn, Bund, Land und Stadt unterzeichnen eine Rahmenvereinbarung zur Finanzierung von Stuttgart 21.

November 1997 Entscheidung im Architektenwettbewerb für den Hauptbahnhof: der Entwurf von Christoph Ingenhoven gewinnt. Sein Entwurf mit den futuristischen Lichtaugen findet zum damaligen Zeitpunkt große Zustimmung.

Juli 1999 Neuer Bahn-Chef, andere Schwerpunkte: Johannes Ludewig wendet sich gegen das Projekt und verhängt einen Planungsstopp.

Dezember 1999 Erneuter Kurswechsel: Der neue Bahn-Chef Hartmut Mehdorn will an Stuttgart 21 festhalten. Die Finanzierung ist aber weiter ungeklärt.

Februar 2000 Das Land erklärt sich zu einer milliardenschweren Zusammenarbeit mit der Bahn bereit. Die Bedingung: Stuttgart 21 und die Neubaustrecke müssen realisiert werden. Die Stadt sagt zu, Bauflächen von der Bahn zu kaufen.

Februar 2001 Land und Bund einigen sich auf eine Vorfinanzierung.

Juli 2001 Bahn, Stadt, Land und Region machen in einer Ergänzung zum Rahmenvertrag von 1995 weitere finanzielle Zusagen.

November 2001 Das Planfeststellungsverfahren für Stuttgart 21 beginnt.

Dezember 2001 Beim größten Grundstückskauf in der Geschichte Stuttgarts erwirbt die Stadt 109 Hektar Gelände, die durch den Bau des Tiefbahnhofs frei werden. Der Preis für den Riesenbauplatz: 459 Millionen Euro.

Juli 2002 Bahn, Stadt, Land und Flughafen unterzeichnen den Finanzierungsvertrag für den Bau des Filderbahnhofs. Die Flughafengesellschaft übernimmt 51 Millionen Euro an den Kosten von 128 Millionen Euro.

September 2002 Das Anhörungsverfahren für den Tiefbahnhof beginnt.

April 2003 Öffentliche Erörterung der Pläne für den ersten Planungsschnitt. Ende des Jahres wird über Finanzierungsprobleme spekuliert.

Juli 2004 Das Eisenbahnbundesamt genehmigt den Bau des Tiefbahnhofs.

Oktober 2004 Wahl des Oberbürgermeisters in Stuttgart. Boris Palmer zieht vor dem zweiten Wahlgang zurück – und stellt Bedingungen. Später sagt er, Schuster habe einen Bürgerentscheid zugestimmt, falls das Projekt deutlich teurer werde.

Juli 2007 Bund, Bahn, Stadt und Land einigen sich auf die Finanzierung und die Risikoabsicherung.

November 2007 Gegner des Projekts überreichen im Rathaus 67 000 Unterschriften für einen Bürgerentscheid über Stuttgart 21.

April 2009 Die Projektträger unterzeichnen in der Villa Reitzenstein die Finanzierungsverträge für Stuttgart 21. Der damalige Ministerpräsident Günther Oettinger sagt: Weiterer Widerstand ist zwecklos.

August 2010 Die Abbrucharbeiten am Nordflügel des Bahnhofs beginnen. Der Protest ist zu einer Massenbewegung geworden. Zehntausende gehen jede Woche auf die Straße. Stuttgart 21 wird ein bundespolitisch wichtiges Thema, bei dem sich die Kanzlerin einschaltet. era

Pressestimmen

Weltweite Resonanz

„Das Projekt lässt die Deutschen aufschreien“

Der Widerstand gegen das Projekt Stuttgart 21 hat mittlerweile weltweit Aufmerksamkeit erregt – in vielen ausländischen Medien staunt man über den kreativen Protest der Deutschen. Wir drucken einige Presseauszüge.

„S 21 hat in Stuttgart den Putz des Laissez-faire abgekratzt. Aus dem Meinungssturm, der in Stuttgart als ‚Bruddelei‘ vernehmbar war, ist ein Disput geworden. Es herrscht hier ohnehin ein spezielles Diskursklima, eine wetterleuchtende Freude am Untergang. Der Verschwörungsinstinkt des Schwaben, der überall Sauereien wittert, kommt derzeit auf seine Kosten. Mehr noch: er schlägt um in Aktion.“
Die Zeit, 9. September 2010

„In den kommenden Wochen könnte es in Stuttgart die Auferstehung von Wühl, Gorleben und Startbahn West geben, all diese Mythen, nur in einer bürgerlicheren Variante, denn die Leute haben angefangen, ihre Stadt zu lieben, sie lassen sich nicht bevormunden, und alle Gewalt geht doch wohl vom Volke aus, oder etwa nicht.“
Der Tagesspiegel, 13. August 2010

„Stuttgart 21 ist kein schlechtes Projekt: Die Strecke Stuttgart-Ulm ist eine der langsamsten in Europa (...). Das soll nun behoben werden. Und Stuttgart, die im Kessel eingeklemmte Stadt, bekommt Platz zum Wachsen, einen neuen Stadtteil in der Innenstadt. Dagegen kann man nichts sagen. Außer, dass man mittlerweile den Eindruck hat, es gebe gar kein Kosten-Nutzen-Verhältnis, als habe man die Kontrolle über den Preis verloren.“
Süddeutsche Zeitung, Dezember 2009

„Der Bahnhof ist ein eindrucksvolles Gebäude, eine Steinfestung, die man fast für ein Gefängnis halten könnte.“
New York Times, 14. September 2010

„Das prestigeträchtigste Bauvorhaben, das die Deutsche Bahn jemals in Angriff genommen hat.“

Handelsblatt, 26. August 2010

„Das Projekt Stuttgart 21 und die Neubaustrecke nach Ulm sind ein verkehrspolitischer Irrweg. Die Großinvestition bietet kaum Vorteile für den Fernverkehr. Andere Schienenprojekte wären weit wichtiger. Fachleute und sogar ein Bahn-Vorstand warnten frühzeitig – und wurden übergangen.“
Der Spiegel, 13. September 2010

„Die Revolution der braven Schwaben, die sonst kaum geneigt sind, die etablierte Ordnung infrage zu stellen, ist zum Lehrbeispiel für die Soziologen in Deutschland geworden.“
L'Alsace, 5. September 2010

„Um nicht falsch verstanden zu werden: der Grundgedanke von Stuttgart 21 ist sinnvoll. Kopfbahnhöfe passen nicht mehr in die Zeit. Der in Stuttgart ist zudem sanierungsbedürftig, sein Gleisbett zerschneidet und verunstaltet die ohnehin nicht pittoreske Stadtmitte. Ein Ausbau der Strecke nach Ulm ist überfällig, und richtig Zeit sparen Fahrgäste eben nur, wenn der Bahnhof umgestaltet wird. Der Punkt der Kritik entzündet sich daran, wie das Projekt geplant wurde. Die hohen Mehrkosten lassen den Verdacht aufkommen, dass es das längst noch nicht war.“
Die Welt, Dezember 2009

„An diesem Punkt wird der schöne Plan schwierig. Stuttgart 21 ist ein typisches Prestigeprojekt von Politikern und Unternehmern, die fremdes (öffentliches) Geld ausgeben, großgeredet und kleingerechnet. Die Schwaben und das Sparen, das gehört eben doch nicht immer zusammen. Jedoch fragt sich jetzt mancher, ob es nicht eine Nummer kleiner gegangen wäre.“
FAZ, 1. September 2010

„Das Bahnprojekt Stuttgart 21 lässt die Deutschen aufschreien.“
Le Figaro, 27. August 2010

„Stuttgart 21, der ambitionierte Plan, den Hauptbahnhof unter die Erde zu verlegen und die Gleisstränge großräumig neu zu ordnen, ist zu einer Projektionsfläche der Politikverdrossenen geworden. Anderswo ist die Wut nicht ohne weiteres zu begreifen.“
Financial Times Deutschland, 26. August 2010

„Es ist eines der ambitioniertesten Bauprojekte in Europa – doch wandelt es sich jetzt in ein gewaltiges politisches Problem, das den Niedergang der kränkelnden Koalition von Kanzlerin Angela Merkel zu beschleunigen droht.“
The Independent, 9. August 2010

Was wäre, wenn Stuttgart 21...

Perspektiven Die Bahn hält am Zeitplan für den Bau des Tiefbahnhofs fest – die Gegner sind überzeugt, das Projekt noch stoppen zu können. In zwei Szenarien stellen wir dar, wie es je am Stuttgarter Hauptbahnhof weitergehen könnte. *Von Mathias Bury*



Eigentlich sind die Weichen für Stuttgart 21 gestellt – aber nichts ist unumstößlich, sagen die Gegner.

Foto: photothek

... wie bisher geplant gebaut wird?

Bauplan Ende 2019 sollen Stuttgart 21 und die ICE-Strecke nach Ulm fertig sein. Einige Genehmigungen fehlen allerdings noch.

Der offizielle Auftakt der Arbeiten hat Anfang Februar stattgefunden. So richtig ins Bewusstsein der Öffentlichkeit gedrungen ist der Bau von Stuttgart 21 aber erst im August, seit Demonstrationen mit Zehntausenden von Bürgern den Abriss des Nordflügels am Hauptbahnhof begleiteten.

Wie gehen die Bauarbeiten nun weiter? Die Bahn macht dazu nur grobe Angaben und begründet dies mit den laufenden Ausschreibungen, von denen die genauen Zeitpläne abhängig seien. Bis November jedenfalls soll der umstrittene Abriss des Nordflügels vollzogen sein, so dass über diesen Bereich der Zugang zum Hauptbahnhof erfolgen kann. Denn noch in diesem Jahr soll die Baustelle für das Technikgebäude eingerichtet werden, das im Untergrund des Bahnhofsvorplatzes entstehen wird.

Die Bahn beabsichtigt auch, noch im Herbst im weiteren Umkreis des Hauptbahnhofs mit dem Aufbau des Leitungssystems zum Grundwassermanagement zu beginnen. Ein 17 Kilometer langes oberirdisches Netz mit 90 Tiefbrunnen soll gewährleisten, dass während der Bauarbeiten die Verhältnisse in den wasserführenden Bodenschichten stabil bleiben und die Mineralquellen keinen Schaden nehmen.

Als Baubeginn für den 9,5 Kilometer langen Fildertunnel zum Flughafen gibt das Kommunikationsbüro der Bahn 2011 an. In diesem Zuge soll auch mit dem Tunnelabschnitt des unterirdischen Ringverkehrs nach Untertürkheim begonnen werden. Ob nächstes Jahr nur die Baustellen für die beiden Tunnelabschnitte eingerichtet werden oder schon der Vortrieb beginnt, konnte das Unternehmen nicht sagen.

Noch im Herbst soll der Bau der ICE-Strecke nach Ulm offiziell beginnen.

Mit dem Aushub der rund 800 Meter langen Baugrube für den Tiefbahnhof kann jedenfalls erst begonnen werden, wenn das Gleisvorfeld umgebaut ist und die Bahnsteige um rund 120 Meter verschoben sind. Dies wird laut Bahn im Sommer 2012 der Fall sein. Dann erst kann die unter der heutigen Bahnsteighalle durchführende Baustraße zum Umschlagplatz für Aushub und Baustoffe am Nordbahnhof eingerichtet werden. Die Baustraße auf dem Gleisgelände an der Rosensteinstraße wird dann im nächsten Jahr eingerichtet.

Zwei der sieben Abschnitte von Stuttgart 21 sind noch nicht planfestgestellt. Der in Untertürkheim vorgesehene Abstellbahnhof befindet sich in der Anhörung. Für den Filderbahnhof zwischen Flughafen und Messe ist das Verfahren noch nicht eröffnet, hier muss die Bahn nach der kürzlich erfolgten Ausnahmegenehmigung zur Nutzung der S-Bahn-Gleise für Fern- und Regionalzüge noch Unterlagen einreichen.

Nach heutigem Zeitplan soll Stuttgart 21 Ende 2019 fertig sein. Nach einer Hauptbauphase von fünf bis sieben Jahren sollen die eisenbahntechnischen Einrichtungen je nach Fortschritt sukzessive in die Tunneln eingebaut werden. Zuletzt ist ein Probebetrieb von einem Jahr vorgesehen.

Für die ICE-Strecke nach Ulm, die zeitgleich mit Stuttgart 21 in Betrieb gehen soll, läuft das Verfahren noch. Zwei Planungsabschnitte sind aber genehmigt. Die anderen vier sind schon vor geraumer Zeit öffentlich erörtert worden, so dass nur noch die Genehmigungen durch das Eisenbahnbundesamt ausstehen. Im Herbst soll der Bau der Strecke offiziell begonnen werden, mit einer Brücke am Aichelberg.

... doch noch gestoppt würde?

Ausstieg Die Bahn AG und Projektgegner beurteilen auch die Folgen eines Bauabbruchs völlig unterschiedlich.

Eine explizite Ausstiegsklausel gibt es in den Verträgen, die die Projektpartner im April 2009 geschlossen haben, nicht mehr – lediglich die Kosten-Sollbruchstelle von 4,5 Milliarden Euro existiert noch. Vorerst aber müsste jeder Partner, der als erster und einseitig einen Ausstieg erklärt, mit Regressforderungen der anderen Projektträger rechnen.

Das Kommunikationsbüro Stuttgart 21 hat jüngst erläutert, was ein Ausstieg nach seiner Ansicht bedeuten würde. So müsste das Grundstücksgeschäft zwischen Bahn und Stadt, die die frei werdenden Gleisanlagen bereits erworben hat, rückabgewickelt werden. Der Schienenkonzern müsste der Stadt also 459 Millionen Euro, die er 2001 bekommen hat, verzinst zurückerstatten, das seien 740 Millionen Euro. Für Stuttgart 21 verbrauchte Planungskosten von 430 Millionen Euro wären verloren, ebenso Gelder für vergebene Bauaufträge im Umfang von 240 Millionen Euro. Das mache zusammen gut 1,4 Milliarden Euro – die Kosten für die Rückabwicklung von Stuttgart 21 nicht eingerechnet. Diese Summe könnte die Bahn etwa vom Land verlangen, würde dieses nach einem negativen Volksentscheid vertragsbrüchig.

Ganz anders die Sicht des Verkehrsclubs Deutschland (VCD). „Auf die Vertragspartner kommen keine Kosten zu“, sagt der VCD-Landesvorsitzende Matthias Lieb. Demnach lasse sich der Ausstieg aus Stuttgart 21 komplett aus Renditen des eingesetzten Kapitals finanzieren. Die Rückabwicklung des Grundstücksgeschäfts könne die Bahn locker aus den zwischenzeitlich erzielten Renditen schultern, so Lieb; er beziehe sich dabei auf Geschäftsberichte des Bahn-Konzerns. „Aus 459 Millionen

Euro werden bis Ende 2010 rund 1,174 Milliarden Euro“, rechnete Lieb die Wertsteigerung vor. Das Geld reiche aus, die bisherigen Planungskosten für Tiefbahnhof und Neubaustrecke nach Ulm zu finanzieren.

Nicht so weit auseinander liegen die Einschätzungen beider Seiten übrigens, was in den nächsten Jahren zur Verbesserung des Bahnknotens Stuttgart geschähe, wenn das Projekt gestoppt würde. „Es würde lange Zeit nichts passieren“, heißt es beim Stuttgart-21-Büro. Nach der Abwicklung von Stuttgart 21 müssten die Planungen neu begonnen werden, ein fünf bis zehn Jahre dauerndes Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren würde folgen. Alleine die Sanierung des Bestands im und um den Kopfbahnhof, also Gleise, Brücken

und andere Bauwerke, die „an der Grenze ihrer wirtschaftlichen Nutzungsdauer“ seien, würde nach Angaben der Bahn „deutlich über eine Milliarde Euro“ kosten, ohne Verbesserungen. Gebaut werden müsste, wie es bei der Bahn heißt, „unter rollendem Rad“, was die Bauarbeiten kompliziert und langwierig machen würde.

Klaus Arnoldi vom VCD schreckt diese Perspektive nicht. Er ist überzeugt, dass in den nächsten Jahren die 340 Millionen Euro, die vor Jahren in einer Vorstandsvorlage der Bahn als Modernisierungsbedarf bis 2020 genannt worden seien, ausreichen, um das Gleisvorfeld, das Stellwerk und das Bahnhofsgebäude zu erneuern. Danach müsse man prüfen, ob zusätzliche Investitionen überhaupt nötig und finanzierbar seien, etwa die Verbindung auf die Filder und die ICE-Strecke. Arnoldi: „Viel leicht hat man ja auch nur Geld für ein zusätzliches S-Bahn-Gleis nach Göppingen – aber das wäre ja auch nicht schlecht.“

Warum soll der Bahnhof eigentlich unter die Erde?

Tausende von grünen Luftballons schweben über Stuttgart. Und auf den Straßen sind so viele Menschen wie sonst nur bei Fußballspielen. Zurzeit passiert das ständig: In Stuttgart demonstrieren jede Woche Erwachsene, aber auch Kinder und Jugendliche. Auf den Luftballons steht „oben bleiben“. Damit meinen die Bürger den Hauptbahnhof. Der soll umgebaut werden, und zwar unter der Erde.

Warum soll in Stuttgart überhaupt ein neuer Bahnhof gebaut werden?

Der Stuttgarter Hauptbahnhof ist fast 100 Jahre alt. Er wurde zwischen 1914 und 1928 gebaut. Das war noch vor dem Zweiten Weltkrieg. Damals war es in großen Städten üblich, Kopfbahnhöfe zu bauen. Das heißt, die Züge fahren vorwärts rein und rückwärts wieder raus. Die Bahn sagt, das dauert zu lange. Wenn der unterirdische Bahnhof einmal fertig ist, sollen die Züge durch ihn hindurchfahren können. Das nennt sich Durchgangsbahnhof. Die Bauarbeiter haben schon angefangen: Mit großen Baggern haben sie einen Teil des alten Hauptbahnhofs eingerissen. Bis alles fertig

Kurzgeschichte Es ist ganz schön schwer, Kindern zu erklären, was Stuttgart 21 ist – ein Versuch. *Von Andreas Spengler und Erik Raidt*

sein wird, dauert es aber noch viele Jahre.

Warum soll der Bahnhof eigentlich unter die Erde?

In Stuttgart gibt es ein Problem: In der Innenstadt gibt es wenig freien Platz. Deshalb soll der neue Bahnhof unter die Erde verlegt werden. An der Stelle, wo heute die Schienen sind, wird viel Platz frei: Er ist mehr als hundert Fußballfelder groß. Dort können Wohnungen, Büros und Parks entstehen. Die Gegner des neuen Bahnhofs sind sauer, weil dafür viele alte Bäume gefällt werden müssen. Sie haben aber noch mehr Gründe für ihre Demonstrationen.



Auch Kinder machen mit.

Warum streiten sich die Menschen so sehr wegen des Bahnhofs?

Die Politiker streiten schon viele Jahre. Jetzt beschweren sich auch viele Bürger. Sie gehen auf die Straße, um zu zeigen, dass sie keinen neuen Bahnhof wollen. Sie möchten lieber ihren alten behalten. Die Gegner des neuen Bahnhofs sagen, dass der Umbau viel mehr Geld koste, als die Politiker versprochen haben. Viele haben auch keine Lust darauf, dass in Stuttgart in den nächsten zehn Jahren eine Riesenbaustelle am Bahnhof sein soll. Eine Baustelle ist laut und macht Dreck. Die Bahn und viele

Politiker, die etwas zu sagen haben, wollen den neuen Bahnhof aber unbedingt.

Wann hört der Streit auf?

In den vergangenen Monaten haben immer mehr Menschen gegen den Neubau demonstriert. Sie wollen, dass nicht die Politiker entscheiden, ob ein neuer Bahnhof gebaut wird – sie wollen selbst bestimmen. Das nennt sich Bürgerentscheid. Die Politiker sagen, dass das nicht gehe, weil die gewählten Volksvertreter für Stuttgart 21 entschieden haben und weil es schon Verträge gebe. Gegner und Befürworter haben sich ziemlich beschimpft. Jetzt wollen sie aber miteinander reden.

Werden die sich doch noch einigen?

Das wird schwierig: Der Ministerpräsident von Baden-Württemberg, Stefan Mappus von der CDU, hat gesagt: Wir werden auf jeden Fall weiterbauen. Die Gegner sagen ihm, dass sie ihn dafür im nächsten Jahr nicht mehr wählen werden. Im März ist nämlich Landtagswahl. Sie wollen weiter auf die Straße gehen. Wahrscheinlich hört der Streit nicht so bald auf.

Echte Alternative oder wertlose Idee?

Kopfbahnhof 21 Die Streckenvariante der Stuttgart-21-Gegner wurde von Politik und Bahn lange Zeit ignoriert. *Von Thomas Braun*

K21 – unter diesem Kürzel firmiert ein Teilkonzept für die Ertüchtigung des Bahnknotens Stuttgart. Entwickelt wurde es vor allem vom Bund für Umwelt- und Naturschutz (BUND) und dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) als Reaktion auf die Pläne der Bahn, einen unterirdischen Durchgangsbahnhof mit Anschluss an den Flughafen und an die ICE-Neubaustrecke Wendlingen-Ulm zu bauen. Die mehrfach überarbeiteten Ideenskizzen und Entwürfe basieren teilweise auf Varianten aus den 90er Jahren, die von der Bahn selbst geprüft wurden und die eine schrittweise realisierbare, flach trassierte Mischbetriebsstrecke für Personen- und Güterverkehrszüge durchs Neckartal und dann weiter durch Filstal vorsahen. Ein ICE-Halt in Ulm war nicht vorgesehen.

Die Bahn hat aber seit 1988 den Vorschlag des emeritierten früheren Leiters des verkehrswissenschaftlichen Instituts der Universität Stuttgart, Gerhard Heimerl, favorisiert. Dieser sah vor, eine autobahnnahe, bis zu 35 Promille steile Schnellbahnstrecke zwischen Wendlingen und Ulm sowie einen Tiefbahnhof anstelle des derzeitigen Kopfbahnhofs zu errichten. Daraufhin entwickelten die Gegner des Projekts Stuttgart 21 ihre Vorschläge sukzessive weiter. Ihr Hauptmotiv: Die von Heimerl unterstellten zu erwartenden Kapazitätsengpässe des Kopfbahnhofs im Vergleich zu Stuttgart 21 sollten durch entsprechende Modernisierungen und Optimierungen beim Gleisverlauf behoben werden. Dies soll im Wesentlichen dadurch geschehen, dass der Kopfbahnhof mit seinen 16 Gleisen modernisiert wird und dass die Zulaufstrecken ausgebaut werden. Das gilt für die Streckenabschnitte von Bad Cannstatt, die Gäubahn und den Pragtunnel. Zudem soll das Schienenknäuel auf dem heutigen Gleisvorfeld entwirrt werden, um den Fern- und Regionalverkehr zu entzerren.

Zwei Gleise müssten im Neckartal neu gebaut werden.

Zwischen Bad Cannstatt und dem Hauptbahnhof würden demnach zwei neue Gleise für den Regionalverkehr gebaut, die unter dem Rosensteinpark verlaufen würden. Neue Brückenbauten sollen ebenfalls dafür sorgen, dass sich ein- und ausfahrende Züge nicht gegenseitig behindern. In Richtung Ulm-München soll die bestehende Trasse im Abschnitt zwischen Bad Cannstatt und Obertürkheim sechsgleisig ausgebaut werden – die Strecke verläuft in Teilen aufgeständert – und mündet dann zwischen Obertürkheim und Mettingen bei der Deponie Einöd in einen Tunnel, der bei Denkendorf auf der Filder Ebene auf die Neubaustrecke trifft.

Der Anschluss von Messe und Flughafen an den Kopfbahnhof soll über die bestehende Gäubahntrasse mit Regionalzügen und S-Bahnen erfolgen, der Bau eines separaten Tiefbahnhofs beim Flughafen wäre nach dem K-21-Konzept obsolet.

Der Kerngedanke der Variante ist aus Sicht der Ideengeber vor allem die modulare Bauweise: Anders als bei Stuttgart 21 müsste die Trasse nicht in einem Zug realisiert, sondern könnte abhängig von der wirtschaftlichen Situation und der finanziellen Lage der öffentlichen Haushalte entwickelt und gebaut werden. Auch die Länge der Tunnelbauten läge mit rund zehn Kilometern deutlich niedriger als bei Stuttgart 21 (33 Kilometer). Dementsprechend kalkulieren die Kopfbahnhofbefürworter mit deutlich geringeren Kosten, ohne sich freilich auf den Euro genau festzulegen: In Abhängigkeit von der Preisentwicklung läge K 21 nach Angaben der Planer bei einem Viertel bis einem Drittel der Kosten für Stuttgart 21, die offiziell mit maximal 4,5 Milliarden Euro inklusive Risikofonds kalkuliert sind.

In jüngster Zeit ist das anfangs müde belächelte K-21-Konzept sogar von den Projektträgern von Stuttgart 21 zur Alternative geädelt worden. So hatte erst jüngst der Exprojektsprecher und Esslinger SPD-Landtagsabgeordnete Wolfgang Drexler unter Bezugnahme auf eine veraltete K-21-Variante erklärt, es sei davon auszugehen, dass dieses Konzept realisiert werde, falls Stuttgart 21 doch noch scheitere. Ebenfalls vor wenigen Tagen hatte einer der Väter von Stuttgart 21, Gerhard Heimerl, die Kostenschätzung für K 21 in Frage gestellt: Er rechnet mit 3,7 Milliarden Euro. Und seit geraumer Zeit befasst sich auch der Technik-Vorstand der SSB, Wolfgang Arnold, intensiv mit den von ihm ausgemachten Defiziten der Alternative, die es eigentlich gar nicht geben dürfte: Nicht nur der frühere baden-württembergische Regierungschef Günther Oettinger hatte Stuttgart 21 stets für „alternativlos“ erklärt.

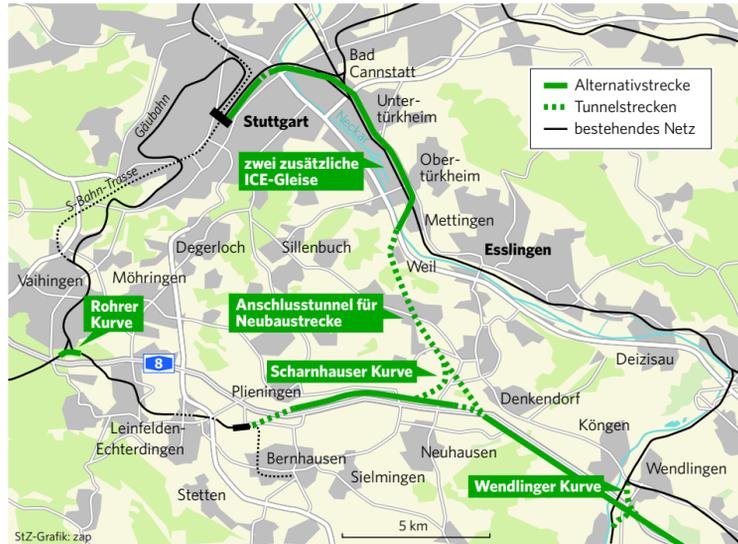
Die Vergleichbarkeit beider Szenarien ist nur schwer möglich: Während die Bahn Hunderte Millionen Euro in die Planung für Stuttgart 21 gesteckt hat, haben die Kopfbahnhofbefürworter ihre Vorschläge ohne entsprechende finanzielle und personelle Ressourcen entwickelt. Festzuhalten bleibt: Für die Alternative Kopfbahnhof 21 gibt es derzeit weder eine Planfeststellung noch eine gesicherte Finanzierung. Im Falle eines Scheiterns von Stuttgart 21 freilich müsste sich die Bahn wohl oder übel mit Alternativen für den Bahnknoten Stuttgart beschäftigen.

Die Kosten sollen bei höchstens 1,5 Milliarden Euro liegen.



Viele Menschen sehen im K-21-Konzept eine ernstzunehmende Alternative. Foto: Steinert

K 21 - EIN TUNNEL FÜHRT VOM NECKARTAL AUF DIE FILDER



Zitate

Die Gegner Von fernen Politikern und unsinkbaren Schiffen

„Oben bleiben – unter die Erde kommen wir früh genug.“
„Wenn Stuttgart 21 das Herz Europas sein soll, wie muss es dann erst um das Hirn bestellt sein?“
„Je abgehobener die Politiker, desto höher die Zäune.“
„Wer den Bahnhof quält, wird abgewählt.“
„Halt! Zonengrenze! Sie verlassen den demokratischen Sektor der Stadt Stuttgart.“

„Ihr baut keinen Prellbock ab, sondern die Demokratie.“

Spruch am Bauzaun vor dem mittlerweile abgerissenen Nordflügel

„Die Titanic? Unsinkbar!
Der Papst? Unfehlbar!
Stuttgart 21? Unumkehrbar!
Träumt weiter.“

„Lügenpack“

„Für VfB Stuttgart und Hauptbahnhof gilt: oben bleiben!“

„Wir brauchen keinen ‚Palazzo Prozzi‘.“

„Schuttgart“

Zitate am Bauzaun am Hauptbahnhof

„Wir werden dich beschützen.“

„Unser Park
Unsere Bäume
Unser (noch) friedliches Stuttgart.“

„Finger weg vom Park“

Zitate, die im Schlossgarten an Bäumen hängen und auf Schildern stehen

Die Befürworter Vom Wohlstand und von den Milliarden

„Die Bahn braucht dieses Projekt, und wir werden das jetzt auch machen, so wie wir es immer gesagt haben.“
Rüdiger Grube, Bahn-Chef

„Auf eine Milliarde mehr oder weniger kommt es nicht an.“

**Edmund Hug im September 2009
Vorsitzender des Forums Region Stuttgart**

„Ich bin froh, dass am Ende aller oft langwierigen Rechts- und Gerichtsverfahren das verkehrspolitische und städtebaulich richtige Konzept bestätigt worden ist. Wir sollten dies alle akzeptieren.“

Manfred Rommel in einem offenen Brief an die Bürger

„Der Fehdehandschuh ist mir hingeworfen worden, ich nehme ihn auf.“

Stefan Mappus beim Landestag der Jungen Union am 18. September 2010 in Ehingen

„Wie man gegen Fortschritt sein kann, verstehe ich überhaupt nicht. Egal, wie viele Jahre, Jahrzehnte oder Jahrhunderte man zurückschaut, war immer die Region wirtschaftlich vorne, die die beste Infrastruktur hatte.“
Stephan Vuckovic, Triathlet

„Der Tiefbahnhof ist die einzige Chance für diese Region, ihre wirtschaftliche Stärke und den Anschluss an die anderen Wachstumszentren abzusichern.“

Wolfgang Drexler (SPD), Ex-Stuttgart-21-Sprecher

„Wer seinen Wohlstand im heutigen Wettbewerb behaupten will, muss über alle modernen Verkehrsträger angebunden sein. Deshalb braucht das Autoland Baden-Württemberg auch die Schiene. Nicht zulasten der Straße, sondern als Teil eines zukunftsorientierten Gesamtkonzeptes – Stuttgart 21 ist dafür ein Muss!“
Dieter Zetsche, Daimler-Chef

Ein Flügel ist mittlerweile schon gestutzt

Kein Bauwerk steht momentan so im Blickpunkt der Öffentlichkeit wie der Stuttgarter Hauptbahnhof. Und wohl noch nie in seiner Geschichte war er derart geliebt und geschätzt bei den Bürgern, dass sie ihn zur Verhinderung des geplanten Teilabrisses sogar umzingelt haben – wenn auch zunächst vergeblich.

Rückblende. Trotz hoher Investitionen, die die Königlich Württembergische Staatseisenbahn zwischen 1890 und 1900 im Raum Stuttgart getätigt hatte, „machte sich die Unzulänglichkeit der Gleisanlagen immer stärker bemerkbar“, so der Historiker Andreas M. Rantzsch, „wobei der entscheidende Engpass der Hauptbahnhof war“. Dieser stand damals neben dem Königsbau in der heutigen Bolzstraße, die Eisenbahn war längst für breite Schichten zum bevorzugten Transportmittel geworden.

Vom Jahr 1900 an hatte es deshalb vielfältige Überlegungen gegeben, wie die Bahn in Stuttgart ertüchtigt werden könnte. Nach Abwägung aller Umstände und der Bewertung vieler Pläne wurde der Standort an der Schillerstraße festgelegt. Wilhelm II., der König Württembergs, unterzeichnete mit Datum vom 13. August 1907 das entscheidende Gesetz. Und doch sollte es weitere sieben Jahre dauern bis zum Baubeginn des Umblicus sueviae, dem Nabel Schwabens, wie die Architekten Paul Bonatz und Friedrich Eugen Scholer ihren Entwurf nannten.

Unter 70 Konkurrenten hatte das Stuttgarter Gespann das Rennen im Bahnhofswettbewerb gemacht, mit einem Entwurf, der noch deutlich verändert werden sollte. Der Turm etwa, längst ein Wahrzeichen

Protest Der Hauptbahnhof ist ein Kulturdenkmal von Rang. Sein Fall wird im Oktober nochmals vor Gericht verhandelt. *Von Achim Wörner*

der Stadt, wanderte spät in die Achse der Königstraße. Paul Bonatz hat darauf in seinen Lebenserinnerungen angespielt: „Von der Notwendigkeit, einfacher zu werden, war ich überzeugt, aber wie dies den Beamten der Eisenbahndirektion klarmachen“, so der Architekt. „Der Chef des Hochbauamtes war Oberbaudirektor Neuffer, der mich wie einen Sohn liebte. Diesen be-

trübte ich am tiefsten. Als ich ihm die letzte Änderung des Turms vorlegte, das Weglassen des Tambours und das geradlinige Hinaufführen, da seufzte der Mann auf: ‚s wird immer wüchser, aber’s passt zum andren – meinewege, machet Se’s.“

Vierzehn Jahre lang wurde an dem Bahnhof gebaut – weil der Turm durch 289 im Boden verankerte Pfähle abgestützt wer-

den musste, weil das wellige Gelände teilweise mehrere Meter aufgeschüttet und eingeebnet werden musste, vor allem aber weil während des Ersten Weltkriegs die Arbeiten ruhten. Finanzielle Probleme kamen hinzu. Am Ende stand ein Bauwerk, in dem manche Anklänge an die Naziarchitektur erkennen, das für andere aber gekennzeichnet ist durch die „Schönheit der Architektur“ wie auch durch eine „hohe Funktionalität“. Der Stuttgarter Planer und Denkmalexperte Matthias Roser jedenfalls hat den Bau früh als ein „vergessenes Meisterwerk der Architektur“ gerühmt.

Von einem vergessenen Meisterwerk kann inzwischen aber keine Rede mehr sein. Renommierte Architekten, Historiker und Denkmalschützer aus aller Welt haben sich zuletzt für den kompletten Erhalt der denkmalgeschützten Zugstation starkgemacht. Bisher ohne Erfolg. Selbst den Klagen des Bonatz-Enkels Peter Dübbers im Blick auf das Urheberrecht war kein Erfolg beschieden. Erneut hat er Einspruch eingelegt. Am 6. Oktober will das Oberlandesgericht über die Berufung entscheiden – zu einem Zeitpunkt jedoch, da der Nordflügel schon gefallen ist.

Die Bahn, die seit 2006 über das Baurecht für einen neuen Tiefbahnhof verfügt, erachtet die Flügel des Bahnhofs lediglich als „funktionale Zweckbauten“, die verzichtbar seien. Die Haupthallen und der Turm blieben ja stehen. Neben dem Nordflügel soll denn auch der mächtige Südflügel zum Schlossgarten hin fallen, wiewohl erst im nächsten Jahr. Damit werde, so viel steht auch für den Verband der Deutschen Kunsthistoriker fest, „ein Wahrzeichen Stuttgarts massiv beschädigt“.



Das waren noch Zeiten: der Hauptbahnhof kurz nach der Eröffnung 1922.

Foto: StZ

Ausgerechnet

Zahlen zum Projekt

Von Fakten, Schätzungen und vermeintlichen Gewissheiten

69 112 Menschen gingen bei der Großdemonstration am 10. September 2010 gegen Stuttgart 21 auf die Straße. Diese Zahl benannte anschließend das Aktionsbündnis K 21.

35 000 Demonstranten zählte die Polizei am selben Tag nach der Auswertung von Luftbildern. Die beiden Quellen geben bei den Demonstrationen regelmäßig stark voneinander abweichende Schätzungen ab.

44 sogenannte Montagsdemonstrationen fanden bisher gegen Stuttgart 21 statt. Erstmals versammelten sich die Gegner des Tiefbahnhofs im Herbst des vergangenen Jahres. Bei den Veranstaltungen gibt es neben politischen Reden auch ein Kulturprogramm.

109 Hektar Fläche stehen für die städtebauliche Entwicklung in der Stadt zur Verfügung, wenn die derzeit bestehenden Gleisflächen einmal überbaut werden können. Dort sollen vor allem Wohnungen und neue Grünflächen entstehen.

54 Prozent der Menschen in Baden-Württemberg lehnen Stuttgart 21 laut der jüngsten Umfrage im Auftrag der Stuttgarter Zeitung ab. Bei der am 9. September veröffentlichten Studie befürworteten 35 Prozent der Befragten das Projekt, elf Prozent legten sich nicht fest.

10 Milliarden Euro könnte die Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm letztlich schlimmstenfalls kosten, glaubt das Münchner Büro Viereggs & Rössler. In dem Gutachten, das die Grünen in Auftrag gegeben hatten, kommen die Experten zu Kosten, die mindestens bei 4,6 Milliarden Euro liegen. Die Bahn rechnet jedoch mit Gesamtkosten in Höhe von lediglich 2,9 Milliarden Euro.

9500 Meter lang ist der längste von fünf Tunnels, die auf der ICE-Neubaustrecke gegraben werden sollen. Der Fildertunnel verbindet den Tiefbahnhof in der City mit dem neuen Filderbahnhof.

049 ist die Nummer jenes Prellbocks, der am 2. Februar 2010 verschoben wurde und damit symbolisch für den Baubeginn des Projekts steht. In der kleinen Schalterhalle des Hauptbahnhofs versammelte sich die Politprominenz, draußen stand eine aufgebrauchte Menschenmenge, die sie auspuffte.

14 Jahre dauerte seinerzeit die Errichtung des Bonatz-Baus, dessen Nordflügel nun abgerissen wurde. Die Bauzeit lag zwischen 1914 und 1928. Der Bonatz-Bau gilt als wichtiges Bauwerk der Stuttgarter Schule.

9 Jahre werden vergehen, bis der neue Tiefbahnhof eingeweiht wird – falls der derzeitige Zeitplan eingehalten wird.

Service

Im Internet

Wissenswertes rund um das Bahnprojekt

Hier finden Sie weitere Informationen

// www.stuttgarter-zeitung.de/stuttgart21

Der offizielle Internetauftritt der Projektpartner
// www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de

Das Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21
// www.kopfbahnhof-21.de

Weitere Internetseiten von Befürwortern
Verein mit prominenten Unterstützern
// www.prostuttgart21.de

Private Arbeitsgruppe von Bürgern
// www.stuttgart21-ja-bitte.de

Unterstützer rund um Pfarrer Johannes Bräuchle
// www.prosit-21.de

Weitere Internetseiten von Gegnern
Die Schützer der Parkbäume
// www.parkschuetzer.de

Der Bund für Umwelt und Naturschutz
// www.bund.net/stuttgart

Initiative Leben in Stuttgart – kein Stuttgart 21
// www.leben-in-stuttgart.de

Der Verkehrsclub Baden-Württemberg
// www.vcd-bw.de

Im Turm des Hauptbahnhofs gibt es eine große Ausstellung zu Stuttgart 21. Sie ist täglich geöffnet von 10 bis 18 Uhr, donnerstags bis 21 Uhr.



Die Landesbank (rechts, Bildmitte) ist längst fertig, die neue Bibliothek entsteht gerade (unten, Mitte). Die Gleisgrundstücke können erst in einem Jahrzehnt bebaut werden. Foto: Beytekin

Wohnen mitten in der City

Städtebau Für viele liegt die Jahrhundertchance von Stuttgart 21 weniger im Verkehrsprojekt als in der städtebaulichen Perspektive: Hinter dem Hauptbahnhof werden, frühestens von 2021 an, etwa 80 Hektar Fläche frei. Eine neue Innenstadt soll entstehen. Von Thomas Faltin

Berlin hat es vorgemacht, Hamburg steckt mittendrin, und auch in Stuttgart könnte es eines Tages so kommen: große innerstädtische Flächen, wie der Potsdamer Platz oder die Hafen-City, werden plötzlich frei, und mitten im Zentrum der Stadt kann etwas völlig Neues entstehen. Im Stuttgarter Rathaus sehen viele in dieser städtebaulichen Vision die eigentliche Jahrhundertchance von Stuttgart 21. Insgesamt 109 Hektar könnten neu bebaut werden – 29 Hektar stehen heute schon auf dem A1-Areal (neue Bibliothek) und dem C1-Areal (innerer Nordbahnhof) zur Verfügung; 80 Hektar werden erst nach der Eröffnung der Tiefbahnhofs, wenn die heutigen Gleise abgebaut und der Boden saniert ist, zu Bauland. Das ist frühestens 2021, vermutlich aber erst 2023 der Fall.

Oberbürgermeister Wolfgang Schuster wird nicht müde, die städtebaulichen und ökologischen Vorzüge dieses Projekts zu preisen. Durch diese Grundstücke könnten die wenigen Freiflächen in Stuttgart vor der Bebauung bewahrt bleiben. Zum Vergleich: jährlich werden in Stuttgart etwa 30 Hektar durch Gebäude und Straßen versiegelt.

11 000 Wohnungen und Gewerbe mit 20 000 Arbeitsplätzen entstünden in der neuen City. Die Schlossgartenanlagen würden um 20 Hektar erweitert. Und er verspricht, dass die neuen Viertel auf höchstem ökologischem Standard errichtet werden: „Wir haben die Chance, dort eine CO₂-freie Stadt zu bauen“, sagte Schuster vor kurzem.

Er selbst wird allerdings nicht mehr OB sein, wenn es zum Schwur kommt. Doch hat die Stadt eine wichtige Voraussetzung geschaffen, um ihre Versprechen einlösen zu können: Sie hat der Bahn schon 2001 die Gleisgrundstücke abgekauft und kann so alleine entscheiden, was dort gebaut wird. Dafür hat sie 459 Millionen Euro bezahlt. Hier beginnt aber bereits die Kritik am städtebaulichen Konzept. Denn viele Gegner sehen im frühen Erwerb der Areale eine versteckte Subvention des Projekts. Die Befürworter sagen selbst, dass die Bahn 280 Millionen Euro an Zinsen zahlen müsste, wenn die Stadt die Grundstücke zurückgäbe.

Vor allem aber befürchten viele Kritiker des Projekts, dass hinter dem Hauptbahnhof eine zwar neue, aber gesichts- und leblose Innenstadt aus dem Boden wächst. Denn die hohen Grundstückspreise – in der



Das umrandete Gebiet zeigt die bebaubaren Flächen. Die Areale A1 und C1 werden auf jeden Fall Bauland. Foto: Storck Montage; Schlösser

Stuttgarter City werden oft weit mehr als 1000 Euro pro Quadratmeter verlangt – könnten sich nur zahlungskräftige Investoren wie Banken und Versicherungen leisten. Als Beweis wird gerne der Neubau der LBBW am Bahnhof herangezogen. Dort gibt es kaum einen Laden, und nach Büro-

schluss drehen höchstens einige Skater ihre Runden – eine Geisterstadt. Selbst die neue Bibliothek, die derzeit gebaut wird und zunächst für ihre Schönheit gelobt wurde, gerät in die Kritik: Das Gebäude wirke wie eine Festung – abweisend und menschenfeindlich. Die Stadt beteuert dagegen, dass sie mit Geschäften in den Erdgeschossen und einem hohen Anteil an Wohnungen dafür sorgen werde, dass die neue City lebt.

Im Übrigen sollen die Stuttgarter an der Entwicklung dieses neuen Rosensteinviertels mitarbeiten können. Der Sturm der Entrüstung, der derzeit über die Projektpartner hinwegfegt, ist zu einem großen Teil dem Umstand geschuldet, dass die Bürger das Gefühl haben, sie hätten bei Stuttgart 21 nicht mitreden können. Beim Städtebau will die Stadt es besser machen: Noch im November soll mit einer ersten Veranstaltung der Startschuss für eine Bürgerbeteiligung fallen. Bürger und Fachleute sollen unter professioneller Moderation ihre Ideen einbringen. Im Moment existiert für die spätere Nutzung der Gleisfelder nur ein Rahmenplan aus dem Jahr 1997. Noch ist also weitgehend offen, wie die neue Stuttgarter City einmal aussehen wird.

Ein Bauprojekt verändert das Parteiensystem

Wahlen Dank Stuttgart 21 sind die Grünen in Stuttgart stärkste Kraft geworden. Nun machen sie sich daran, auf Landesebene die SPD zu überflügeln. Ob sie der Macht damit näher kommen, ist ungewiss. Denn die CDU will von Schwarz-Grün nichts mehr wissen. Von Reiner Ruf

Die Bauarbeiten für Stuttgart 21 haben gerade begonnen, doch die politische Landschaft ist durch das Projekt bereits gründlich umgepflügt worden. Das gilt in erster Linie für die Landeshauptstadt, in der sich die Grünen im Widerstand gegen den Tiefbahnhof zur stärksten politischen Kraft entwickelt haben. Schon bei der OB-Wahl 1996 hatte sich der damalige Grünen-Kandidat Rezzo Schlauch mit seiner Kritik am Tiefbahnhof ein programmatisches Alleinstellungsmerkmal gesichert, welches dazu beitrug, dass er im zweiten Wahlgang fast 40 Prozent erreichte – nur knapp vier Prozent weniger als Wolfgang Schuster von der CDU.

Damals waren gerade zwei Jahre seit der Erstpräsentation der Projektskizze vergangen. Interessant ist die Erinnerung an jenen OB-Wahlkampf deshalb, weil Parallelen zur Landespolitik im Herbst 2010 aufscheinen. Nur ist jetzt, im Vorfeld der Landtagswahl im März kommenden Jahres, die Stimmung ungleich stärker aufgeheizt. Die nach dem Baggerbiss am Nordflügel eingetretene Polarisierung und Emotionalisierung schieben erneut die CDU und die Grünen in den Vordergrund der politischen



Die Landtagswahl am 27. März verspricht schon jetzt viel Spannung. Foto: Steinhilber

Auseinandersetzung. 1996 hatte der SPD-Kandidat Rainer Brechtken zwar Stuttgart 21 befürwortet, gleichwohl aber den Brückenschlag zu den Projektkritikern gesucht. Im Ergebnis wurde der frühere

Staatssekretär im Stuttgarter Wirtschaftsministerium wie ein Getreidekorn zwischen den Mahlsteinen zerrieben.

Auch jetzt zeigen sich die Sozialdemokraten in ihrer Haltung wieder ambivalent. Unter dem Druck einer innerparteilichen Opposition gegen Stuttgart 21 hat sich die Spitze der Südwest-SPD auf den verschlungenen Weg zu einem Volksentscheid aufgemacht, von dem sie annehmen muss, dass er das Projekt beendet. Zugleich behaupten Parteichef Nils Schmid und Fraktionschef Claus Schmiedel, die Partei bekenne sich zum Tiefbahnhof und zur Schnellbahntrasse nach Ulm. Wer sich zur SPD hingezogen fühlt, weiß nicht wirklich, ob er Stuttgart 21 mit seiner Stimmabgabe bei der Landtagswahl zu verhindern oder zu befördern hilft. Die Demoskopien erkennen die Landes-SPD gegenwärtig klar hinter den Grünen; und die Genossen sehen sich mit der Frage konfrontiert, ob sie im Frühjahr einen Grünen zum Regierungschef wählen – was sie am Ende wohl tun würden.

Freilich verlief auch die Meinungskurve der Grünen nicht immer gradlinig. Als Günther Oettinger nach der Landtagswahl 2006 mit den Grünen eine schwarz-grüne

Koalition sondierte, scheiterte dieser Versuch an Widerständen in der CDU, aber gewiss nicht an Stuttgart 21. Er sei bei dem Thema ganz hin- und hergerissen, wurde Grünen-Fraktionschef Winfried Kretschmann von CDU-Leuten zitiert. Die Schnellbahnstrecke nach Ulm gab die Landtagsfraktion erst dieser Tage auf. Der Grünen-Bundestagsabgeordnete Winfried Hermann war dabei in Berlin vorangegangen.

Es entbehrt nicht der Ironie, dass Stuttgart 21 im Ergebnis dazu geführt hat, dass die seit Jahren vielerorts hoffnungsfroh diskutierte schwarz-grüne Koalition auf Landesebene auf dem Abstellgleis gelandet ist. Denn Ministerpräsident Stefan Mappus (CDU) lässt keine Zweifel daran, dass er die Milliardeninvestition in die Schiene als besten angelegtes Geld erachtet – und mit dem Rückwind von Kanzlerin Angela Merkel (CDU) nun offensiv für das Projekt eintreten will. Die Grünen müssen die CDU 2011 also schon ganz von der Macht vertreiben, wollen sie – dann mit der SPD – an dieselbe gelangen. Ein Hindernis könnte die FDP sein, die fest zu Stuttgart 21 steht. Doch derzeit notieren die Liberalen in den Meinungsumfragen nur bei fünf Prozent.