

Stuttgart 21 – Bahn- oder politisches Problem?

Ein gigantisches Eisenbahn-Infrastrukturprojekt ist zum Streitfall geworden. Seit mehreren Wochen demonstrieren die Einwohner der baden-württembergischen Landeshauptstadt in immer weiter zunehmender Zahl gegen das Bauvorhaben. Politik und DB AG reagieren völlig verständnislos. Die Polizei hat gar am Rande einer bewilligten Demonstration Teilnehmer mit Pfefferspray angegriffen und mittels Wasserwerfern weggespritzt. Der hoheitliche Gewaltexzess richtete sich nicht gegen aggressive Extremisten, sondern gegen biedere staatstragende Bürger, wie man sie sonst nur selten bei Demonstrationen sieht.

Warum explodiert der Unmut der Bürger? DB-Chef Rüdiger Grube signalisiert Verständnislosigkeit und vergleicht das Projekt mit den neuen unterirdischen Durchgangsbahnhöfen in Malmö und Zürich. Dort demonstriert wirklich niemand gegen die Grossprojekte.

Der entscheidende Unterschied liegt allerdings darin, dass die Projekte in Malmö und Zürich den Bürgern nützen. Jenes in Stuttgart bringt allerdings nur der Bauwirtschaft und der Immobilienbranche Aufträge. In Zürich und in Malmö steigern die Neubauten die Kapazität der Anlagen und verkürzen zum Beispiel in Malmö neue grenzüberschreitende Langstreckenrelationen wie von Kopenhagen zu den schwedischen Zielen nach Göteborg, Karlskrona und Växjö um jeweils zirka zehn Minuten. Niemand kommt dort auf die Idee, die vorhandenen Anlagen abzureissen, das Stadtzentrum auf Jahre hinaus in eine Baugrube zu verwandeln und einen neuen Stadtteil zu bauen. Und die Kosten stehen in vernünftigem Rahmen zum erreichbaren Ziel. In Stuttgart sind die Kosten der untrennbar verknüpften Projekte für den unterirdischen Durchgangsbahnhof und die neue Schnellfahrstrecke nach Ulm mittlerweile explodiert. Sie stehen in keiner Relation mehr zum öffentlichen Nutzen.

Im Ländle der Häuselbauer wollen Politiker und DB AG ein Projekt durchsetzen, von dem

die Bahnhofteufelung dem Bahnbenützer kaum Vorteile bringt, und das in technischer und betrieblicher Hinsicht bedenklich stümperhaft geplant wurde. Aus Kostengründen viel zu knapp dimensionierte Teilstrecken und niveaugleiche Fahrweg-Kreuzungen statt Überwerfungen sowie eine nur zweigleisige und auf 4 km 25% steile Ostausfahrt lassen erhebliche Zweifel aufkommen, ob ein ernsthafter Verkehrszuwachs auf der heute bedeutungsarmen Achse Paris – Stuttgart – Bratislava überhaupt noch bewältigt werden könnte. Die Gutachten sind geheim, aber mittlerweile im Internet zu finden.

Die Kosten sind von früher zwei bis drei auf offiziell 4 Milliarden Euro angewachsen. Der Bundesrechnungshof schätzt 6,3 Milliarden Euro. Die Gegner erwarten noch wesentlich höhere Zahlen. Dieses Geld war im Haushalt für Verkehrsinvestitionen und nicht für Städtebau vorgesehen. Es fehlt nun auf Jahre hinaus für nutzbringende andere Projekte. Die DB will denn auch sparen und deshalb die 16 Gleise des Kopfbahnhofs durch nur acht statt der ursprünglichen geplanten zehn Bahnsteiggleise ersetzen.

Die Wirtschaftlichkeit, bisher in Deutschland entscheidender Faktor für Bahninfrastrukturprojekte, dürfte kaum wirklich gegeben sein. Für die Neubaustrecke nach Ulm rechnet man Erträge des Güterverkehrs ein, um ein positives Ergebnis auszuweisen. Aber welches Bahnunternehmen wird höchstens etwa 1100 Tonnen leichte Güterzüge unter Einsatz von zwei Lokomotiven über eine lange Rampe würgen, die mit 24,5% auf 15,9 km und mit mehr als 30% auf 1,47 km so steil ist wie die berühmte Arlberg-Westrampe? Die alte Strecke ist für den Güterverkehr viel weniger anspruchsvoll und damit deutlich wirtschaftlicher.

Seltsamerweise lässt sich – wie im vorstehenden Aufsatz dargelegt – nachweisen, dass der DB-Vorstand noch im Februar 1994 auch den unterirdischen Durchgangsbahnhof als unwirtschaftlich abgelehnt hat, und dies zu

den damaligen noch relativ bescheidenen Kosten. Er ist erst später – wahrscheinlich auf Druck aus Kreisen der Landespolitik – umgeschwenkt.

Auch zum heutigen politischen Kladderadatsch hat die DB selbst viel beigetragen. Die personell immer stärker aufgeblähte Konzernkommunikation liefert niemandem wirklich Informationen über die grossen und kleinen Fragen, die die Bahn beschäftigen. Die immer noch staatseigene DB AG braucht sich daher auch nicht zu beklagen, wenn die Bürger die angeblichen Vorteile des gigantomanen Projekts nicht erkennen. Der Kommunikationsapparat dient vielmehr als „Firewall“ für die Führungsebene, die den Kontakt zum Volk und damit auch zum Kunden verloren hat. Wenn ein Bürger einem DB-Vorstand einen Brief schreiben will, ist dieses Unterfangen so aussichtslos, wie es zu DDR-Zeiten sinnlos war, Verwandten im Osten ein paar Schuhe zu schicken, wenn diese in alte Westzeitungen eingewickelt waren: Unangenehmes wurde und wird abgefangen.

Die Väter des deutschen Grundgesetzes haben zwar eine moderne und weitherum anerkannte Verfassung geschaffen, jedoch den Bürgern nicht über den Weg getraut. Die politischen Spitzenämter werden nach dem Prinzip der indirekten Demokratie durch die Parlamente bestimmt. Und auch zu Sachentscheidungen haben die Bürger in Deutschland wenig und in Stuttgart selten etwas zu sagen. Bürgerbegehren sind – soweit überhaupt möglich – viel zu schwerfällig und zeitraubend. Was sollen die Bürger also anderes tun, als zu demonstrieren, wenn sie als letzter legitimer Entscheidungsträger im demokratischen Staat einen Fehlentscheid korrigieren wollen? Die Bundeskanzlerin könnte ihren Vorschlag, die im Frühjahr fällige Landtagswahl als Plebiszit zu nutzen, noch bedauern. Die in Baden-Württemberg seit Jahrzehnten regierende CDU riskiert, ihre Macht an die Opposition zu verlieren. (an)