

Antrag

der Abgeordneten Sabine Leidig, Dr. Dietmar Bartsch, Herbert Behrens, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Annette Groth, Heike Hänsel, Thomas Lutze, Ulrich Maurer, Jens Petermann, Richard Pitterle, Michael Schlecht, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.

Stuttgart 21, Neubaustrecke Wendlingen–Ulm und das Sparpaket der Bundesregierung

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Die Bundesregierung will in Ergänzung ihres Entwurfs für den Bundeshaushalt 2011 mit dem Haushaltsbegleitgesetz 2011 weitreichende Sparmaßnahmen zu Lasten von Erwerbslosen und Hartz-IV-Empfängern umsetzen. Über den Bundeshaushalt soll das Projekt Stuttgart 21 kofinanziert und die ICE-Neubaustrecke (NBS) Wendlingen–Ulm finanziert werden. Es besteht ein politisch aufschlussreicher Widerspruch zwischen einem Sparen auf dem Rücken von Menschen, für die im Alltag jeder Euro wichtig ist, und der Vergeudung von Milliarden-Euro-Beträgen für ein Bahnprojekt, das ein Stadtzentrum zerstört und den Schienenverkehr schädigt. Der Verzicht auf Stuttgart 21, die NBS Wendlingen–Ulm sowie weitere verkehrspolitisch kontraproduktive Großprojekte bei Umsetzung vorliegender Alternativen ergibt ein Einsparvolumen, das rund der Hälfte der unsozialen Sparmaßnahmen im sozialen Bereich entspricht.
2. Die Bundesregierung vertritt den Standpunkt, Stuttgart 21 sei kein Projekt des Bundes, sondern ein Projekt der Deutschen Bahn AG (DB AG). Tatsächlich bestehen die Gelder, die für Stuttgart 21 aufgewandt werden, mehrheitlich aus Bundesmitteln. So lautet die Bilanz des Bundesrechnungshofs in dessen Bericht vom 30. Oktober 2008. Die Bundesregierung weigert sich, die Argumentation des Bundesrechnungshofs zu akzeptieren, dass es sich bei Stuttgart 21 um ein Projekt des Bundes handelt. Haushalts- und Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages wurden und werden die Kostenberechnungen der DB AG vorenthalten, die somit nicht überprüft werden können.
3. Die Betreiber von Stuttgart 21 rechtfertigen das in der deutschen Eisenbahngeschichte bisher größte Bahnhofprojekt damit, dass der Schienenverkehr in der Region und insbesondere der internationale Fernverkehr verbessert werden würde. Das Gegenteil ist der Fall. Der Untergrundbahnhof wird laut einem von der Landesregierung Baden-Württemberg bis August 2010 zurückgehaltenen Gutachten ein gefährliches Nadelöhr sein. Die deutlich verlängerten und beschwerlichen Wege der Fahrgäste in den 15 Meter unter dem jetzigen Bahngleisniveau liegenden neuen Bahnhof bedeuten für Millionen Fahrgäste im Jahr Behinderungen und Verschlechterungen.

4. Die Bundesregierung rechtfertigt den Neubau der Strecke Wendlingen–Ulm mit wichtigen Fahrtzeitgewinnen. Tatsächlich entstanden deutlich längere Fahrtzeiten, da die DB AG in den vergangenen 15 Jahren die Infrastruktur nicht ausreichend instand hielt. Die Fahrtzeit Stuttgart–München war 1995 fast so kurz wie sie mit der teuren NBS werden soll.
5. Bundesregierung und DB AG belegen die Wirtschaftlichkeit der NBS unter anderem damit, dass auf dieser auch Güterverkehr abgewickelt werde. Tatsächlich können herkömmliche Güterzüge die NBS aufgrund ihrer extremen Steigung nicht befahren.
6. Stuttgart 21 wird als ein für Baden-Württemberg wichtiges Infrastrukturprojekt vorgestellt. Tatsächlich handelt es sich um ein zentralistisches Projekt, das enorme Mittel in der Landeshauptstadt konzentriert, die im übrigen Schienennetz des Bundeslandes fehlen werden. Ähnlich verhält es sich bei der NBS, die als Teil eines umfassenden Ausbaus des Schienennetzes präsentiert wird. Tatsächlich tragen laut einem Gutachten des Umweltbundesamtes vom August 2010 Stuttgart 21 und die NBS dazu bei, dass wichtige und sinnvolle Schienenprojekte im Südweststaat (so der Ausbau der Rheintrasse im Zulauf zur Schweiz) auf Eis gelegt und der erforderliche Ausbau des Schienennetzes blockiert werden.
7. Die Kostenangaben der DB AG und der Bundesregierung für die Projekte Stuttgart 21 und die NBS von 7 Mrd. Euro sind unrealistisch. In einem Gutachten des Umweltbundesamtes (UBA) wird von Gesamtkosten in Höhe von mindestens 9, bis zu 11 Mrd. Euro ausgegangen.
8. Die Bundesregierung und die DB AG argumentieren, die Beschlüsse für Stuttgart 21 und die NBS seien unumkehrbar. Tatsächlich fielen die Entscheidungen auf unsolider Grundlage, weil wesentliche Fakten nicht berücksichtigt oder nicht zur Kenntnis gebracht wurden. Dies betrifft die tatsächlichen Kosten, die Gefahren aufgrund der spezifischen Geologie und die Tatsache, dass die NBS nicht von herkömmlichen Güterzügen und nicht von ICE-1- bzw. ICE-2-Garnituren befahren werden kann. Es handelt sich um eine Täuschung derjenigen, die die Entscheidungen trafen, und verstößt gegen die guten Sitten.
9. Bundesregierung und DB AG argumentieren, die Planungen für Stuttgart 21 und die NBS seien alternativlos. Tatsächlich gibt es detaillierte alternative Pläne zur Optimierung des bestehenden Kopfbahnhofs, zur Verbesserung der bestehenden Bahnstrecke über die Schwäbische Alb und zur Einbeziehung der Knoten Stuttgart und Ulm in einen integralen Taktfahrplan. Die Kosten für diese Alternativen liegen bei weniger als der Hälfte dessen, was Stuttgart 21 und die NBS kosten würden. Die Kosten für einen Ausstieg aus dem Projekt liegen bei einem Drittel dessen, was die Stuttgart-21-Befürworter behaupten.
10. Bundesregierung, DB AG, Landesregierung Baden-Württemberg und die Stadt Stuttgart argumentieren, die Entscheidung für Stuttgart 21 sei demokratisch getroffen. Tatsächlich wird mit diesem Projekt der Mehrheitswille der Bevölkerung in Stuttgart und in der Region aufs Größte missachtet. Der Stuttgarter Gemeinderat verweigerte und verweigert die Durchführung eines Bürgerbegehrens. Eine repräsentative Umfrage Ende August 2010 ergab, dass zwei Drittel in Stuttgart und mehr als die Hälfte der Bürgerinnen und Bürger in Baden-Württemberg das Projekt Stuttgart 21 ablehnen. In Stuttgart und Region entstand eine Bürgerbewegung von beeindruckender Breite und thematischer Tiefe, die inzwischen in der bundesweiten Öffentlichkeit als vorbildlich gilt.

11. Bis zum Vorliegen einer neuen Wirtschaftlichkeitsberechnung durch die Bundesregierung für die NBS und der Vorlage einer Alternativplanung für Stuttgart 21 werden die für die NBS und Stuttgart 21 im Bundeshaushalt vorgesehenen Mittel gesperrt.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. Stuttgart 21 wie vom Bundesrechnungshof angemahnt als Projekt des Bundes einzustufen;
2. auf die DB AG daraufhin einzuwirken, dass diese die Baumaßnahmen für Stuttgart 21 und die Planungen für die NBS umgehend einstellt;
3. eine neue Wirtschaftlichkeitsberechnung für die NBS Wendlingen–Ulm unter Berücksichtigung der Tatsache vorzunehmen, dass auf dieser kein Schienengüterverkehr stattfindet, und die alternativen Vorschläge für Bahnhof und NBS als Grundlage für die Neuplanungen zu verwenden;
4. darauf hinzuwirken, dass anstelle der Projekte Stuttgart 21 und NBS Wendlingen–Ulm in Baden-Württemberg ein umfassender Ausbau der Schiene zu einer Bürgerbahn und Flächenbahn stattfindet, der Vorbildfunktion für andere Regionen hat.

Berlin, den 13. September 2010

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Begründung

Zu Abschnitt 1

Zu Nummer 1

Die Bundesregierung beschloss im Mai 2010 als Gesamtpaket und am 1. September 2010 in Form des Entwurfs des Haushaltsbegleitgesetzes 2011 ein „Sparpaket“ mit einem Volumen von 80 Mrd. Euro für die kommenden vier Jahre. Auf den Sozialbereich entfallen allein 30 Mrd. Euro. Mit dem Bundeshaushalt 2011 erhalten diese Sparmaßnahmen zu Lasten von Erwerbslosen und Hartz-IV-Empfängern erstmals Gesetzeskraft. Die mit diesem Antrag angestrebten Einsparungen allein bei Stuttgart 21 und der NBS Wendlingen–Ulm belaufen sich auf mehr als 5 Mrd. Euro (zuverlässig zu erwartende Kosten von etwa 10 Mrd. Euro abzüglich der Kosten für die alternativen Vorschläge). Der Bund finanziert auch andere verkehrspolitisch kontraproduktive Großprojekte wie die Y-Trasse, die Fehmarnbelt-Anbindung oder die NBS Nürnberg–Erfurt, die ebenfalls auf den Prüfstand gehören und teilweise im UBA-Gutachten vom August 2010 kritisiert werden.

Zu Nummer 2

Der Bundesrechnungshof stellte in seinem Bericht nach § 88 Absatz 2 der Bundeshaushaltsordnung vom 30. Oktober 2008 über die Projekte Stuttgart 21 und NBS Wendlingen–Ulm fest: „Durch das Projekt Stuttgart 21 werden 140 ha Grundstücke in Stadtlage veräußerbar, die nicht mehr für den Eisenbahnbetrieb benötigt werden. Das Bundesministerium und die DB AG setzen grundsätzlich Erlöse aus solchen Grundstücksverkäufen vom Finanzierungsanteil des Bundes ab. Dies entspricht gängiger Praxis bei den Schienenwegevorbau, die der

Bund fördert. Der Bund hat aber bei Stuttgart 21 mit der Rahmenvereinbarung im Jahre 1995 darauf verzichtet, so dass die DB AG die Grundstückserlöse vereinnahmt. Die bisherigen und noch zu erwartenden Erlöse aus den Grundstücksverkäufen und deren Verzinsung belaufen sich nach Berechnung des Bundesrechnungshofes auf etwa 1 400 Mio. Euro. (...) Die Finanzierungsanteile des Bundes [bei Stuttgart 21; d. Verf.] summieren sich auf 2 533 Mio. Euro (BSchwAG (§ 8 Abs. 1 und 2): 500 und 200 Mio Euro; LuFV: 300 Mio. Euro; GVFG (Bundesanteil): 153 Mio. Euro; Grundstückserlöse: 1 400 Mio. Euro). [Der Bund] trägt damit die Hauptlast der Finanzierung, obwohl Stuttgart 21 als Projekt der DB AG und des Landes deklariert ist. Die DB AG beteiligt sich mit Eigenmitteln von 1 115 Mio. Euro an dem Projekt, die durch die erzielten und noch zu erwartenden Grundstückserlöse mehr als gedeckt sind. (...) Zu beanstanden ist, dass die DB AG Mittel aus der LuFV bereitstellen will, die der Bund eindeutig für den Erhalt des Schienennetzes und nicht für den Neubau bestimmt hat. Hinzu tritt, dass diese Mittel für einen Zeitraum außerhalb des Geltungsbereichs der noch abzuschließenden LuFV eingeplant sind. Für diese Finanzierung besteht noch keine Bindung im Bundeshaushalt, da noch keine Verpflichtungsermächtigungen ausgebracht sind. Der Bund ist deshalb haushaltsrechtlich nicht ermächtigt, für das Vorhaben eine Finanzierungsvereinbarung abzuschließen. Die Gesamtfinanzierung des Vorhabens ist somit nicht sichergestellt.“

Zu Nummer 3

Der „stern“ vom 8. Juli 2010 veröffentlichte in einem Beitrag von Arno Luik Auszüge aus der Studie der renommierten schweizerischen Firma SMA und Partner AG vom Juni 2008 zum Projekt Stuttgart 21. Die gesamte Studie wurde danach publik gemacht (u. a. bei www.kopfbahnhof-21.de). Dem Auftraggeber, der Landesregierung, und dem Auftragnehmer war klar, dass die Studie intern bleiben muss, da deren Ergebnisse das Projekt Stuttgart 21 in Frage stellt. Deshalb heißt es am Ende des Berichts: „Aufgrund der Brisanz der vorliegenden Resultate ist absolutes Stillschweigen erforderlich.“ Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) erklärte im Juli 2010 gegenüber dem Magazin „stern“: Diese Studie ist dem BMVBS nicht bekannt. Entweder hat die vereinbarte Geheimhaltung so gut funktioniert, dass selbst der wichtigste Kofinanzier von Stuttgart 21 von der Studie nichts erfuhr. Oder das BMVBS hat spezifische Gründe, die Studie nicht kennen zu wollen. Beides wäre fatal. Denn die Studie kommt zu vernichtenden Ergebnissen. In dem SMA-und-Partner-Bericht wird festgestellt, dass Stuttgart 21 mit einem „hohen Stabilitätsrisiko“ verbunden ist, dass es bei Realisierung von Stuttgart 21 nur noch „eine geringe Gestaltungsmöglichkeit des Fahrplans“ geben wird und dass Stuttgart 21 insgesamt ein „schwer beherrschbares Gesamtsystem“ ist. Die SMA und Partner AG deckt u. a. auf, dass Stuttgart 21 auf mehreren Verbindungen des S- und Regionalbahnverkehrs mit Fahrtzeitverlängerungen verbunden ist (z. B. auf der IRE-Strecke Stuttgart–Tübingen und auf der Gäubahn). Bei einzelnen Zügen sind Standzeiten im neuen Durchgangsbahnhof von bis zu 12 Minuten erforderlich (was die versprochenen Fahrtzeitgewinne relativiert). Der für eine qualitative Verbesserung des Schienenverkehrs erforderliche Integrale Taktfahrplan (ITF; nach Vorbild der Schweizerischen Bundesbahnen SBB) wird bei Verwirklichung von Stuttgart 21 ausgeschlossen. Insgesamt wird der neue Bahnhof zu einem Nadelöhr. Ein relevantes Wachstum des Schienenverkehrs und damit die Verlagerung von Verkehren aus der Luft und von der Straße wird mit Stuttgart 21 ausgeschlossen.

Zu Nummer 4

Die Fahrtzeit Stuttgart–München betrug nach dem 1995er-Fahrplan 121 Minuten. Im Fahrplan 2010 beträgt sie 144 Minuten; die Fahrtzeit hat sich trotz des

Einsatzes neuer, schnellerer und teurerer Züge (zweite und dritte Generation der ICE) um 23 Minuten verlängert. Ohne Stuttgart 21 und NBS sind (bis 2015) Fahrtzeitverkürzungen von 16 Minuten möglich – durch den Ausbau der Strecke Olching–Augsburg und den Verzicht auf einen Halt in München-Pasing. Bei Realisierung von Stuttgart 21 und NBS und bei Verzicht auf einen Halt in Pasing wären bis 2025 Fahrtzeitverkürzungen von 25 Minuten möglich; bei einem für den Regelverkehr vorgesehenen Halt im neuen ICE-Bahnhof in Flughafen-Echterdingen wären es noch 19 Minuten. Bis 2025 wäre also ein Fahrplan darstellbar mit einer Fahrtzeit Stuttgart–München von 103 Minuten ohne Halt in Echterdingen, bzw. von 109 Minuten mit einem solchen Halt. Letzteres ergäbe gegenüber 1995 eine 12-minütige Fahrtzeitverkürzung. Vergleichbare Zeitgewinne sind durch kleinteilige Ausbaumaßnahmen auf den bestehenden Verbindungen binnen weniger Jahre und für den Bruchteil an Finanzmitteln erzielbar (Angaben nach: Prof. Karl-Dieter Bodack, Gröbenzell, Studie vom 23. Juni 2010).

Zu Nummer 5

Die NBS hat gegenüber der bestehenden – oft als zu steil bezeichneten – Strecke (Geislinger Steige) eine um zehn Kilometer längere Steigungsstrecke. Bisher müssen die Züge beim Queren der Schwäbischen Alb eine Höhendifferenz von 250 Meter überwinden. Auf der NBS beträgt die Höhendifferenz 450 Meter (plus 80 Prozent). Die Steigungsstrecke ist zehn Kilometer länger als die bisherige. Die Steigung liegt im Mittel bei 2,5 Prozent (am steilsten Streckenabschnitt sind sogar 3,1 Prozent Steigung eingeplant). Bisher wird die Strecke noch von 50 Güterzügen pro Tag befahren. Wirtschaftliche Güterzüge mit einer Lok und 1 500 Tonnen Gewicht werden nicht in der Lage sein, die NBS zu befahren. Die Befürworter der NBS gehen, um die Wirtschaftlichkeit darstellen zu können, davon aus, dass auf der NBS „leichte Kaufmannszüge“ verkehren. Im UBA-Gutachten heißt es dazu: „Außer dem InterCity-Parcel-Zug von DHL sind leichte, schnelle Güterzüge unbekannt. Gäbe es sie, würden sie dennoch die NBS aus Kostengründen meiden, da im intermodalen Wettbewerb Trassenpreise der höchsten Kategorie nicht zahlbar sind.“ So werden die NBS-Trassenpreise um rund 60 Prozent höher als diejenigen auf der gegenwärtigen Strecke sein. Auch besteht eine günstige alternative Verbindung über Aalen und Nördlingen nach Donauwörth mit nur minimalen Steigungen und niedrigen Trassenpreisen. Im Übrigen wurde auch im Fall der NBS Nürnberg–Ingolstadt bei der Planung von 90 Güterzügen ausgegangen; dort weigert sich die DB AG bislang, Güterzüge auf dieser Strecke fahren zu lassen, trotz deutlich niedrigerer Steigungen von nur 2 Prozent.

Zu Nummer 6

Der Bundesrechnungshof schreibt im Bericht vom 30. Oktober 2008: „Zu beanstanden ist, dass die DB AG Mittel aus der LuFV bereitstellen will, die der Bund eindeutig für den Erhalt des Schienennetzes und nicht für den Neubau bestimmt hat.“ Vergleichbares gilt für den Einsatz von GVFG-Mitteln (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz; siehe Nummer 2 der Begründung). Das angeführte UBA-Gutachten zu den Schieneninfrastrukturprojekten vom August 2010 stellt fest: „Ohne Verzicht auf die Prestigeprojekte“ beim Schienenwegebau seien „die dringlichsten kapazitätssteigernden Vorhaben jedoch nicht einmal bis 2030 finanzierbar.“ Die Gutachter fordern, Stuttgart 21 müsse „umgehend gestoppt werden“, weil es kein Nadelöhr beseitigt, sondern neue schafft. Die Gutachter bezeichnen auch die NBS Wendlingen–Ulm als „konzeptionell falsch“.

Zu Nummer 7

Bei der ersten Präsentation 1994 war Stuttgart 21 mit 4,8 Mrd. D-Mark veranschlagt. Als das Projekt 2007 neu aus der Taufe gehoben wurde, wurden Gesamtkosten in Höhe von 2,8 Mrd. Euro genannt. Ende 2009 ließ die DB AG eine Neuberechnung durchführen. Als Obergrenze wurden 4,5 Mrd. Euro genannt. Die Berechnung ergab laut Gutachten des UBA 4,9 Mrd. Euro. Darauf wurde „nochmals gerechnet“. Durch riskante Einsparvorgaben wie dünnere Tunnelwände, weniger Querstollen als Rettungstunnel und den Verzicht auf die Anpassung des Gleismittelabstands auf den Fildern, der bei Fernverkehrszügen eigentlich vorgesehen ist, sowie den Einsatz von 3 900 Bauarbeitern aus Osteuropa wurde ein Einsparpotential von bis zu 800 Mio. Euro errechnet. Seit Dezember 2009 werden die Gesamtkosten mit 4,088 Mrd. Euro angegeben. Das Münchner Büro Vieregge-Rössler GmbH Innovative Verkehrsberatung legte 2008 dagegen ein Gutachten vor, wonach die Stuttgart-21-Kosten bei 6,9 bis 8,7 Mrd. Euro liegen – bezogen auf einen Preisstand von 2008.

Die Kosten für die NBS gab das BMVBS mit 2 Mrd. Euro an (Preisstand 2004). Nach Neuberechnungen nennt das BMVBS im August 2010 Kosten in Höhe von 2,89 Mrd. Euro. Eine vergleichende Untersuchung von Prof. Roland Ostertag vom Juni 2008 kommt bei Fertigstellung der NBS bis 2025 auf Gesamtkosten von 5,4 bis 5,6 Mrd. Euro. Laut UBA-Gutachten zeichnen sich für Stuttgart 21 und die NBS „Gesamtkosten von mindestens 9 Mrd. Euro ab, ggf. bis zu 11 Mrd. Euro“.

Zu Nummer 8

„Ich muss laut werden. Man muss jetzt die Notbremse ziehen.“ Mit diesen Worten meldete sich Ende August 2010 Frei Otto zu Wort, der Architekt, der 1997 zusammen mit dem Architekten Christoph Ingenhoven den Wettbewerb für Stuttgart 21 gewann. Frei Otto stieg aus dem Projekt Mitte 2009 aus. Seine Kehrtwende begründet er vor allem mit den geologischen Gefahren: Zwei Gefahren sieht der Architekt (...): „dass der Bahnhof eventuell überschwemmt [wird], oder aber auch, dass er „wie ein U-Boot aus dem Meer“ [aufsteigt].“ (stern, 35/2010). Solche Befürchtungen werden durch ein geologisches Gutachten des Ingenieurbüros Smolczyk & Partner aus dem Jahr 2003 gestützt. Es belegt, wie tückisch Stuttgarts Untergrund ist und empfahl, vor einem Baubeginn „das Vorhandensein von großräumigen Hohlräumen mittels Bohrungen zu erkunden.“ Das wurde Mitte 2009 versucht, dann jedoch schnell wieder abgebrochen, weil es sich als zu gefährlich erwies: Das Kühlwasser der Bohrmaschinen war in tiefer gelegenen Gärten aufgetaucht. Ein Abrutschen des Ameisenbergs über der Jugendherberge konnte nicht ausgeschlossen werden (stern, 35/2010).

Rechtlich wäre ein Ausstieg aus Stuttgart 21, und erst recht bei der NBS, möglich. Die Stuttgart-21-Befürworter versuchen deswegen, einen Ausstieg als „zu teuer“ darzustellen. Der Sprecher des Projekts Wolfgang Drexler behauptet, ein Stuttgart-21-Ausstieg koste bis zu 1,5 Mrd. Euro. Der Bahnexperte Prof. Christian Böttger legt aber dar, dass maximal ein Drittel dieser Kosten real anfällt. Schließlich sind die Immobiliengeschäfte Kern der Stuttgart-21-Finanzierung. Zwar müsste die DB AG an die Stadt die erhaltenen Erlöse aus dem Grundstücksverkauf zurückzahlen. Doch im Gegenzug erhält sie die Grundstücke wieder. Thomas Wüpper bilanzierte in der „Frankfurter Rundschau“: „Ein Nullsummenspiel (...) Mit positiven Effekten: Die Stadt erhalte den gezahlten Kaufpreis plus Zinsen wieder (...) Bei der DB indes wären ‚Korrekturbuchungen‘ nötig (...) mit den Vorschüssen aus dem S21-Geschäft konnte der Konzern jahrelang arbeiten. (...) 2009 rettete die DB damit ihre Krisenbilanz. (...)“. Der außerordentliche Ertrag wurde dem Ergebnis zugeführt. „Das heißt: DB-Chef Rüdiger Grube (...) hat mit dem S21-Sondergewinn seine Antrittsbilanz kräftig geschönt.“ (26. August 2010).

Die Projekte Stuttgart 21 und die NBS sind verkehrspolitisch kontraproduktiv, strukturell zentralistisch und mit dem Grundcharakter eines demokratischen Gemeinwesens unvereinbar. Die Vorhaben stehen in einer Reihe mit Projekten wie dem Atomkraftwerk Wyl, der Wiederaufbereitungsanlage Wackersdorf und dem Schnellen Brüter Kalkar. Auch bei diesen Projekten verwiesen die Verantwortlichen auf „unumkehrbare Beschlüsse“. Doch die Vorhaben wurden am Ende von einer breiten, demokratischen Bewegung gestoppt. Im Übrigen war auch in der DDR im Juni 1953 die Normenerhöhung „beschlossen und verkündet“. Sie wurde durch die Streikbewegung rückgängig gemacht. Als einige Mächtige die Streikenden, im Namen einer vermeintlichen Mehrheit, des Verrats beschuldigten, schrieb ein kluger Mensch, was auch den Stuttgart-21-Befürwortern ins Stammbuch zu schreiben ist: „Wäre es da/Nicht doch einfacher, die Regierung/Löste das Volk auf und/Wählte ein anderes?“ (Bertolt Brecht, Die Lösung, Gesammelte Werke, Band 10, S. 1010).

Zu Nummer 9

Die Gegner von Stuttgart 21 sind Befürworter einer Verbesserung des Schienenverkehrs. Sie haben dies mit dem Gegenmodell „K21“ (Kopfbahnhof 21) konkretisiert. Die Argumentation lautet: „Ein Kopfbahnhof ist im Zeitalter von Trieb- und Wendezügen kein betriebliches Hindernis mehr. (...)“. Bei K21 entspricht die Fahrzeit von Stuttgart nach Ulm der, die Stuttgart 21 erzielen würde. „Im Gegensatz zum Projekt Stuttgart 21 bleiben beim Alternativmodell K21 der Kopfbahnhof und die Panoramabahn nach Vaihingen erhalten. (...) Das Alternativmodell mit seinen 16 Gleisen (...) bietet die Möglichkeit, einen Integralen Taktfahrplan nach Schweizer Vorbild einzurichten.“ Dadurch verkürzen sich die Reisezeiten. Durch „die Halbierung der Bahnsteigzahl bei Stuttgart 21 (...) würden sich doppelt so viele Reisende auf den Bahnsteigen drängeln als bisher. (...) Sollte die Verkehrsnachfrage steigen, wären die Zulaufstrecken bei K21 mit vergleichsweise geringem Kostenaufwand erweiterbar. (...) Beim Modell K21 bleibt das Bau- und Kulturdenkmal Bonatz-Bahnhof unberührt. [Es kommt] zu keinem Eingriff in den Schlossgarten. (...) [Weder wird] die Frischluftzufuhr noch die nächtliche Abkühlung der Stadt beeinträchtigt. (...) [Das bedeutet]: keine Gefährdung der Mineralquellen, keine unvorhersehbaren Risiken durch die problematische Struktur in der Geologie (...) K21 lässt sich in Abschnitten realisieren. Es bietet ein hohes Maß an Flexibilität“ (www.kopfbahnhof-21.de). Inzwischen liegen weitere Konkretisierungen der Alternative vor, so in einer Studie von Prof. Karl-Dieter Bodack vom 15. Februar 2010.

Zu Nummer 10

Seit Sommer 2010 sind sich die vielen Berichterstatter zu Stuttgart 21 einig, dass das Bahnprojekts gegen den Willen der Mehrheit der Stuttgarter Bevölkerung durchgesetzt werden soll. „SPIEGEL ONLINE“ berichtet am 1. September 2010 unter dem Titel „Mehrheit im Ländle lehnt Stuttgart 21 ab“, über die Ergebnisse einer repräsentativen Umfrage in Baden-Württemberg. Arno Luik schrieb im „stern“: „Bei dieser Geschichte geht es um viel mehr: wie Politikverdrossenheit entsteht. Erwachsene Menschen haben es satt (...), dass ihnen gesagt wird, tief unten in der Erde ist es schöner als oben.“ (stern, 28/2010). Im „DER TAGES-SPIEGEL“ schrieb Harald Martenstein: „Das hatten die Planer nicht auf der Rechnung: Bürger, die ihre geschundene Stadt immer noch lieben.“ (14. August 2010). Heimo Fischer porträtierte in der „FINANCIAL TIMES DEUTSCHLAND“ den „Kopf des Tages – Beruf Widerständler“: „Leute wie Stocker kämpfen nicht nur gegen den Neubau, sie fordern mehr Mitbestimmung für die Bürger – und bieten den Mächtigen die Stirn. Das macht ihren Protest auch für die politikverdrossene Mitte interessant.“ (FINANCIAL TIMES DEUTSCHLAND, 23. August 2010). Josef-Otto Freudenreich schrieb in der „Berliner Zeitung“:

„Zehntausende ziehen durch die Straßen, Kreuzungen und Züge werden blockiert, und ein Ende ist nicht abzusehen. Der Bürgerentscheid, den Schuster einst versprochen hat, findet jetzt mit den Füßen statt. Angefangen hat es mit den Montagsdemos, die mittlerweile in die vierzigste Folge gehen, mit renitenten Schwaben, die ihre Fahnen hochhalten, in Vuvuzelas blasen, auf Topfdeckel schlagen, [und] ‚oben bleiben‘ brüllen“. (28. August 2010).

Zum Allgemeinen: So vielschichtig die Gründe für kontraproduktive Großprojekte nach Art von Stuttgart 21 sind, so spielt die materielle Interessenverflechtung und eine Politik zugunsten des Straßenverkehrs zweifellos eine Rolle. Drei der vier letzten Bahnchefs stammten aus dem Top-Management von Daimler (Daimler-Benz, DaimlerChrysler respektive der Daimler Group): Heinz Dürr war Vorstandsmitglied bei Daimler-Benz, Hartmut Mehdorn war Top-Manager bei Daimler-DASA und Airbus-EADS. Rüdiger Grube war bis Anfang 2009 Top-Manager bei Daimler und Verwaltungsratschef von EADS/Airbus. In der kurzen Ära des derart nicht mit der Autoindustrie vernetzten Interims-Bahnchefs Johannes Ludewig wurde das Projekt Stuttgart 21 offiziell aufgegeben. Oft sind die Verbindungen fast banal-direkt. Drei exemplarische Personalien: Stuttgarts Finanzbürgermeister Michael Föll saß im Beirat des Bauunternehmens, das den Zuschlag zum Abriss des Nordflügels des Bonatz-Baus erhielt (er gab nach Bekanntwerden dieser Verbindung nicht etwa seine Funktion als Finanzbürgermeister, sondern nur den Job beim Abrissunternehmen offiziell auf). Martin Herrenknecht überwies rechtzeitig zum Bundestagswahlkampf (2009) 70 000 Euro an die CDU. „Der Produzent von Großbohrmaschinen (Slogan: ‚Wer mit uns bohrt, kommt weiter‘) hofft auf Aufträge, wenn der Stuttgarter Hauptbahnhof komplett unter die Erde verlegt wird.“ (DER SPIEGEL, 4/2010). Martin Herrenknecht ist Mitglied im Unterstützerkreis von Stuttgart 21, den der damalige Ministerpräsident Günther Oettinger im Herbst 2006 berief. Lothar Späth, ehemaliger baden-württembergischer Ministerpräsident, Mitglied im genannten Stuttgart-21-Unterstützerkreis, ist Aufsichtsratsvorsitzender der Herrenknecht AG.

Interessant ist die lange historische und die internationale Tradition, Schienen und Bahnhöfe unter die Erde zu verlegen. Als die DB AG Mitte der 90er-Jahre 22 „21er Projekte“ zur Verlegung von Schienenverkehr unter die Erde vorstellte – darunter München 21, Frankfurt 21 und Stuttgart 21 – schrieb die konservative „DIE WELT“ zum Münchner Projekt: „Die Pläne dafür sind alt. Schon in den dreißiger-Jahren wollte der ‚Führer‘ die Gleisstränge beseitigen und den Bahnhof nach Laim verlagern“. Das Springer-Blatt zitierte aus einem Schriftsatz der Sonderbaubehörde „Ausbau der Hauptstadt der Bewegung“ vom 29. April 1938: „Städtebaulich ergibt sich für den Ausbau der Hauptstadt der Bewegung die Möglichkeit, auf dem über 2½ km langen freigewordenen Gelände des jetzigen Bahnkörpers einen wahrhaft monumentalen Straßenzug zu schaffen“. Die Tageszeitung bilanzierte: „Bahn-Chef Dürrs Neugestaltungsideen haben nichts mit diesem Monumentalprojekt zu tun – und sind doch ebenso verwegen in der Größenordnung.“ In der NS-Zeit wurde auch eine „umfassende Neugestaltung der Innenstadt Stuttgarts“ geplant. Dabei sollte der Hauptbahnhof in den Rosensteinpark verlegt und die Stadt optimal für den Autoverkehr erschlossen werden. Der Historiker Wolfgang Christian Schneider schrieb 1982: „Die Verkehrsführung, die von (...) der nationalsozialistischen Weltanschauung begründet wurde, ist in den Grundzügen die heutige [= 1982; d. Verf.]. Bis auf den Abriss des Neuen Schlosses und die Verlegung des Hauptbahnhofs wurden alle diese Planungen [überwiegend nach dem Zweiten Weltkrieg; d. Verf.] auch durchgeführt“. (Wolfgang Christian Schneider, Hitlers „wunderschöne Hauptstadt des Schwabenlandes“, Nationalsozialistische Stadtplanung, Bauten und Bauvorhaben in Stuttgart, in: Demokratie und Arbeitergeschichte, Jahrbuch 2 der Franz Mehring-Gesellschaft, 1982).

Mit der Verlegung von Schienen und Bahnhöfen sind oft materielle Interessen verbunden, die mit einer Förderung des Schienenverkehrs nichts zu tun haben beziehungsweise die den Interessen der Eisenbahnen meist widersprechen. Das Magazin „FOCUS“ veröffentlichte bereits 1993 – vor Gründung der DB AG und vor einer ersten Vorstellung der 21er-Projekte – einen umfassenden Artikel über das „Mega-Milliarden-Ding“. Darin wurde ein Blick auf die Entwicklung in den USA und in New York geworfen. Neben zwei Bildern mit der Penn Central Station in New York – einem Bild mit breit gefächertem Gleisnetz und einem stattlichen Bahnhofsgebäude aus den 1920er-Jahren und einem zweiten Foto von derselben Stelle in den 1990er-Jahren, auf dem nur noch Hochhäuser und Straßenzüge zu sehen sind – heißt es: „Wolkenkratzer über dem Bahndamm: Weil der Nutzwert breiter Schienenstränge in keinem Verhältnis mehr zu den Bodenpreisen in der City stand, überbauten die New Yorker kurzerhand diese hässliche Gleisschneise samt einigen Bahnhöfen mit Hochhäusern und Straßen“ (43/1993). Der Schienenpersonenverkehr in den USA wurde im Zeitraum 1920 bis 1970 auf weniger als ein Zehntel reduziert. Das Wochenblatt „FOCUS“ konkretisierte die Perspektive aus den USA für Deutschland wie folgt: „Heinz Dürr, Führer der privaten Deutschen Bahn AG (...) gibt sich entschlossen, mit Bahnhöfen und Brachland gutes Geld zu verdienen (...). Für das Geschäft mit Immobilien wird im Vorstand der DB AG eigens ein neues Ressort geschaffen.“ Die Bilanz von „FOCUS“: „Das 41 000 Kilometer lange Schienennetz ist als Immobilie pures Gold. Die Gleisschneisen durch die Städte könnten raffiniert umbaut werden“.

