

<http://www.rheinischer-merkur.de/index.php?id=44150>

Datum:

Dossier: Stuttgart 21 und der Bürger-Protest

[Zur Übersicht](#)

STUTTGART 21

Der tiefe Graben

Tausende Schwaben demonstrieren gegen den Bahnhofsumbau. Das Projekt ist ein Paradebeispiel dafür, wie eine städtische Verwaltung den Kontakt zu ihren Bürgern verliert.

■ VON LENA BOPP

Schwaben in Rage haben einen langen Atem. Seit mehr als neun Monaten protestieren die Stuttgarter gegen „Stuttgart 21“, das größte und teuerste Infrastrukturprojekt, das die baden-württembergische Landeshauptstadt je beschäftigt hat. Zu den „Montagsdemonstrationen“ kommen wöchentlich etwa 3000 Menschen, einige halten Tag und Nacht eine Mahnwache vor dem Bahnhof ab, sie haben einen Bürgerchor gegründet, der Parolen aus der Französischen Revolution zum Besten gibt, Hunderte von Prospekten, Tragebeuteln und Aufklebern verteilt und sogar ein

„Widerstandsbier“ gebraut hat, das nun verkauft wird. Jetzt, nachdem Teile des Bahnhofs schon mit einem hohen Bauzaun abgesperrt sind, die Bauarbeiter begonnen haben, das Gebäude zu entkernen, jetzt haben sich die Protestler wieder etwas Neues ausgedacht: den Schwabenstreich. Jeden Tag pünktlich um 19 Uhr holen alle Gegner von „Stuttgart 21“ Kochlöffel, Töpfe, Trillerpfeifen und Vuvuzela-Tröten hervor und veranstalten einen Lärm, der in der ganzen Innenstadt zu vernehmen ist. Es ist das Gegenteil einer Schweigeminute und trotzdem nur noch Ausdruck ihrer Ohnmacht: Seit einer Woche reißen die Bagger die nicht mehr benötigten Seitenflügel des alten Bahnhofs ein. Selbst als die Demonstranten am Montag die Baustelle stürmten, hielten sie nicht inne.

Der größte Schwabenstreich hallte an einem sonnigen Samstagabend Anfang August durch die Innenstadt: Zwölftausend Menschen überwiegend mittleren Alters versammelten sich vor dem Bahnhof, die meisten von ihnen sahen keinesfalls so aus, als wären sie geübte Krawallmacher. Überzeugungstäter, aber keine Steinwerfer. Mittelhangbewohner, keine Gettokids. Sie alle standen rund um den über und über mit Zetteln behängten



Durchhaltevermögen: Gegner des Neubaus drohen Oberbürgermeister Schuster mit Abwahl. Unten: Zwischen Modell und Fertigstellung liegen mindestens neun Jahre Bauzeit.

Fotos: Andreas Rosar/APN Photo; Schuler/DB

Bauzaun, den der Schauspieler Walter Sittler, einer der Organisatoren des Protestes, liebevoll einen „Widerstandszaun“ nennt. Die Protestzettel geben einen schönen Überblick über die Gemütslage der Demonstranten: „Die TaliBahn zerstören eure Kulturschätze“, stand da zu lesen, und gleich daneben: „Ond alles von meim Geld.“

Die Gegner von „Stuttgart 21“ wollen nicht, dass der alte Kopfbahnhof unter die Erde verlegt und in einen Durchgangsbahnhof verwandelt wird, der inklusive einer Neubaustrecke von Stuttgart nach Ulm rund sieben Milliarden Euro kosten soll. Sie wollen auch nicht, dass die beiden Seitenflügel des denkmalgeschützten Baus von Paul Bonatz abgerissen werden. Sie fürchten, der neue, durchaus futuristisch aussehende Bau, den das Architekturbüro Ingenhoven, Overdiek und Partner in Düsseldorf entworfen hat, könnte ihre Stadt verschandeln. Das ganze Vorhaben könnte am Ende viel mehr kosten als angekündigt, glauben sie, es wird die Innenstadt für mehr als zehn Jahre in eine einzige Baustelle verwandeln, die Mineralquellen gefährden und den prächtigen Schlossgarten zerstören, in dem 238 alte Bäume für den Neubau gefällt werden müssten.



Vor allem aber werfen die Projektgegner den Verantwortlichen in Stadt und Land vor, dass sie nicht gefragt worden sind. Der SPD-Bundestagsabgeordnete Hermann Scheer spricht den Demonstranten aus der Seele, wenn er sagt, die Situation sei so verfahren, dass ein Schiedsrichter nötig sei. „Und wer kann diese Rolle besser ausfüllen als die Bevölkerung?“, fragte er ins Mikrofon. Die Demonstranten antworteten ihm mit anhaltendem Jubel. Wenn das ganze Projekt schon nicht sofort und in

Gänze zu stoppen sei, dann sollte doch zumindest ein Bürgerentscheid oder wenigstens ein Moratorium vereinbart werden, forderte er, und wieder jubelte die Menge.

Angesichts dieser Stimmung nutzt es den Verantwortlichen wenig, auf ein Urteil des Stuttgarter Verwaltungsgerichts aus dem Jahr 2009 hinzuweisen, aus dem hervorgeht, dass es für einen Bürgerentscheid zu spät ist, weil die Entscheidung für „Stuttgart 21“ von demokratisch gewählten Gremien gefällt worden sei. Die Gegner halten an ihren Forderungen fest. Mittlerweile beschäftigt sich dank ihrer anhaltenden Proteste die ganze Republik mit dem Stuttgarter Bahnhofsumbau.

Immer wieder sind die Befürworter des Projektes gezwungen, ihre Entscheidungen zu erklären – und erhalten für ihre Bemühungen bereits anonyme Morddrohungen, erzählt Wolfgang Drexler, Landtagsabgeordneter der SPD und Sprecher des eigens eingerichteten Kommunikationsbüros. Er bezeichnet „Stuttgart 21“ als „Jahrhundertprojekt“ und wird nicht müde, dessen Vorteile zu preisen: In der Metropolregion Stuttgart, die von Tübingen im Süden bis Heilbronn im Norden reicht, seien 5,4 Millionen Menschen von dem Projekt betroffen. Es soll den regionalen Verkehr verbessern und Stuttgart an eine internationale Achse anbinden, die von Paris über Wien und Bratislava bis nach Budapest reicht. Nach einem Gutachten, das die Universität Stuttgart erarbeitet hat, könnten 350 Millionen gefahrene Pkw-Kilometer pro Jahr von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Das wiederum entspräche einer Kohlendioxidbelastung von etwa 70 000 Tonnen.

Hinzu kommt, was in jeder Broschüre der Befürworter gebetsmühlenartig wiederholt wird: Den Großteil der Kosten für den neuen Bahnhof von 4,1 Milliarden Euro tragen die Deutsche Bahn mit 1,47 Milliarden Euro, der Bund mit 1,23 Milliarden Euro und das Land Baden-Württemberg mit 0,82 Milliarden. Die Stadt Stuttgart muss 0,24 Milliarden Euro zahlen, den Rest teilen sich der Flughafen Stuttgart und die Region. Immer dann, wenn die Gegner des Projekts daher fordern, das viele Geld solle doch sinnvoller, beispielsweise in Kindergärten, Schulen und Universitäten investiert werden, entgegnet Wolfgang

Drexler, dass es sich um „zweckgebundene Mittel“ handele, die niemals in etwas anderes als Verkehrsprojekte fließen könnten. „Es ist wichtig, dass das Geld in Baden-Württemberg investiert wird. Käme das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm nicht, würde das Geld in andere Bundesländer und andere Projekte fließen.“

All das aber kann die Gegner nicht überzeugen. Auch nicht, dass sich beispielsweise die Fahrtzeit vom in der Innenstadt gelegenen Bahnhof zum Flughafen von 27 auf acht Minuten verkürzen würde. Oder dass man durch die ebenfalls geplante und 2,8 Milliarden Euro teure Neubautrasse, die über Wendlingen nach Ulm führen soll, Ulm statt in 54 Minuten in 28 Minuten erreichen könnte. Selbst dass durch die Verlagerung des neuen Bahnhofs unter die Erde mitten in Stuttgart eine 100 Hektar große Fläche frei würde, welche die Stadt der Bahn schon im Jahr 2001 für 425 Millionen Euro abgekauft hat, auch darauf verzichten die Projektgegner gern.

Mittlerweile sind die Positionen der Gegner und Befürworter tatsächlich so festgefahren, dass es für jedes Argument ein Gegenargument gibt und für jedes Gutachten ein Gegengutachten. Längst haben Verkehrsberater wie das Büro Viereggs und Rößler aus München die Kosten für „Stuttgart 21“ (also ohne die Neubaustrecke nach Ulm) auf 6,7 bis 8,7 Milliarden Euro beziffert. Auf den Montagsdemonstrationen wird nicht selten gar von zehn Milliarden Euro gesprochen, die am Ende zu zahlen seien, wenn im Laufe der Bauarbeiten Probleme aufträten, mit denen bisher niemand gerechnet hat.

Lange haben die Verantwortlichen in Stuttgart die Sorgen ihrer Bürger nicht ernst genommen. Das gibt auch Wolfgang Drexler zu: „Heute sind die harten Gegner nicht mehr zu überzeugen.“ Erst im vergangenen Jahr hat der Stuttgarter Gemeinderat darüber beraten, ob es vielleicht sinnvoll wäre, auf dem Schlossplatz eine Infobox einzurichten, wie es seinerzeit auch eine auf dem Potsdamer Platz in Berlin gab. Doch da war der Streit mit den eigenen Bürgern längst zu weit gediehen, man entschied sich dagegen. Andere hatten indes erkannt, dass es an leicht zugänglichen Informationen mangelte, und deshalb private Initiativen zur Unterstützung von „Stuttgart 21“ ins Leben gerufen. Rudolf Weeber beispielsweise, ein 29-jähriger Physikdoktorand, hat schon vor zweieinhalb Jahren eine Internetseite über das Projekt erarbeitet. Er findet, dass „Stuttgart 21“ der Stadt gut täte und bedauert die Versäumnisse in der Kommunikation. Jetzt bliebe aber nur noch, das große Ganze zu betrachten. „Man muss überlegen, wie man derartige Projekte künftig so planen kann, dass nicht 15 Jahre bis zu ihrer Realisierung verstreichen“, sagt er.

Das erste Mal präsentiert wurde die Idee für einen Durchgangsbahnhof in Stuttgart von dem Verkehrswissenschaftler Gerhard Heimerl im Jahr 1988. Bis die als „Maultaschen-Connection“ bezeichnete Gruppe von Initiatoren, bestehend aus dem damaligen Bahnchef Heinz Dürr, Verkehrsminister Matthias Wissmann und Ministerpräsident Erwin Teufel, das Projekt „Stuttgart 21“ auf den Tisch legte, vergingen weitere sechs Jahre. Und erst im Jahr 2009 – nach Planungsstopps, Gerichtsverfahren und langwierigen Verhandlungen – lagen die Finanzierungsverträge zur Unterschrift bereit. Ursprünglich hatte der neue Bahnhof zu diesem Zeitpunkt schon fertig sein sollen. Der Oberbürgermeister von Stuttgart, Wolfgang Schuster (CDU), schrieb daher in einem vor kurzem veröffentlichten offenen Brief, das Projekt habe „nunmehr rund zehn Jahre Verspätung“. Und weiter: „Diese Verzögerung hat wesentlich zu den inzwischen eingetretenen Kostensteigerungen beigetragen.“

Dass mit den von offizieller Seite errechneten Kosten das Ende der Fahnenstange allerdings noch lange nicht erreicht ist, genau das fürchten die Gegner. Unberechtigt ist ihre Sorge nicht. Erst vor wenigen Tagen hat eine Studie, die im Auftrag des Umweltbundesamtes erstellt wurde, die Summe von elf Milliarden Euro ins Spiel gebracht, die das ganze Projekt kosten könnte. Und längst gibt es wissenschaftliche Studien, die zeigen, dass große Infrastrukturprojekte in den allermeisten Fällen tatsächlich viel mehr kosten als anfangs angenommen.

Der Däne Bent Flyvbjerg, der an der Universität in Oxford lehrt und als Spezialist für das Management von Großprojekten gilt, versucht seit Jahren, dieses Phänomen zu erklären.

Seine Untersuchungen haben ergeben, dass bei Bauvorhaben auf der ganzen Welt die Kosten viel zu niedrig angesetzt werden. Allein bei großen Schienenprojekten lägen sie durchschnittlich um 45 Prozent höher als geplant, bei einem Viertel von ihnen gar um 60 Prozent. Bent Flyvbjerg führt das unter anderem auf die lange Planungsphase zurück. Außerdem seien häufig viele verschiedene Akteure mit unterschiedlichen Interessen beteiligt. Haben die sich erst einmal geeinigt, blieben die Projekte oft in einem relativ frühen Stadium unangetastet. Alternative Vorschläge würden wenig oder gar nicht geprüft. Und zuweilen würden auch keine Rücklagen für unvorhergesehene Ereignisse gebildet, die während der Bauarbeiten allerdings häufig auftreten.

Gerade Letzteres hat man in Stuttgart bedacht. Es gibt einen Risikofonds mit 438 Millionen Euro, aus dem noch nicht vorhergesehene Mehrkosten gedeckt werden könnten. Auch Uwe Stuckebrock, der Leiter des Stadtplanungsamtes, ist sich der Risiken bewusst. Niemand, sagt er, könne schließlich vorhersagen, wie sich die Energie- und die Stahlpreise in den kommenden Jahren entwickeln würden. Ob der Risikofonds daher im Fall der Fälle auch ausreicht, weiß noch keiner. Andererseits: Die Verträge sind unterschrieben. Auch die ersten Bauaufträge wurden schon vergeben, und sie nicht einzuhalten würde ebenfalls Geld verschlingen. Zusammen mit den Summen, die für die Planungen und Grundstückskäufe schon ausgegeben wurden, rechnet Wolfgang Drexler mit 1,4 Milliarden Euro, die „Stuttgart 21“ kosten würde – selbst, wenn man es gar nicht realisierte.

Auch das Projekt „K 21“, das die Gegner von „Stuttgart 21“ als sinnvolle Alternative preisen und das im Grunde vorsieht, den alten Kopfbahnhof beizubehalten, den Bonatz-Bau zu sanieren sowie das Gleisfeld davor zu erneuern und zu erweitern, schlägen mit 3,7 Milliarden Euro zu Buche. So hat es Wolfgang Arnold errechnet, der technische Direktor der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB). Fraglich ist bei „K 21“ außerdem, ob die Deutsche Bahn überhaupt bereit wäre, das Projekt zu übernehmen. Denn dass Stuttgart einen neuen Bahnhof braucht, darüber sind sich alle einig. Das Problem ist eben nur, dass die Gemeinsamkeiten bei dieser Erkenntnis schon aufhören.

Ein versöhnliches Ende kann es daher nicht mehr geben. Die Abrissarbeiten am Nordflügel des Bonatz-Bahnhofs haben begonnen. Die Gegner haben versprochen, nicht zu weichen. Allein in der vergangenen Woche konnten sie montags an der wöchentlichen Demonstration teilnehmen, dienstags einen Vortrag zum Thema „Ziviler Ungehorsam: Recht“ hören, mittwochs gemeinsam für Stuttgart beten, donnerstags einem weiteren Vortrag über die Folgen von „Stuttgart 21“ lauschen und freitags eine Menschenkette um den Bahnhof bilden, um sich dann am Samstag zur Sitzblockade zu treffen. Hinzu kommt natürlich der tägliche Schwabenstreich – „überall, laut, 60 Sekunden“, wie es auf den Flyern heißt.

Ob das alles noch etwas ändert, ist fraglich. Sicher ist aber, dass durch Stuttgarts Bürgerschaft inzwischen ein tiefer Graben geht, viel tiefer noch als die Baugrube des neuen Hauptbahnhofs je sein wird. Diesen Graben in den Köpfen wird OB Schuster auch nach Baubeginn nicht einfach schließen können, die Chance dazu ist längst verpasst. Die nächste Bürgermeisterwahl in Stuttgart ist im Jahr 2012, wenn die Bagger gerade den Schlossgarten ausbuddeln.

© Rheinischer Merkur Nr. 33, 19.08.2010

 **Artikel kommentieren**

Recommend

7 people recommend this.