

Rede von **Dr. Winfried Wolf**, Verkehrsexperte, Journalist und Herausgeber von ‚LunaPark21‘, auf der 601. Montagsdemo¹ am 21.2.2022

Stuttgart 21 – Kosten in der Endlosschleife

Das unsägliche SWR-Interview mit Stuttgarts OB Frank Nopper und die interessante geplante Veränderung in der Bahninfrastruktur mit Rückwirkungen auf S21

Die jüngste Steigerung der offiziellen Stuttgart-21-Kosten hat bei den Offiziellen keinerlei Erstaunen ausgelöst. Im Gegenteil. Die Erhöhung auf nunmehr gut 9 Milliarden Euro wird von Stuttgarts Oberbürgermeister schlicht ignoriert. In dem hoffentlich bald legendären Interview bei „Zur Sache Baden-Württemberg“ vom 10. Februar beantwortet OB Frank Nopper die Frage der – couragierten – Moderatorin Alexandra Gondorf, ob Stuttgart 21 nicht ein „Fass ohne Boden“ sei, erst gar nicht. Irgendwie hat der Mann Ludwig Uhland im Sinn: [1]

*Der mackre Schwabe forcht sich nit
Geht seines Weges Schritt vor Schritt
Lässt sich den Schild mit Pfeilen spicken
Und thät nur spöttlich um sich blicken.*

Wobei die Gelassenheit und Ruhe, die der Dichter in die Figur einwebt, sich beim OB nicht wirklich einstellen will. Der Mann verhaspelt, verheddert und vergestikulierte sich. Das Projekt sei in Wirklichkeit „eine Jahrhundertchance“. Was sind schon 9 Milliarden Euro, wenn man „in 28 Minuten in Ulm“ ist? Nun ist Ulm nicht wirklich die Stadt aller Träume. Und das Zusammenrücken beider Städte kann von Nachteil für beide, auch für Ulm, werden.[2] Und so nimmt Nopper sein Neckar-Publikum auf die weite Reise an die Elbe mit und erklärt: Stuttgart 21 sei „die größte städtebauliche Chance bundesweit nach der Hafen-City in Hamburg“. Eben „85 Hektar groß.“ Wobei hier natürlich die entscheidende VfB-Maßeinheit her muss, also: „150 Fußballfelder groß“. Und dann: „Ein Modellquartier mit 5000 Wohneinheiten.“

Damit spricht OB Nopper, wie zuvor schon die Oberbürgermeister Rommel, Schuster und Kuhn, unfreiwillig das an, um was es wirklich geht: weniger um einen Bahnhof als Kommunikationsort und als Mobilitätszentrale für Hunderttausende als um ein Projekt der Immobilienspekulation für ein paar Dutzend Profiteure, mit Wohnungen für ein paar Tausend Sehrgutverdienende. Tagtäglich nutzen den Bahnhof mehr als 200.000 Menschen. Diesen wird in einer Bauzeit von mindestens fünfzehn Jahren tagtäglich ein immenser Stress wegen endloser Umwege abverlangt. Nun wird ja in unserer neoliberalen Gesellschaft alles monetarisiert, in Euro und Cent umgerechnet, auch die Toten im Straßenverkehr, die wirtschaftlichen Schäden durch die Pandemie oder die „Staukosten“, „die verlorene Zeit auf Autobahnen“. Der gigantische Zeitaufwand, den der Bau von Stuttgart 21 diesen 200.000 Menschen an jedem Tag abverlangt – sollte der nicht monetarisiert werden – zumindest in Höhe des Mindestlohns und dann bitte einschließlich der angekündigten Anhebung seitens der Ampel-Regierung auf 12 Euro die Stunde? Sind das am Ende eine oder drei Milliarden Euro zusätzliche Stuttgart-21-Kosten?

Wobei sich der Verlust an Lebensqualität und Mobilitätskomfort ja fortsetzt. Sollte Stuttgart 21 jemals fertiggestellt werden, dann wird am Ende diesen Hunderttausenden anstelle eines ebenerdig erreichbaren Bahnhofs mit 16 Gleisen ein Untergrundbahnhof mit acht Gleisen zur Verfügung gestellt. Zu eng dort? S’Bahnhöfle zu klein? Macht nichts, so der OB. Man werde dann halt „die Zulaufstrecken optimieren“. Echt logisch? Nopper dir einen!

Unter der großen Zahl von Kommentaren, die die SWR-Sendung bisher bereits auf der Seite des Senders erhielt, befindet sich einer mit einem ungewöhnlichen, aber treffenden Vergleich. Michael Schenker schreibt dort: „Acht Milliarden Euro – wie viele Bahnhöfe hätte man damit barrierefrei ausbauen können? Während ehemalige und aktuelle Bürgermeister Lobby-Erektionen bekommen, schleppt die Oma ihren Rollator in Sachsenheim die Treppe hoch zum Bahnsteig.“

¹ ab 6.12.2021 wegen Corona-Pandemie jeweils Montags, 18 Uhr, wieder online:
<https://www.parkschuetzer.de/videos/>



Wobei zu ergänzen ist, dass besagte Oma im alten Kopfbahnhof sich weitgehend ebenerdig mit ihrem Rollator bewegen konnte, wohingegen sie im S21-Tiefbahnhof eine Vielzahl – oftmals deutlich zu enge – Treppen wird nutzen und hoffen müssen, dass bei einer der Rolltreppen ihr nicht eine Maulwurf-Figur zynisch mitteilt: „Außer Betrieb! Wir arbeiten für Sie!“

Apropos Elbe. Viele Jahre lang gab es einen Negativ-Wettbewerb zwischen den Projekten Stuttgart 21 und Hamburger Elbphilharmonie. Auch heute wird dieser Vergleich gelegentlich gezogen. So schreibt ein Geert Rebreps in seinem Kommentar zur besagten SWR-Sendung: *„Nur dreimal teurer als geplant? Das ist für öffentliche Bauten doch noch als preiswert zu betrachten. [...] Was sollte Elphi kosten? Wer irgend geringste Ahnung von Bau hat, hat gesehen, dass die Kalkulation nicht stimmen kann. [...] Als Politiker kann man die Augen fest verschließen. Denn, bis es fertig ist, ist man nicht mehr im Amt. [...] Elphi [...] ist eine technische Kopie mit anderer Fassade. Für Stuttgart 21 gilt Ähnliches. Wäre der Preis ehrlich kalkuliert worden, hätte niemand zugestimmt.“*

Das, lieber Geert Rebreps, wird von den Offiziellen ganz oben bestätigt. Dazu zwei Beispiele:

Beispiel 1: Peter Ramsauer, damals Bundesverkehrsminister, antwortete bereits vor zehn Jahren, 2012, auf die Frage, warum man denn nicht gleich absehbare Kostensteigerungen und Umplanungen in eine Gesamtschätzung der Kosten von solchen Großprojekten einbaue, wie folgt: *„Wenn man alle Risiken und Eventualitäten von Beginn an einrechnen würde, dann wird hier nicht mehr gebaut. Dann haben wir Stillstand. Das kann sich Deutschland nicht leisten.“*

Beispiel 2: Der damalige Bahnchef Rüdiger Grube antwortete auf dieselbe Frage: *„Niemand von uns stellt sich heute hin und sagt, 2020 werden dann genau 4,34 Milliarden Euro abgerechnet, das wäre doch unprofessionell.“* [3]

Korrekterweise sei dreierlei ergänzt: In der Schweiz werden in der Regel alle diese Kosten eingerechnet; am Ende stimmt der Endpreis weitgehend mit dem erstgenannten Kostenvoranschlag überein. So jedenfalls beim Gotthard-Basis-Tunnel. Sodann: Dass es im Nachbarland deshalb „Stillstand“ geben würde, trifft nicht zu. Es gibt jedoch meist eine transparente Bauplanung und in fast allen Fällen eine Einbeziehung der Bevölkerung in Entscheidungen über solche Projekte in Form von Volksabstimmungen. Schließlich meint Grube mit „unprofessionell“, dass „Profis“ wie er halt fälschen. Oder wie sagte derselbe Herr? *„Cash in the Däsch / is the name of the game.“*

Zurück zum Negativ-Wettbewerb. Stuttgart 21 hat im Vergleich zu Elphi zunehmend die Nase vorn: Die Elbphilharmonie erlebte eine Kostensteigerung von 186 Millionen auf 866 Millionen Euro. Es gab damit eine Steigerung der Baukosten um das 4,6fache. Bei der Bauzeit gab es eine Steigerung um das 1,6fache, von fünf auf acht Jahre. Bei Stuttgart 21 haben wir – bisher Stand Februar 2022 – eine Kostensteigerung von 2,46 Milliarden auf 9,2 Milliarden oder um das 3,7fache. Die Bauzeit wurde ursprünglich mit fünf Jahren angegeben. Sollte S21 Ende 2026 in Betrieb gehen, was der bahninterne aktuelle Termin der Eröffnung ist, dann läge die Bauzeit bei gut 15 Jahren, was einer Verdreifachung der Bauzeit entspricht. Dabei wissen alle: Die Baukosten werden weiter steigen. So dass auch hier der Elphi-Steigerungsfaktor wohl überboten wird. Schließlich sind die Baukosten nicht einmal grob erfasst – dazu unten. Und: Auch die Inbetriebnahme wird weiter nach hinten verschoben werden.

Festzuhalten bleibt auch: Es gibt einen entscheidenden Unterschied, der bei all diesen Vergleichen – auch dem mit dem BER – unterschlagen wird. Die Elbphilharmonie brachte für die Hamburger Kulturszene eine qualitative Verbesserung mit sich; mit diesem Gebäude wurden – wenn auch extrem teuer bezahlt – 2100 zusätzliche Plätze im großen Saal und weitere 550 Plätze im Kleinen Saal geschaffen. Mit dem Berliner Flughafen BER im Abgleich mit den dann aufgegebenen Flughäfen Tegel und Schönefeld wird eine Kapazität von *zusätzlichen* 27 Millionen Fluggästen pro Jahr bereitgestellt. Doch mit dem Tiefbahnhof Stuttgart 21 gibt es einen Kapazitätsabbau, der sich auf 30 Prozent weniger Zugankünfte in der Stunde mit der höchsten Nachfrage (im Zeitraum 7 bis 8 Uhr werktags) bemisst. Wobei beides auf wunderbar-seltsame Weise zusammenpasst: Das Plus beim BER und das Minus in Stuttgart schädigt jeweils das Klima!

Frau Gondorf verdient allen Respekt, dass sie auch hier beim OB nachgehakt! Ob nicht vielleicht das zutreffe, was Winfried Hermann, der Landesverkehrsminister, vorgerechnet habe, wonach der S21-Bahnhof am Ende zu klein sei, um den „Bahn-Takt“ zu gewährleisten? Ob man also nicht zusätzlich zu Stuttgart 21 einen „Ergänzungsbahnhof“ bauen müsse? Und sofort legt sich Nopper wieder ins Zeug, zitiert „alle ihm vorliegenden Gutachten“, wonach der S21-Bahnhof ausreiche, zumal man ja gegebenenfalls „die Zulaufstrecken optimieren“ würde. Und erneut verweist unser OB – nunmehr mit dem Zaunpfahl – darauf, worum es in Wirklichkeit geht:

„Ich bin im Übrigen auch deswegen dagegen, gegen diesen Ergänzungsbahnhof, weil es die städtebauliche Chance mit dem Stadtteil Rosenstein [...] verzögern würde.“

Nun gibt ja seit wenigen Tagen die Neuigkeit, dass das Verwaltungsgericht Stuttgart doch bereits 2022 das Verfahren zur Aufteilung der Mehrkosten des S21-Projekts „angehen“ wird. Das ist eine heiße Nummer; sie kann, wie das Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 nachweist, das Land, die Deutsche Bahn und nicht zuletzt die Stadt Stuttgart sehr teuer zu stehen kommen.[4]

Auch das war im SWR-Gespräch mit dem OB Thema. Frank Noppers Argument, an den Mehrkosten von Stuttgart 21 werde sich die Stadt Stuttgart „sicher nicht“ beteiligen, ist auf Anhydrit gebaut. Werner Sauerborn verweist im selben SWR-Beitrag auf das Prinzip „mitgegangen, mitgefangen“ und argumentiert, dass bei aktueller Kostenschätzung die Stadt mit bis zu 1,5 Milliarden Euro belastet werden könnte. Was auf ein Ende der kommunalen Finanzautonomie hinauslaufen würde. Doch auch wenn es so nicht kommt, wenn alles beim Land oder beim Bund oder bei der Bahn hängenbleibt – Frau Gondorf schenkt Nopper hier nochmals kräftig ein: *„Unterm Strich bleibt das bei den Leuten hängen“*.

Und ein Kommentator mit Namen Daniel Müller schreibt auf der SWR-Website folgende treffende Zeilen: *„Im Endeffekt ist es komplett egal, wer bezahlt. Ist es Stadt, Land oder Bund, müssen wir zahlen. Ist es die Bahn, müssen wir ebenfalls zahlen. Entweder in Form von Preiserhöhungen oder (falls das überhaupt möglich ist) bei schlechterem Service oder [schlechteren] Zuständen beim Reisen.“*

Nun gibt es im Ampel-Koalitionsvertrag eine interessante Passage, die für Stuttgart 21 noch eine große Bedeutung entfalten könnte. Dort heißt es: *„Die internen Strukturen [im Konzern Deutsche Bahn; W.W.] werden wir effizienter und transparenter gestalten. Die Infrastruktureinheiten (DB Netz, DB Station und Service) der Deutschen Bahn AG werden innerhalb des Konzerns zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zusammengelegt. [...] Gewinne aus dem Betrieb der Infrastruktur verbleiben zukünftig in der neuen Infrastruktureinheit.“* [5]

Der Bauherr von Stuttgart 21 ist die DB Projekt Stuttgart Ulm GmbH (auch als PSU abgekürzt). Auf der Website dieser schnuckeligen „GmbH“ heißt es zwar: *„Die Geschäftsführer der neuen Gesellschaft [DB Projekt; W.W.] berichten direkt unmittelbar an den Vorstand Infrastruktur der Deutschen Bahn AG Ronald Pofalla.“*[6] . Berichtet wird also an ein Mitglied im Vorstand der Holding, des DB-Konzerns. Doch formal ist diese Gesellschaft mit beschränkter Boden-Haftung – ausweislich der Geschäftsberichte der Deutschen Bahn AG – eine hundertprozentige Tochter der entscheidenden Infrastrukturgesellschaft der Deutschen Bahn AG.

Was heißt das für Stuttgart 21? Das heißt, dass dann, wenn die Zielsetzungen des Ampel-Koalitionsvertrags umgesetzt werden, diese Aktiengesellschaft (DB Netz) vom Bahnkonzern faktisch – hinsichtlich der Geldströme – abgekoppelt ist. Bundesgelder in Höhe von sieben bis acht Milliarden Euro und die Netzentgelte (die Einnahmen aus der Netznutzung, die DB Netz von den eigenen Töchtern DB Regio, DB Fernverkehr, DB Cargo und von allen Privaten und Scheinprivaten Eisenbahnverkehrsunternehmen – wie Abellio, Go Ahead, Metronom, SEW – kassiert) verbleiben in der Infrastruktur. Die Holding hat dann keinen Zugriff mehr auf diese Gelder. Diese Gelder müssen ausschließlich für Netzerhalt und Netzausbau eingesetzt werden. Sie können nicht mehr für die Interessen des Global Players DB AG – in Polen oder Mexiko – eingesetzt werden.

Und vor allem: Dieses Infrastruktur-Unternehmen muss laut Ampel-Koalitionsvertrag „gemeinwohlorientiert“ agieren. Vergleichbares gilt dann für die Tochter von DB Netz, DB Projekt Stuttgart-Ulm (PSU). Und damit für das Projekt Stuttgart 21.

Was aber heißt dann „gemeinwohlorientiert“, wenn es um ein „Fass ohne Boden“ geht? Was heißt das, wenn sich die Kostenexplosion fortsetzt? Was heißt das, wenn in ein Dutzend Studien bewiesen ist, dass DB Netz und PSU Milliarden-Summen dafür einsetzen, die Kapazität eines Bahnknotens zu *verkleinern*? Was heißt es, wenn diese gigantische Verkleinerungs-Investition wiederum neue „Ergänzungsprojekte“ erheischt, die weitere Milliarden Euro erfordern – so den neuen unterirdischen „Ergänzungsbahnhof“, so den 12 Kilometer langen Gäubahn-Tunnel? Was heißt das, wenn allein diese Ergänzungsprojekte zusätzliche rund 5 Milliarden Euro kosten – eine Summe, die mehr als dem entspricht, was bis 2014 das gesamte S21-Projekt kosten sollte und was vom damaligen Bahnchef Rüdiger Grube als „Sollbruchstelle“ bezeichnet wurde?[7]

Nein – ich habe keine Illusion, dass die Ampel-Regierung mit dem Ampel-Koalitionsvertrag und den zitierten interessanten Bestimmungen zur Bahn-Infrastruktur zu einem „Aus“ bei Stuttgart 21 führt. Die zerstörerischen Kräfte im Bahnkonzern und der FDP-Verkehrsminister Wissing werden weiter ihr Projekt einer Betonbahn betreiben – in Stuttgart und anderswo. SPD und Grüne werden dem nichts entgegensetzen und weiter ihre

Wettbewerbs-Vorstellungen, die grundsätzlich falsch und unter anderem mit der Abellio-Pleite 2021/22 ein weiteres Mal als falsch dokumentiert wurden, versuchen umzusetzen.

Dennoch wird es schwieriger werden, diese klimaschädigende, den Bahnverkehr behindernde Politik fortzusetzen. Die geplante Abschirmung des Infrastrukturbereichs innerhalb des Bahnkonzerns bietet neue Ansatzpunkte, um den Widerstand gegen Stuttgart 21 – und gegen andere zerstörerische Infrastrukturprojekte in Hamburg oder Frankfurt am Main oder anderswo – fortzusetzen. Sie bietet eine neue Möglichkeit, diesen Herren der Finsternis das Hegel-Zitat entgegenzuschleudern, das in Stuttgart bis vor kurzem die Frontseite des Bonatzbau zierte: „... *dass die Furcht zu irren schon der Irrtum selbst ist*“. [8]

Sie bietet damit auch neue Möglichkeiten, um der Öffentlichkeit unsere lichten Alternativen zu präsentieren - um eben:

oben zu bleiben!

Anmerkungen:

[1] Ludwig Uhland, Gedicht „Schwäbische Kunde“ (auch: „Der wackre Schwabe“), verfasst 1814. Dem Verfasser dieses Artikels ist – als gelernter und gebürtiger Schwabe – sehr wohl bekannt, dass Uhland hier jeweils den Imperfekt verwendet hat, also „... *Ging* seines Weges...“, bzw. „...*Ließ* sich den Schild ...“ Einmal abgesehen davon, dass es einen schwäbischen Imperfekt eher nicht gibt und es schwäbisch richtig heißen müsste „isch sein Weg gange“ und „hot sich dr Schild mit Pfeil spicke loh“, passt in meinem Text oben Präsens eben besser. L.U. möge mir meinen Eingriff verzeihen!

[2] Längst gibt es in Ulm die Befürchtung, diese Stadt könne sich mit der schnellen ICE-Verbindung zur Schlafstadt entwickeln; Kapazitäten und Umsatz in den Bereichen Einkaufen und Freizeit könnten von Ulm nach Stuttgart abwandern.

[3] Beide Zitate nach: Nikolas Doll, Die spektakulären Pannen deutscher Großprojekte, Interview mit Verkehrsminister Peter Ramsauer und Bahnchef Rüdiger Grube, in: Die Welt vom 10. Juni 2012.

[4] Dazu heißt es im jüngsten Rundschreiben von Werner Sauerborn für das Aktionsbündnis: „Ende 2016 hatte die DB Stadt und Land verklagt, jeweils ein Drittel aller Mehrkosten zu tragen, d.h. aller jetzt zugegebenen und zukünftigen Mehrkosten. [...] Geht man allein von der jetzt zugegebenen Kostensteigerung von einer Milliarde Euro aus, so ginge es erstmals „nur“ um fünf Milliarden Euro nicht finanzierter Kosten. Da Stadt und Land das Projekt massiv gefördert, immer den Weiterbau verlangt haben, könnte das Gericht eine Drittelung der Kosten festlegen.“ Rundschreiben zur 600. Montagsdemo am 14. Februar 2022.

[5] Mehr Fortschritt wagen, Koalitionsvertrag zwischen SPD, Bündnis90/Die Grünen und FDP, Berlin o.J. (November 2021), Seite 52, https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf

[6] Auszug aus der Website der PSU. Siehe: <https://www.bahnprojekt-stuttgart-ulm.de/ueber-uns/db-projekt-stuttgartulm/>

[7] Am 19. November 2011 erklärte Rüdiger Grube: „Die Sollbruchstelle [bei Stuttgart 21; W.W.] ist erreicht, wenn die Kosten 4,526 Milliarden Euro übersteigen.“ Fände das statt, müsse das Projekt gestoppt werden. Siehe Winfried Wolf, abgrundtief + bodenlos. Stuttgart 21, sein absehbares Scheitern und die Kultur des Widerstands, Köln 2019, 3. erweiterte Auflage, S. 352.

[8] Das Bahnhofsgebäude in Stuttgart trug auf der Vorderseite dieses Zitat von Georg Wilhelm Friedrich Hegel als beleuchtete Aufschrift. Diese Leuchtschrift ist ein Werk des Künstlers Joseph Kosuth von Anfang der 1990er Jahre. Sie wurde vor zwei Jahren kommentarlos abmontiert.

Winfried Wolf ist Chefredakteur von Stuttgart 21, Mitglied im KoKreis von Bahn für Alle und u.a. Autor von abgrundtief + bodenlos, Stuttgart 21, sein absehbares Scheitern und die Kultur des Widerstands, Erstauflage 2017, 3. Erweiterte Auflage 2019 (Papyrossa-Verlag, Köln).

Unterstützerkonto der Parkschützer: Inhaber: Umkehrbar e.V. / IBAN: DE02 4306 0967 7020 6274 00
BIC: GENODEM1GLS. Es können keine Spendenbescheinigungen ausgestellt werden.