

„Verkehrspolitischer Wahnsinn“

Zur kritischen Würdigung des Jubiläums: Kontext hat Stimmen zum 30. Jahrestag der Projektpräsentation von Stuttgart 21 gesammelt.

Martin Poguntke, Sprecher des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21

30 Jahre nach der öffentlichen Vorstellung des Projekts Stuttgart 21 sehen sich die Projektgegner in ihrer Kritik fast ausnahmslos bestätigt. Mangelnde Leistungsfähigkeit, steigende Kosten, spätere Fertigstellung, massive Klimaschäden – die Kritiker hatten zu jeder Zeit recht mit ihren Mahnungen.

Die Stärke der Kritiker-Bewegung liegt auch darin, dass sie nie nur das Projekt abgelehnt, sondern immer auch konstruktive Gegenvorschläge gemacht hat – auch wenn diese politisch und medial meist ignoriert und totgeschwiegen werden. Gerade jetzt, wo das Projekt an allen Ecken und Enden ins Trudeln gerät, sieht das Aktionsbündnis einen Schwerpunkt seiner Arbeit darin, eine Öffnung der Diskussion zu erreichen, in der auch Konversionsansätze wie das Konzept 'Umstieg 21' aufs Tapet kommen.

Das seit Jahren vorgebrachte Argument, es müsse weiter gebaut und investiert werden, weil schon so viel gebaut und investiert wurde, würde in der Privatwirtschaft kein Betriebswirt akzeptieren. Unwirtschaftlich versenktes Geld wird nicht wirtschaftlicher, wenn man noch mehr versenkt. Wer auf dem Holzweg ist, geht nicht weiter, auch wenn er schon sehr weit gegangen ist. Es wird allerhöchste Zeit, dass sich alle Projektbeteiligten ehrlich machen und nach Auswegen suchen, die wirtschaftlich vertretbar sind und – angesichts der drohenden Klimakatastrophe – die Verkehrswende durch eine massive Erweiterung des Bahnverkehrs tatsächlich ermöglichen.

Klaus Gietinger, Autor und Regisseur (u.a. „das Trojanische Pferd“ über S 21)

Vor 30 Jahren schob die Troika Teufel (CDU, Ministerpräsident), Wissmann (CDU, Bundesverkehrsminister, später oberster Autolobbyist) und Dürr (DB-Chef, Hauptaktionär des weltgrößten Autolackierers) das Projekt in den Tunnel. Die Konservativen sind oft Kulturrevolutionäre, auch im negativen Sinne. Erfüllungsgehilfen aber wurden der katholische Ex-Maoist Ministerpräsident Kretschmann und sein verkehrspolitischer Knecht Winfried Hermann, beides Altlinke und Grüne. Je schlimmer das Projekt wurde, umso mehr verteidigten sie es, trotz besseren Wissens (Hermann sprach einmal vom „dümmsten Projekt in der Eisenbahngeschichte“). So wird aktuell von ihnen versucht, die fassungslosen Oberbürgermeister an der Gäubahn mit „Zug-Zuckerle“ vom Widerstand gegen die jahrzehntelange bis ewige Kappung der Gäubahn abzubringen. Scham? Fehlanzeige!

Tom Adler, Ex-Stadtrat (Linke) in Stuttgart und Mitglied im Bündnis „Bürgerbahn – Denkfabrik für eine starke Schiene“

Am 18. April 1994 wurde das Tunnelbahnhofsprojekt Stuttgart 21 von fünf Herren der Presse vorgestellt. Kein Superlativ sei übertrieben, strahlte Ministerpräsident Erwin Teufel, sekundiert von Männern, die inzwischen meist tot oder nicht mehr zur Verantwortung zu ziehen sind für das, was sie seither dieser Stadt und dem Bahnverkehr angetan haben: Die fatalste Weichenstellung für Stuttgart nach dem (Nachkriegs-)Umbau zur „autogerechten Stadt“.

In den 30 Jahren des S-21-Desasters sind Angela Merkels „marktkonforme Demokratie“ und Jean-Claude Junkers offenes Diktum „Wenn es ernst wird, musst Du lügen!“ innige

Verbindung eingegangen: Missachtung der Bedürfnisse der Stadt-Bewohner:innen und der Bahnreisenden zugunsten der Umlenkung von inzwischen mehr als elf Milliarden Euro öffentlicher Gelder in die Kasse von Baukonzernen. „Unglaublich, was hier für totes Kapital herumliegt!“, so verdeutlichte Bahnchef Heinz Dürr schon 1994 bei dieser Pressekonferenz, dass es nicht um mehr Schienenverkehr geht.

Als statt Begeisterung in der Stadtgesellschaft der Widerstand wuchs, wurde die Jean-Claude-Juncker-Methode zum täglichen Handwerkszeug der Projektunterstützer: Tarnung, Täuschung der Öffentlichkeit und Lüge. Vom Plan eines „Immobilienprojekts“ wird gar nicht mehr gesprochen, sondern in der Not alles auf die Karte „bezahlbarer Wohnungsbau“ gesetzt. Denn die herbei fantasierte Leistungsfähigkeit des Tunnelbahnhof-Systems ist inzwischen in sich zusammengefallen und auch nicht reparierbar. Der sichere Brandschutz: Die Bahn kann dafür heute nicht einmal eine Brandfall-Simulation vorlegen. Die Kosten: Ein peinlicher Offenbarungseid jagt den nächsten, Ende nicht absehbar.

Das Totaldesaster des Projekts nach 30 Jahren ist heute Symbol auch für den desaströsen Zustand der Deutschen Bahn insgesamt. In dieser Situation spüren auch die Kräfte, die den Protest für den Erhalt des Kopfbahnhofs und des direkten Gäubahnanschlusses tragen, Rückenwind. Ohne die langjährige Präsenz ihrer qualifizierten Projektkritik in der Öffentlichkeit gäbe es heute nicht einmal die Möglichkeit einer Debatte, wie der Kopfbahnhof erhalten und Bahnpolitik wieder auf ein gutes Gleis gesetzt werden kann.

Martin Bachhofer, Geschäftsführer des BUND Baden-Württemberg

Stuttgart 21 kann rückblickend nur als verkehrspolitischer Wahnsinn bezeichnet werden: Die Umwelt- und Klimabilanz ist äußerst zweifelhaft. Die Kosten haben sich mehr als vervierfacht – von ursprünglich geplanten 2,46 Milliarden Euro (4,8 Milliarden DM) im Jahr 1994 auf derzeit 11,4 Milliarden Euro. Die ursprünglich geplante Inbetriebnahme für das Jahr 2008 wird sich um fast 20 Jahre verzögern und wichtige Abschnitte auf den Fildern fehlen dann immer noch. Mit einem reibungslosen Start ist aber auch dann bei all den Problemen mit dem Eisenbahnverkehrssystem ETCS und der Bereitstellung geeigneter Züge kaum zu rechnen. Es bleibt nur zu hoffen, dass die Verantwortlichen aus der langen Liste von Fehlentwicklungen lernen.

Die vielen Milliarden Euro für Stuttgart 21 hätten sinnvoller eingesetzt werden können. Für die Rheintalbahn, die Bodenseegürtelbahn, den zweigleisigen Ausbau der Gäubahn und auch für eine Modernisierung des Kopfbahnhofs. Damit wären wir heute im Ländle einen deutlichen Schritt weiter mit der Mobilitätswende.

Gero Treuner, Vorstand des VCD Baden-Württemberg

In der Bilanz ist das Projekt Stuttgart 21 zu einer Belastung für das Bahnnetz in Baden-Württemberg geworden, denn die Anforderungen sind hinsichtlich Nachfrage und der Schlüsselfunktion für die Mobilitätswende stark gestiegen. Der Vertrag und die strittige Kostenfrage hindern die Projektpartner daran, den Bahnknoten Stuttgart integriert und zukunftsorientiert weiterzuentwickeln. Stattdessen müssen Anpassungen angeflickt werden, so wie der Pfaffensteigtunnel als Ersatz für die nicht funktionierende Gäubahn-Anbindung und das Nahverkehrsdreieck statt zehn Gleisen im Hauptbahnhof, was nie eine reale Option war. Politisch Verantwortliche müssten schon seit dem ignorierten Schlichtungsspruch und einer Volksabstimmung unter geschönten Zahlen umsteuern. Eine ganze Generation musste weit größere als die angekündigten Baueinschränkungen hinnehmen, und ein Ende ist nicht in Sicht.

Heiner Monheim, Verkehrswissenschaftler

Zusammen mit Winfried Wolf (dem 2023 verstorbenen Autor diverser Bücher über S 21 und seine fatalen Auswirkungen) gehörte ich von Anfang an zu den engagierten Kritikern dieses "Menetekel"-Projekts. Zunächst, weil hier die nach der Bahnreform stark zunehmende Verselbständigung immobilienwirtschaftlicher Spekulations- und Verwertungsinteressen wie unter dem Brennglas deutlich wurde.

Dann, weil mit dem Projekt – auch wieder wie unter dem Brennglas – die völlig verfehlte Konzentration der Bahninvestitionen auf wenige Korridore und ihre Bahnhöfe offenkundig wurde. Hier wurden Milliarden in den Neu- und Ausbau von Hochgeschwindigkeitsstrecken gesteckt und auf der anderen Seite gab es eine massive Vernachlässigung der Bahn in der Fläche. Der eigentlich nach der Bahnreform und ihrer Regionalisierung bei den Investitionen deutlich zu priorisierende Nahverkehr wurde sträflich vernachlässigt, obwohl er ca. 90 Prozent aller Bahnfahrten ausmacht.

Und damit landet man bei dem Grundübel deutsche Bahnpolitik, der grassierenden "Tunnelitis". In seiner Blütezeit wurde das deutsche Bahnnetz nach ein paar wichtigen Prinzipien entwickelt – etwa, Tunnel nur da bauen, wo es vom Relief her nicht anders ging. Heute werden immer wieder Milliarden in unsinnigen Tunnelprojekten versenkt. Zum Wohle der Tunnelbaufirmen, allen voran des Weltmarktführers für Tunnelbohrmaschinen Herrenknecht. Da schließt sich dann der Kreis zu S 21, weil die inzwischen ca. 100 Kilometer angeblich für das Projekt benötigten Tunnel in nur einer Region weltweit alles bisher Dagewesene sprengen. Bei den Kosten. Bei den Planungs- und Bauzeiten. Und bei den Risiken.

Im letztlich wegen der Milliarden-Kosten und der dringend zu ziehenden bahnpolitischen Lehren geforderten deutschen Bundestag hat das Projekt leider immer nur eine nachrangige Rolle gespielt. So, als ob es sich um rein regionales Thema handeln würde. Dabei ist S 21 das grundlegendste deutsche Bahnprojekt, dessen verkehrspolitische Aufarbeitung längst überfällig wäre.

Wolfgang Staiger, Vorsitzender des Fahrgastverbands Pro Bahn, Regionalverband Stuttgart

Pro Bahn war gegenüber dem Projekt von Anfang an kritisch eingestellt und hat sich lange für die alternative Lösung eines modernisierten Kopfbahnhofs eingesetzt. Das Projekt nähert sich nun allmählich der Fertigstellung. Die DB AG wird den Tiefbahnhof aber zunächst nur teilweise in Betrieb nehmen und weiterhin Züge im alten Kopfbahnhof halten lassen, bis der digitale Knoten vollständig in Betrieb genommen werden kann. Diese stufenweise Inbetriebnahme begrüßen wir ausdrücklich. Übergangsweise wird nun ein Kombibahnhof realisiert, wie ihn unser Verband schon 2012 vorgeschlagen hat.

Für die Verbindung der Landeshauptstadt mit den südlichen Landesteilen und der Schweiz über die Gäubahn ist dadurch aber nur wenig gewonnen, denn auch nach aktualisierter Planung soll die Strecke ab Sommer 2026 immer noch für mindestens sechseinhalb Jahre zwischen dem Hauptbahnhof und Stuttgart-Vaihingen gekappt werden. Der Bau des elf Kilometer langen Pfaffensteigtunnels, der die Gäubahn zukünftig über an den Tiefbahnhof anbinden soll, dauert selbst unter günstigsten Voraussetzungen mindestens bis Dezember 2032. Alles deutet darauf hin, dass die Gäubahn noch viel länger vom Stuttgarter Hauptbahnhof abgekoppelt bleiben wird.

Mit jüngsten Äußerungen des Landesverkehrsministeriums, dass sich eine Renovierung der Strecke für einen Interimsbetrieb zwischen Stuttgart-Vaihingen und dem Nordbahnhof nicht mehr lohnen würde, wird jetzt auch noch der Erhalt der Panoramabahn zwischen dem Nordbahnhof und Stuttgart-Vaihingen in Frage gestellt. Wenn dort jahrelang keine Züge mehr fahren, droht die Strecke in einen Dornröschenschlaf zu fallen.

Pro Bahn fordert deshalb die Projektpartner auf, die Teilbetriebnahme von Stuttgart 21 mit einem zeitweisen Kombibetrieb nicht auf eine Nutzungsdauer von etwa einem Jahr zu beschränken, sondern vielmehr als Chance zu begreifen, weiterhin Direktverbindungen über die Gäubahn aufrechtzuerhalten und die Kapazität des Tiefbahnhofs zu erweitern.