

# WOZ DIE WOCHENZEITUNG

WOZ vom 12.08.2010 - Ressort International

---

«Stuttgart 21»

## Eine Stadt steht kopf

Von Werner Sauerborn, Stuttgart

---

### Der Stuttgarter Hauptbahnhof soll unter die Erde. Die Bevölkerung befürchtet eine Verschlechterung des Bahnverkehrs – und geht massenhaft auf die Strasse.

So kennt man sie gar nicht, die betulichen Schwäbinnen und Schwaben. Als vorletzte Woche Hinweise auf den unmittelbar bevorstehenden Teilabriss des denkmalgeschützten Stuttgarter Bahnhofs laut wurden, waren sofort Tausende vor Ort und applaudierten einigen Dutzend AktivistInnen, die trotz festungsartiger Absperrungen den Nordflügel des Gebäudes besetzten. Am letzten Samstag waren rund 16 000 StuttgarterInnen auf der Strasse, hielten und hörten Reden gegen das gigantische Projekt «Stuttgart 21» (S21), blockierten Kreuzungen, legten die halbe Stadt lahm. Inzwischen sind die DemonstrantInnen mehrmals in der Woche unterwegs. Ein Fokus des Widerstands sind die Montagsdemos, die im letzten Herbst begonnen hatten; am Montag dieser Woche kam es zum 38. Mal zu einer Besammlung vor dem Bahnhof, um sich zu informieren, um zu diskutieren und manchmal auch, um den Protest zu feiern.

Es sind keine Kreuzberger Nächte, es ist die Bürgergesellschaft, die da auf den Beinen ist: die Hochkultur, die Subkultur, die Grünen, die Linkspartei, die ganze Bandbreite der zivilgesellschaftlichen Gruppen. Auch die Gewerkschaften sind dabei – bisher leider nur ihren Beschlüssen nach. SPD, CDU und FDP beharren auf dem Milliardenprojekt und verweigern weiterhin einen Bürgerentscheid zu S21, da sie fürchten, ihn zu verlieren. Rechtlich ist ihnen nicht beizukommen, weil die gesetzlichen Möglichkeiten von Referenden in Baden-Württemberg sehr restriktiv sind. In alloseitigem Einvernehmen allerdings hätte längst eine politisch bindende Bürgerbefragung in dieser strittigen Sache stattfinden können. Die Parteien begründen ihre Ablehnung damit, dass die Planung bereits Mitte der neunziger Jahre begonnen habe, Bürgerentscheide aber erst seit 2005 möglich sind.

Der bisherige Kopfbahnhof soll um neunzig Grad gedreht und zu einem unterirdischen Durchgangsbahnhof werden. Statt sechzehn müssen künftig acht Gleise den Verkehr bewältigen. Die Flügel des Kopfbahnhofs sollen abgerissen werden. Ausserdem ist eine ICE-Anbindung an den Stuttgarter Flughafen geplant, mit der sich die Fahrtzeit verringern soll. «Stuttgart 21» steht und fällt aber mit dem neuen ICE-Trasse von Stuttgart nach Ulm; durch diesen Ausbau soll Stuttgart zum Knotenpunkt werden für die Strecken Paris–Bratislava und Rotterdam–Adria.

### Unbequeme Gutachten

Nach und nach und immer erst auf Druck und Nachbohren kommen immer mehr Wahrheiten ans Licht. War zu Beginn noch von zwei Milliarden Euro die Rede, so sind die Kosten seither explodiert. Laut Berechnung eines Münchner Verkehrsplanungsbüros wird «Stuttgart 21» bis zu acht Milliarden Euro teuer. Auch die ICE-Strecke schlägt statt mit knapp drei mit über fünf Milliarden Euro zu Buche. Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn, korrigierte daraufhin die Kosten für den Bahnhofsbau nach oben. Dass die StuttgarterInnen sich nicht nur einen teuren, sondern in vieler Hinsicht auch schlechteren Bahnhof einhandeln würden, kam durch das Bekanntwerden einer geheim gehaltenen Studie des Zürcher Ingenieurbüros SMA von 2008 ans Licht. Es prognostiziert dem Tiefbahnhof und den Tunnelstrecken Kapazitätsengpässe, die «das Gesamtsystem schwer beherrschbar» machen.

«Stuttgart 21» wird immer mehr zum Testfall für den Umgang der Behörden mit den BürgerInnen, die nie ernsthaft beteiligt wurden. Wenn aber eine Anfang der neunziger Jahre zustande gekommene Entscheidung inzwischen auf den nahezu geschlossenen Widerstand der Bevölkerung stösst, die BetreiberInnen – vornehmlich die Bahn, das Land und die Stadt – unbeirrt weitermachen und nur noch Durchhalteparolen absondern, dann stehen Grundfragen der Demokratie zur Debatte.

### Es geht um Immobilien

Warum dieses hartnäckige Festhalten am Projekt? Vielleicht ist «Stuttgart 21» nur in zweiter Linie ein Bahnvorhaben, in erster Linie aber ein Immobilien- und Spekulationsprojekt. Es geht um die innerstädtischen Flächen, die durch das frei werdende, hundert Hektaren grosse Gleisvorfeld vermarktet und in lukrative Wohn- und Geschäftsquartiere umgewandelt werden können. Profitieren werden neben der börsenfixierten Bahn InvestorInnen, Baufirmen oder der Tunnelbohrmaschinenhersteller Herrenknecht, in dessen Aufsichtsrat unter anderen der frühere baden-württembergische Ministerpräsident Lothar Späth sitzt. Gegen diese «Spätzleconnection» wenden sich die Proteste, nicht gegen einen Ausbau

des Bahnverkehrs. Denn die KritikerInnen befürchten, dass nach S21 kein Geld mehr da sein wird für den Ausbau viel wichtigerer Bahnprojekte, wie etwa den Ausbau des Rheintrassees Richtung Schweiz, die Ausweitung des S-Bahn-Netzes oder für den Erhalt von Regionalstrecken.

Derzeit hängt vieles an Berlin, denn der Staat muss die neuerlichen Mehrkosten der ICE-Strecke tragen, während zugleich unsoziale Sparpakete aufgelegt werden. Um zu verhindern, dass die Neubaustrecke gestoppt wird, ohne die «Stuttgart 21» nicht machbar ist, will man nun durch den Teilabriss des Nordflügels unumkehrbare Fakten schaffen. Gerüchten zufolge sollen die Bagger am kommenden Montag anrollen.

[▲ Top](#)

[Fenster schliessen](#)