

Stuttgarter Katastrophen-Rätsel

Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack, M.S.

Nachdem jahrelang die Medien nur verhalten über Deutschlands größtes Bauprojekt berichtet hatte, bewegt es nun Bürger, Journalisten und Politiker. Was bewegt die Vorstände und Aufsichtsräte der Deutschen Bahn AG zu diesem wahrhaft gigantischen Projekt „Stuttgart 21“? Vor 25 Jahren wurde es von Professoren und Studenten konzipiert, von Stadtplanern freudig aufgegriffen, von Bahnvorständen propagiert und von Politikern beschlossen: Hunderte Experten verplanten inzwischen über 200 Millionen Euro! Der aktuelle Stand des Projekts ist erschütternd: Immer noch fehlen wesentliche Baugenehmigungen, erteilte Genehmigungen sind aufgehoben, wichtige Anlagen (vor allem die für den Flughafenbereich) sind im Konzept strittig und stehen derzeit erst am Beginn der Genehmigungsverfahren! Das Vorhaben ist wahrhaft gigantisch: Fast 60 Kilometer Tunnel unter einer Großstadt, unter die Fertigungsstraßen von Daimler Benz zu graben in schwierigsten geologischen Formationen, in Grundwasser und Mineralwasserschutzgebieten... und mitten im Herzen der Stadt hunderttausend Kubikmeter Erdreich per Lkw abzufahren...

Kostenexplosion versus Nutzenimplosion

Das Projekt wurde schon vor Jahren von Bahnexperten und vom Bundesrechnungshof auf Gesamtkosten von mindestens 6, wahrscheinlich 7 und möglicherweise 8 Milliarden Euro taxiert. Nun kommt auch der Bahnvorstand nach ursprünglich 2, dann 4, nun auf 6 und wahrscheinlich 7 Milliarden Euro Baukosten: 7.000 Millionen Euro für einen Bahnhof! Eine Schule kostet 10 Millionen – dieser Bahnhof kostet so viel wie 700 Schulen, so viel wie 1000 durchschnittliche Rathäuser, so viel wie zehntausend Wohnhäuser.

Was bewegt Parteien und Politiker, Verwaltungen, Vorstände und Aufsichtsräte dazu, einen solchen, wahrhaft gigantischen Betrag für einen Bahnhof auszugeben? An anderen Orten werden nicht einmal 1 Million, erst recht nicht 10 Millionen für einen besseren Bahnhof avisiert: In Stuttgart kostet ein JA einen 700-fachen Betrag: Er könnte doch auch dafür verwendet werden, um an 1000 Orten marode Bahnhöfe zu jeweils 7 Millionen Euro neu zu bauen – Deutschland hätte damit wohl die schönste Bahn der Welt!

Analysiert man die Pläne, so erkennt man, dass die geplanten Bahnanlagen:

- Weniger Züge zulassen als die vorhandenen: Gemäß DB-Vorgaben sind 32 Züge/Stunde geplant, derzeit könnten 56 geleistet werden (Vieregg-Rößler, 2011);
- Wegen der Tieflage die Bahnsteige Treppen und Aufzüge erfordern, während im vorhandenen Bahnhof ebenerdige Zugänge zu allen Zügen vorhanden sind und
- statt der heute horizontalen Bahnsteige im Tiefbahnhof Gleise und Bahnsteige mit Gefälle erfordern und damit Gefährdungspotenzial für Züge und Fahrgäste schaffen,
- Im Brand- und Katastrophenschutz wegen beengter Zugänge und daher zu langer „Räumungszeiten“ bislang unlösbare Probleme aufweisen;
- Für viele Züge z.B. solche mit Dieselmotoren nicht zugelassen werden können,
- Zugoperationen, z.B. An-/Abkoppeln von Triebfahrzeugen oder Wagen ausschließen,
- einen Fahrzeitgewinn bei allen Fahrgästen, die von, nach oder über Stuttgart fahren, von durchschnittlich nur 30 Sekunden schaffen (ermittelt vom Schweizer Büro sma).

Stand 2. 5. 2013 -- kd.bodack@gmx.de

Gewiss: Den Stuttgarter Bahnsteigen und Gleisen ist eine schönere Hülle zu gönnen: Die Glashalle des Berliner Hauptbahnhofs hatte gut 100 Millionen Euro gekostet: Für Stuttgart ist ein 70 Mal höherer Betrag kalkuliert. Warum? Diese Frage eröffnet das wohl größte Rätsel, das unerklärbare Geheimnis, das die Menschen in unserem Lande zurzeit bewegt: Es sind ja immense Beträge an Steuergeldern, die hier vergraben werden sollen, während gleichzeitig überall die Staatsschulden beklagt und schmerzhaft Sparmaßnahmen verkündet werden. Dies steht gegen die allgemeine Überzeugung, dass Staatsverschuldung abgebaut, Bildung, Straßen und Schienentrassen verbessert und ausgebaut werden müssen! „Stuttgart21“ wird die Leistungsfähigkeit der Schiene tatsächlich reduzieren – das stellen unabhängige Bahnexperten überzeugend dar!

Metropolenzentrum oder Bauruinenkonglomerat?

Die Befürworter bringen ein wesentliches Argument in die Diskussion: Den Gewinn von Flächen für Gewerbe, Büros und Wohnungen inmitten der Stadt. Diese Flächen stehen jedoch weitgehend auch ohne gigantische Tunnelbauten zur Verfügung: Die Gleisanlagen des Kopfbahnhofs könnten überbaut werden, so wie in Basel, London, Paris oder New-York; der Abstellbahnhof und das Instandhaltungswerk könnten reduziert und verlagert werden... Das alles wäre für einige 100 Millionen Euro leicht machbar. Im Gegensatz dazu erscheint die geplante Stilllegung und Freistellung der vorhandenen Bahnanlagen als eine irrealer Illusion: Weil andere Bahngesellschaften das Recht geltend machen, den Kopfbahnhof weiter zu nutzen, und wegen der geringeren Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs müssen voraussichtlich wesentliche Teile des Kopfbahnhofs auf Dauer erhalten bleiben – dies bestimmt das Allgemeine Eisenbahngesetz. Daher ist absehbar, dass letzten Endes Gerichte den Erhalt des Kopfbahnhofs erzwingen werden: Das gigantische Bauvorhaben erweist sich damit sinnlos, ja sinnwidrig!

Umso größer erscheint das „Rätsel Stuttgart“: Hier wird offensichtlich maximaler Aufwand für negativen Nutzen geplant und propagiert, eine gigantische Irrationalität: Offenbar die große Zahl der Befürworter tatsächlich eine kollektive Besessenheit, eine weitreichende Bewusstseinsstrübung?

Noch ein weiteres Realitätsfeld muss betrachtet werden: Die Anlagen können erst in Betrieb genommen werden, wenn alle Teile fertiggestellt und genehmigt sind, wenn der letzte Meter der etwa 60 Tunnelkilometer befahren werden kann. Maßgebliche Experten halten das für unmöglich: Stuttgarts weltweit renommiertester Bauingenieur, Professor Frei Otto, hat sich aus dem Projekt verabschiedet, weil er es für unverantwortlich hält! Die DB AG hat schon in den Vorarbeiten massive Inkompetenzen gezeigt: Teile des Bahnhofdachs drohten einzustürzen, Gleise wurden so verlegt, dass Züge mehrfach entgleisten, noch immer fehlen zahlreiche Baugenehmigungen, für die Flughafen-Bahnanlagen wurde über zehn Jahre hinweg alle Pläne zurückgewiesen... . Es erscheint daher evident, dass die DB AG nicht einmal elementare Planungen qualifiziert leisten kann, noch nicht einmal einfache Baumaßnahmen sicher ausführen kann – wie sollen von diesem Konzern die komplexen Tiefbauten in Wasserströmen und quellfähigem Gestein gemeistert werden?

Damit offenbaren die Rätsel dahinter liegende „Abenteuer“ mit hohem Risiko, das Herz dieser Landeshauptstadt nachhaltig zu zerstören ohne dass überhaupt auch nur eine vage Chance irgendeines Nutzens entsteht – im Gegenteil: Es wird das reale Risiko heraufbeschworen, dass überhaupt nur Schaden und Zerstörung entsteht, weil die Anlagen nie fertig werden, das Herz der Stadt wird ein Baugruben- und Tunneltorso!

Ursachen der Irrationalitäten

Suchen wir die tieferen Ursachen dieser gigantischen Verschwendung, der betäubenden Irrationalität, dieser offenbar unaufhaltsamen Abenteurersucht. Es gibt mehrere:

Zunächst ist ein Hang zur „Gigantomanie“ zu entdecken, die offensichtlich Politiker und Vorstände beseelt: Alle Bahnanlagen der ganzen Stadt kommen unter die Erde, eine Art Manhattan wird möglich, Stuttgart wird „Metropole“. München und Frankfurt..., alle anderen Städte, denen dies auch angetragen wurde, lehnten es ab – nur Stuttgart, sich Bundesweit diskriminiert fühlend, stieg ein. Nun, wo die Zerstörung Platz greift, merken die Bürger, dass sie Opfer werden, Opfer von – so formulierte es Benedikt Weibel, der ehemalige Vorstand der Schweizer Bundesbahnen – Geltungssucht und Größenwahn!

Ein zweites Ursachenfeld liegt in der DB: es wurde und wird geschickt verborgen: Die DB Planer wussten und wissen, dass das Konzept und dessen Ziele sich gar nicht verwirklichen lassen. Wenn der Bahnbetrieb zu Bauzeiten weiter gehen muss, ist nur eine schmale Baugrube längs des Bahnhofsgebäudes möglich, die nur 8 (statt derzeit 17) Gleise erlaubt und beengte Bahnsteige mit schmalen Treppen bedingt. Damit sind die Sicherheit und die Leistungsfähigkeit sowie der Komfort der heutigen Anlagen nicht erreichbar. Wegen vorhandener S-Bahn- und U-Bahn-Tunnel muss der Tiefbahnhof mit Gefälle gebaut werden, was gegen deutsche und internationale Sicherheitsbestimmungen verstößt. Wegen der Tieflagen und der beengten Zu- und Abgänge ist der Brand- und Katastrophenschutz gemäß der Versammlungsstätten-Verordnung nicht erreichbar. Warum wurde dies zunächst verschwiegen und erst spät von Mitarbeitern an die Öffentlichkeit gebracht („121 Risiken“, publiziert im Magazin „stern“)? Die DB konterte zunächst mit irreführender Propaganda, verschleiern den Gutachten und behauptete unzutreffende Kosten. Seitdem mehr und mehr Experten die Falschbehauptungen der DB kritisieren und sogar Strafanzeigen erstatteten, schweigt sie zu den meisten Vorwürfen.

Damit ist ein viertes Ursachenfeld für die aktuelle Lage evident: Die DB AG und ihre Gremien haben unüberwindbare Mauern des Schweigens errichtet und pflegen konsequente Ignoranz gegenüber der Fachwelt der Fachpresse, den anerkannten Experten, dem kritisch gewordenen Publikum und sogar gegenüber dem Bundesrechnungshof und dem wissenschaftlichen Dienst des Deutschen Bundestags. Selbst wohlmeinende Schreiben und Vorschläge werden einfach ignoriert, offensichtlich in der Hoffnung, dass sich Vorschläge, Kritiken und Klagen von selbst erledigen, wenn sie von den Verantwortlichen ignoriert werden. Dies erscheint wohl auch deshalb erfolgversprechend, weil in den vergangenen Jahren die Medien dieser Ignoranz weitgehend folgten und kritiklos auch den unglaublichsten Statements der DB folgten. Es gibt nur wenige Ausnahmen, vor allem in Berichten des Magazins „stern“. Aber auch in der ZEIT konnte man jüngst über den geplanten Bahnhof lesen: „weil er ein Symbol der Macht ist... Es geht um Merkel und Grube, um Ehre und Eitelkeiten...“

Neben dem Hang zur „Gigantomanie“, die offensichtlich die Promotoren bewegt, kann als weitere Ursache der Reiz des vielen Geldes gesehen werden, ausgelöst durch die Vision, dass Milliarden Euro in diese Stadt fließen sollen – zum eigenen Vorteil und zu Lasten anderer! Da springen doch für viele ein paar Tausender ab: Für Hotels und Gaststätten, Vermieter, die tausende Gastarbeiter für die Tunnelbaustellen beherbergen, Handwerker und Bauunternehmer. Gerade dafür scheinen die Schwaben anfällig: Wirkt hier die Freude eigener Vorteilsnahme, ja vielleicht sogar „Habsucht“, das unablässige Bestreben nach mehr Hab´ und Gut – egal wie viel man schon besitzt?

Der Ausstieg – verhindert durch weitere unseriöse Kalkulationen?

Die Stuttgarter Großprojekte wurden schon, bevor nennenswerte Baumaßnahmen begonnen waren, als „unumkehrbar“ deklariert: Dies geschah offenbar aus Sorge, die gelegneten Irrationalitäten und verheimlichten Unseriositäten könnten zu Tage treten. Nun wurde tatsächlich die Diskussion über den Ausstieg eröffnet: Den Aufsichtsräten der DB AG wurde bewusst, dass sie verantwortlich sind und ggf. sogar haften müssen, wenn ihr Unternehmen durch die Großprojekte geschädigt werden würde.

Ausgelöst wurde die Diskussion durch den Vorstand der DB, der nicht länger verheimlichen konnte, dass die Kostenkalkulation das Budgetvolumen der Verträge mit Land, Region, Stadt und Flughafen gesprengt hatte. Nun musste eine neue Strategie gefunden werden, um die „Unumkehrbarkeit“ zu erhalten und um den Ausstieg zu verhindern.

Dazu wurden Ausstiegskosten ermittelt, die Politikern, Fachleuten und Bürgern gleichermaßen unglaublich erscheinen – nichtsdestotrotz von den Aufsichtsräten akzeptiert wurden. Der Vorstand beziffert sie mit 2 Milliarden Euro: Stimmt dieser Betrag, so kommt – gemäß der Rechnung der DB AG – der Ausstieg 133 Millionen Euro teurer als der Weiterbau. Daraus folgt, dass bei um mehr als 133 Millionen Euro reduzierten Ausstiegskosten die Beendigung von „Stuttgart 21“ für die DB AG vorteilhafter wäre und daher beschlossen werden müsste. Daher soll der Betrag von 2 Milliarden hier näher beleuchtet werden. Zunächst: Bestenfalls ein Viertel dieses Betrags erscheint glaubwürdig: Planungskosten von gut 200 Millionen, Abriss und begonnene Bauten dürften nicht mehr als 300 Millionen Euro gekostet haben.

Da es für die Entscheidung zum Ausstieg nur auf die Differenz von 133 Millionen Euro ankommt, soll hier exemplarisch die DB Kalkulation für die Rückzahlung an die Stadt Stuttgart betrachtet werden.

Die beschworene Unumkehrbarkeit wurde 2009 durch einen Bilanzierungstrick zementiert: Die von der Stadt Stuttgart an die DB gezahlten Grundstückskaufpreise und die daraus gewonnenen Zinserlöse wurden aus der Position „Rückstellungen“ (in die sie gehören, weil sie ja später in Baumaßnahmen fließen müssen) umgebucht in „Erlöse“. Damit konnten der „Gewinn“ um 639 Millionen Euro erhöht, ein vermeintlich gutes Ergebnis propagiert und gewohnte Gratifikationen an die Führungskräfte gezahlt werden. Die Folge: Werden Grundstücke an die DB zurückgegeben und der Kaufpreis zurückerstattet, muss dieser Betrag bei der DB als „Ausgabe“ gebucht werden. Dies deklariert die DB AG in der aktuellen Rechnung als „Kosten“ und beziffert sie mit 795 Millionen Euro – unterstellt, dass die Stadt zusätzlich zum Kaufpreis 5,5% Zinsen verlangt.

Unseriös, ja skandalös wird dieser Betrag dadurch, dass in dieser Rechnung auch Grundstücke enthalten sind, die die Stadt entweder schon bebaut hat oder gar nicht zurückgeben will, da sie auch bei Erhalt des Kopfbahnhofs bebaubar sind. Der Oberbürgermeister der Stadt wies den Aufsichtsrat per Email am 5. 3. 2013 darauf hin, dass die Stadt beim Ausstieg nur 585 Millionen Euro zurückfordern werde, dass also der vom Vorstand errechnete Betrag von 133 Millionen Euro um 210 Millionen überhöht sei. Daraus folgt, dass der Ausstieg tatsächlich für die DB AG 77 Millionen Euro kostengünstiger ist als der Weiterbau. Trotzdem entschied der Aufsichtsrat mit 17 von 20 Stimmen für den Weiterbau. Interessant: Allein der Vertreter der Lokführer-Gewerkschaft stimmte mit NEIN, der maßgebliche Staatssekretär des Finanzministeriums blieb der Sitzung fern!

Rechtswidriges Politik-Theater

Zum Glück nahmen sich maßgebliche Printmedien in den letzten Monaten dieser Entwicklung an und förderten unglaubliche Geschehnisse im Politikgeschehen zu Tage.

Um sie zu verstehen, muss gesehen werden, dass Anfang der neunziger Jahre mit weitem politischen Konsens die Deutsche Bundesbahn in eine Aktiengesellschaft umgewandelt wurde, damit sie von politischen Einflüssen befreit sich ganz dem Markt und dem Gewinnstreben widmen kann. Die Deutsche Bahn AG ist Bauherr von Stuttgart 21 und nach Recht und Gesetz als privatrechtliche Aktiengesellschaft allein für dieses Projekt verantwortlich. Damit es gewinnbringend wird, leisten Bund, Land, Stadt und andere Bauzuschüsse in vertraglich fixierten Höhen. Bauherr ist allein die DB AG, Risiken, Verzögerungen und Mehrkosten fallen allein der DB AG zur Last.

Nun erklärt die Bundeskanzlerin, der Fraktionsvorsitzende der CDU, der Bundesverkehrsminister vor der entscheidenden Aufsichtsratssitzung Stuttgart21 werde gebaut. Der Bundeswirtschaftsminister verpflichtet (gemäß einem Bericht der „Wirtschaftswoche“) seinen Staatssekretär im Aufsichtsrat seinen Widerstand gegen den Weiterbau aufzugeben. Das Gleiche versuchte wahrscheinlich auch Finanzminister Schäuble und veranlasste damit seinen Staatssekretär, sich zur entscheidenden Sitzung krank zu melden. Der Staatssekretär aus dem Verkehrsministerium enthielt sich der Stimme. Die Aufsichtsräte der Eisenbahn-Verkehrsgewerkschaft EVG folgten den Empfehlungen des Bahnvorstands – obwohl u.a. die Betriebsräte der Bahnbranche in der IG Metall den Abbruch des Projekts forderten.

Dies Geschehen im politischen Raum offenbart eine Reihe offensichtlicher Gesetzesverstöße. Sie folgen früheren offenkundig gesetzeswidrigen ja sogar Grundgesetz-widrigen Handlungen (Titel in der Süddeutsche Zeitung: „Schwäbische Schweinereien“) und lösten nun umfangreiche Strafanzeigen aus. Sie richten sich gegen Vorstände und Aufsichtsräte der Deutschen Bahn AG. Ihnen wird vorgeworfen, fahrlässig beschlossen zu haben, ihre gesetzlichen Kontrollaufgaben nicht erfüllt und die Interessen des Unternehmens verletzt zu haben. Die Beschuldigten schafften mit ihren Entscheidungen – so die Strafanzeigen -- den Tatbestand des EU-Subventionsbetrugs, verstoßen gegen Artikel 104a des Grundgesetzes, verursachen Veruntreuung und Vermögensschäden bei der DB AG, lassen die §§ 11 und 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes außer Acht und stehen gegen wesentliche Bestimmungen des Aktienrechts, das Vorstände und Aufsichtsräte dazu verpflichtet, ausschließlich zum Wohl des Unternehmens zu wirken.

Alle Entscheider – so die Strafanzeigen* -- müssten aus vielfachen Quellen wissen, „...dass Stuttgart 21 in einem Desaster enden wird“ (DIE ZEIT am 28. 2.2013). Das ist nicht nur auf die real zu erwartenden Kosten zurückzuführen, die DB-Rechnungen, die dem Verkehrsausschuss vorliegen, inzwischen auf 10,7 bis 11,3 Milliarden Euro taxieren. Die Katastrophe droht vor allem durch die Unmöglichkeit, das Projekt im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen überhaupt zu realisieren: Wichtige Projektbereiche sind noch immer nicht genehmigt, der Brand- und Katastrophenschutz „sei nicht funktions- und genehmigungsfähig“ bescheinigt die von der DB beauftragte Gruner AG in Basel!

* Strafanzeige von Dr. Eisenhart von Loeper, Dieter Reicherter und Peter Conradi an die Staatsanwaltschaft Berlin vom 25. 3. 2013

Sieg: Koste er was er wolle!

Die Situation wäre nicht vollständig beschrieben, wenn nicht eine sechste Ursache betrachtet würde: Der Protest einer breiten Bürgerschar, quer über alle sozialen und weltanschaulichen Grenzen hinweg. Es gab an die 200 große Demonstrationen in Stuttgart, über Jahre hinweg gibt es ohne Unterbrechung eine „Mahnwache“. Mehrfach wurden Dokumente veröffentlicht, die die Verlautbarungen der DB als Unwahrheiten entlarvten.

Dieser Widerstand erscheint den Offiziellen als so „gefährlich“, dass man ihm keinesfalls nachgeben darf, den man brechen, ja besiegen muss! Anderenfalls würde man die Meinungsführerschaft, ja „Macht“ verlieren: Folgerichtig hat Bundeskanzlerin persönlich das Durchhalten verordnet! Wichtigstes Argument des Vorstands gegen den Abbruch ist daher der „Ansehensverlust“. Sieg ist damit unabdingbar – koste er was er wolle!

Dieser wohl vorläufige „Sieg“ erzeugt, wie viele Siege zuvor, immense Folgeschäden:

- Er beschädigt wegen zahlreicher Rechtsverstöße das Ansehen des Rechtsstaats;
- Er empört mehr und mehr Bürger, die bei geringsten Vergehen bei Protesten mit Verurteilungen bestraft werden, während gegen massive Rechtsverstöße selbst gegen das Grundgesetz noch nicht einmal staatsanwaltschaftlich ermittelt wird;
- Er kostet Milliarden Steuergelder, die an anderen Stellen dringend benötigt werden;
- Er schädigt den Bahnverkehr, weil schon jetzt Zugfahrten beeinträchtigt, Teile des Bahnhofs zerstört und andere wichtige Ausbaumaßnahmen „kannibalisiert“ werden,
- Er führt zu erheblichen sozialen „Brüchen“, weil Entscheidungsträger Steuergelder entgegen rationalen Argumenten und aller Warnungen von Experten verfeuern;
- Er zerstört das wunderschöne und vielgeliebte Herz der Stadt Stuttgart;
- Er verursacht einen jahrzehntelangen Leidensprozess, indem auf den Großbaustellen den Bürgern Behinderungen, Lärm, Schmutz und Hässlichkeiten zugemutet werden;
- Er führt wegen verweigerter Baugenehmigungen, wiederholtem Scheitern von Baumaßnahmen, Kostensteigerungen und Terminüberschreitungen zu einem massiven Ansehensverlust der Technikmetropole Stuttgart, wobei bundesweiter Spott die Schwaben strafen wird, wenn wegen mangelhafter Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs der Kopfbahnhof per Gerichtsentscheid erhalten werden muss;
- Es genügt eine einzige Stelle im extrem schwierigen geologischen Untergrund, an der nicht weiter gebaut werden kann, dazu, dass die Jahrzehnte-dauernden Großbaustellen überhaupt nie zu funktionierenden Bahnanlagen führen: Denn sie funktionieren erst dann, wenn der Tiefbahnhof und alle 60 km Tunnel fertig gestellt sind! In Köln wurde der Bau der U-Bahn, nachdem das Stadtarchiv einstürzte, eingestellt!

Das alles wird in Stuttgart wissentlich in Kauf genommen und gleichzeitig geleugnet: Wofür? Für einen aktuellen Sieg, der allerdings jeden Tag verloren gehen kann -- wenn die DB zugeben muss, was sie alles nicht kann, wo überall in diesen Großprojekten ihre Fähigkeiten überfordert sind, wo letzten Endes Genehmigungen verweigert werden. Das Aufschieben der zu erwartenden Niederlage ist den Entscheidungsträgern offensichtlich Milliarden Euro wert – Milliarden Euro, die vom Steuerzahler oder – so der Bundesverkehrsminister – von Bahnkunden aufgebracht werden sollen. Dann – und das ist die eigentliche Katastrophe – wird offenbar, dass Geltungssucht, Habsucht und Machtsucht die eigentlichen Triebfedern waren, die über Jahre hinweg geleugnet, zuletzt jedoch unabweisbar die Entscheidungsträger besetzt und beherrscht hatten*!

**Karl-Dieter Bodack: Sich selbst entdecken – Andere verstehen, Shaker Verlag Aachen*

Die Folgen verändern nachhaltig das Land

Zunächst kann erstaunen lassen, dass die bislang eigenbrötlerischen Schwaben eine veritable Bürgerbewegung zustande gebracht haben: hunderttausend Bürger bewegen sich aus eigener Überzeugung zu Veranstaltungen, laden Experten ein und haben inzwischen ein Knowhow erworben über Geologie, Personenflüsse, Gleisbelegungen, Risiken und Kosten, das das der politisch Verantwortlichen offenbar übertrifft: Sie wussten beispielsweise schon im Jahre 2008, dass „Stuttgart 21“ zwischen 6 und 7 Milliarden kosten wird – Bahnvorstand Grube zeigte sich im März 2013 von den Kostensteigerungen auf nunmehr 7 Milliarden überrascht (Süddeutsche Zeitung am 18. 3. 2013)!

Mehr noch: Die hunderttausend Menschen aller Altersstufen und aller Bildungsgrade zeigen nachhaltigen Gemeinsinn, sie bilden Gemeinschaftsnetzwerke, die sicher einmalig sind in einer modernen Gesellschaft mit emanzipierten Individuen. Dabei gibt es keine „Führergestalt“, keine „Vordenker“, keine charismatische Leitung. Die Menschen kämpfen individuell aus eigener Überzeugung, sie sind selbstmotiviert, sie brauchen daher keine Leitfiguren. Zum großen „Ratschlag“ im Rathaus treffen sich an die tausend Aktive, erfinden und beschließen ihre Aktionen. Tausend Tage „Mahnwache“ am Stuttgarter Bahnhof: Tag und Nacht, ununterbrochen! Da gibt es Spendenkonten, die von tausenden gespeist werden: Denn jede Veranstaltung kostet außer dem Engagement auch viel Geld! Das ist ein beispielloser Gewinn für das Gemeinwohl, wegweisend in eine gute Zukunft des Gemeinwesens trotz wachsender Individualisierung!

Diesem Gewinn steht ein immenser materieller Schaden gegenüber: Ein Jahrzehnt gigantischer Bohr-, Bagger- und Betonarbeiten im Herzen der früher schönen und gepflegten Stadt Stuttgart: Millionen Kubikmeter Erdreich werden per Lastwagen aus dem Schlossgarten auf den Pragsattel gekarrt, das Inferno zahlreicher Baugruben und Tunnelbaustellen werden das Leben von hunderttausend Bürgern und Besuchern über viele Jahre beeinträchtigen. Straßensperrungen, zeitweilig unterbrochene U-Bahn-Linien werden den Bürgern Millionen zusätzlicher Lebenszeitstunden kosten!

Die Schönfärbereien und die Falschbehauptungen der Propagandakampagnen, der mit Millionen Euro dotierten Agenturen, Kommunikationsbüros und des „Turmforums“ werden entlarvt. Sowohl die Bürger, die im Volksentscheid gegen den Ausstieg votiert hatten wie auch diejenigen, die von den Täuschungen und Lügen wussten, werden mit Recht wütend werden: Die vertraut hatten, sehen sich belogen, diejenigen es wussten, sehen sich ignoriert, ja diskriminiert: Parteien und Politiker – außer den Linken – werden Vertrauen verlieren (auch „Die Grünen“ wegen ihrer offenkundigen Unfähigkeit) -- auf der Basis neuer vertrauenswürdiger Gruppen wird eine neue Kultur entstehen!

Die Erkenntnis von der wahren Katastrophe wird eine Prozessflut auslösen: Bahnvorstände und Aufsichtsräte, die fahrlässig beschlossen hatten und willfährige Beamte, die nicht verantwortbare Genehmigungen ausgestellt haben, werden sich den Strafanzeigen stellen müssen. Politiker, die berufsmäßig Ignoranz gepflegt haben, werden sich verstecken. Das Stuttgarter Tagesgeschehen wird über Jahre vom Krisenmanagement beherrscht sein – und vom Spott aus allen Regionen Europas, in dem der Schwäbische Werbespruch zitiert werden wird: „Wir können alles – außer...“ Die technisch höchstentwickelte Region offenbart ihre Unfähigkeit, weil sie sich das Unmögliche zutraute: Einen babylonischen Turmbau in der Unterwelt kreuz und quer unter der Hauptstadt!

Einfache Bahn-Alternativen*

Mehr Zugverbindungen, bessere Anschlüsse

Bei Einstellung der Großprojekte kann zunächst vermieden werden, dass wegen höherer Trassen- und Stationsgebühren der neuen Anlagen das Volumen der bestellten Zugleistungen reduziert wird. Mit einer landesweit koordinierten Fahrplanstruktur („Integrierter Taktfahrplan“) können an den „Netzknoten“ optimale Anschlüsse geschaffen werden. Die Verwirklichung erfordert an neuralgischen Infrastrukturanlagen Verbesserungen, beispielsweise zusätzliche Bahnsteige, weitere Kreuzungsmöglichkeiten, verbesserte Trassierung der Gleise, damit Fahrzeiten um einige Minuten verkürzt werden.

Direktverbindungen in die Filderregion und zum Flughafen

Aus dem Kopfbahnhof könnten bereits heute Express-S-Bahnen ohne Halt über die vorhandene Gäubahntrasse und Rohr zum Flughafen verkehren. Sie könnten im Hauptbahnhof mit Zügen nach Vaihingen/Enz-Heidelberg und Heilbronn-Würzburg gekuppelt werden und damit Direktverbindungen zu weiten Landesteilen herstellen. Mit der geplanten „Rohrer Kurve“ könnte auch die Relation Singen-Rottweil-Horb mit dem Flughafen verbunden werden. Die bereits genehmigte Neubaustrecke Flughafen – Wendlingen könnte mit einer Einmündung in den vorhandenen Flughafenbahnhof Reutlingen und Tübingen anschließen. Über Plochingen könnte auch Ulm erreicht werden, wenn die Neubaustrecke eine entsprechende Verbindungskurve erhielte.

Beschleunigung der Züge nach Ulm und München

Mit dem Fahrplan von 1995 könnten ICE-Züge München in etwa 2 Stunden erreichen, etwa 15 Minuten schneller als heute. Um integrierte Taktfahrpläne mit optimalen Anschlüssen und minimalen Gesamtreisezeiten realisieren zu können, müssen die Fahrzeiten nach Ulm nur um etwa 7, nach München nur um etwa 10 Minuten gekürzt werden. Dazu reicht es, die vorhandenen Strecken zu ertüchtigen!

Neubaustrecke Wendlingen-Ulm

Diese Strecke wird, legt man die abgerechneten Kosten je Tunnelkubikmeter/ Streckenkilometer der Neubaustrecke Nürnberg-Ingolstadt zugrunde, 5,2 Mia. Euro kosten. Sie wird Jahr für Jahr etwa 200 Millionen Euro ungedeckte und daher vom Steuerzahler aufzubringende Kosten verursachen. Sie ist wegen der extremen Steigungen für den Güterverkehr ungeeignet. Die Neubaustrecke ist wirtschaftlich nicht zu verantworten – sie ist auch ökologisch unverantwortlich: Da ihr Scheitelpunkt 160 Meter höher ist als der der „Geislinger Steige“ und weil sie lange Tunnelabschnitte hat, verursacht sie unnötigen Energieaufwand und belässt die lauten Güterzüge im dicht besiedelten Filstal!

Erleichterter Güterverkehr

Für den Güterverkehr ist die nahezu steigungsfreie Strecke über Aalen nach Donauwörth (zur Strecke nach Augsburg und München) bestens geeignet. Sie bedarf nur einiger Ausbaumaßnahmen, damit auch lange Güterzüge flüssig durchfahren können.

Alle diese Neubau und Ausbaumaßnahmen würden nur in der Größenordnung 10% der für „Stuttgart 21“ und die Neubaustrecke erforderlichen Mittel benötigen und ab sofort bis in längstens einem Jahrzehnt realisiert werden können*.

* Karl-Dieter Bodack: Bahnzukunft für Baden-Württemberg: Alternativen zu Stuttgart 21 Eisenbahn Revue International, Luzern, Heft 2/2011