

Stuttgart 21

Unterirdisch! Unterdimensioniert! Unvermeidlich?

Als Mitte Januar der neue baden-württembergische Ministerpräsident Winfried Kretschmann die Südwest-Provinz zum ersten Mal zu seinem Neujahrsempfang einlud, erhielt er seinen ganz eigenen Neujahrsempfang.

Sie standen wieder da: Mit „Oben bleiben!“-Button an der Brust, mit K21-Fahne in der Hand und mit einem „Baustopp jetzt!“ auf den Lippen begrüßten sie den Landesvater unmissverständlich ermahrend. Eine Person bewarf den einstigen Schlichtungshelden sogar mit einem Schuh...

Demonstrationen gehen weiter

Auch wenn in der medialen Nachbetrachtung der Schuhwerfer dominierte, kann nicht untergehen, dass es wieder mehrere Tausend waren, die trotz Müdigkeit am frühen Morgen den Weg zum Neuen Schloss gefunden haben. Müde waren sie, weil sie zwei Nächte zuvor versucht haben, den Auftakt zu den Abrissarbeiten am Bahnhofssüdflügel durch Sitzblockaden zu verhindern. Ebenso friedlich wie vergeblich.

Auch zwei Monate nach dem Volksentscheid lebt der Widerstand gegen Stuttgart 21 munter weiter. Natürlich nicht mehr mit 100.000 Demonstrationsteilnehmern, wie man sie direkt nach dem 30. September 2010 – dem Tag des Wasserwerfereinsatzes – zählen konnte. Aber das Projekt bleibt ein hoch umstrittenes Projekt.

Besagter Volksentscheid war nicht in der Lage, den Widerstand zu brechen. Das hat im Wesentlichen drei Hintergründe:

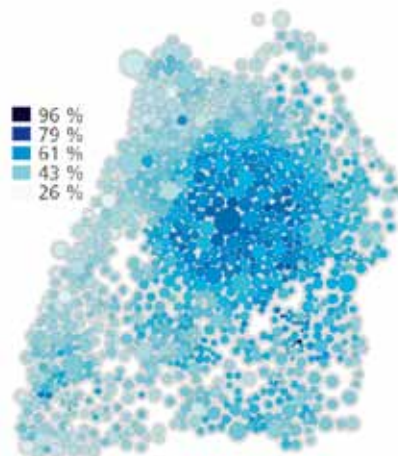
1. Vor dem Entscheid Statt offene Wunden zu schließen, hat der Wahlkampf eher dazu beigetragen, die Konfliktlinien zu verhärten. So werfen die Ausstiegsbefürworter den Ausstiegsgegnern vor, einen unfairen und unsachlichen Wahlkampf geführt zu haben.

Unfair zum einen, weil in Baden-Württemberg die Frage der Wahlkampfkosten-erstattung nicht geregelt ist. Dies hatte die Folge, dass die Projektbefürworter mit ihren zahlreichen Großspendern aus Auto(zulieferer)industrie, Bauwirtschaft und Handel einen großen Vorteil hatten.

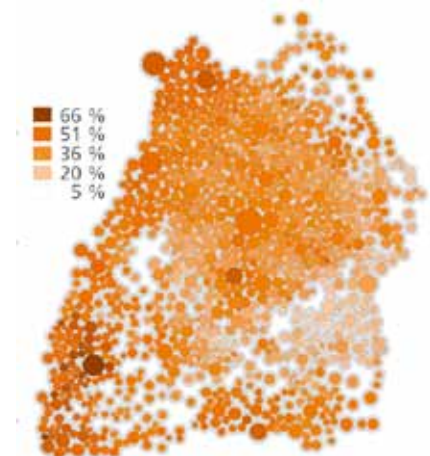
Unfair auch, weil Stuttgart 21-Befürworter mit äußerst fragwürdigen Mitteln vorgingen: Nur vereinzelt, etwa in der Frage um die Anbindung der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm, wurden die Ausstiegsfolgen mit Sachfragen hinterlegt. Viel mehr baute man jedoch auf das gezielte Schüren von Ängsten.

So wurden horrende Phantasiezahlen über angebliche Ausstiegskosten verkündet, welche teilweise sogar höher waren als die von Projektbefürwortern gleichzeitig dazu kommunizierten Gesamtbaukosten.

Als das zuständige Verkehrsministerium, welches als Fachministerium den Ausstieg befürwortet, die Zahlen dann widerlegen konnte, ging man sogar noch



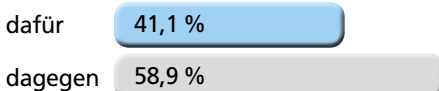
Wahlbeteiligung beim Volksentscheid.



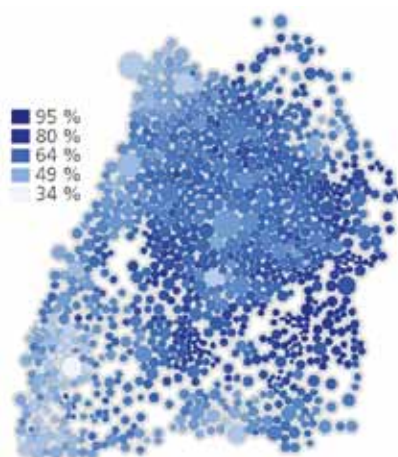
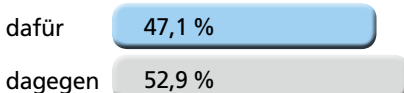
Verteilung der Stimmen für den Ausstieg.

Visualisierung: Gregor Aisch (4)

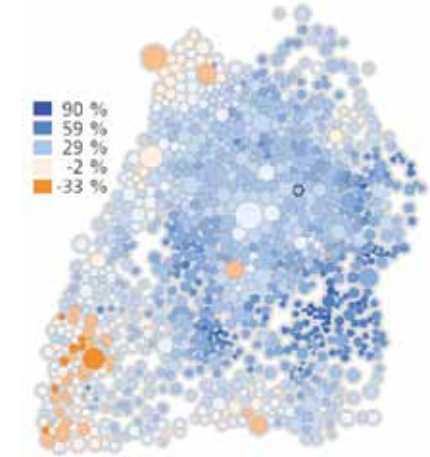
So stimmte Baden-Württemberg zum Ausstieg aus Stuttgart 21 ab:



So stimmte Stuttgart zum Ausstieg aus Stuttgart 21 ab:



Verteilung der Stimmen gegen den Ausstieg.



Die Aufrechnung des Volksentscheids.

einen Schritt weiter: Im Stuttgarter Speckgürtel wurden zahlreiche Flugblätter an junge Menschen verteilt, auf denen wortwörtlich „Kommt der Ausstieg, kommen Kosten! Durch die Ausstiegskosten gibt es mindestens 10 Jahre lang keine neuen Kindergartenplätze! Am 27. November mit NEIN Stimmen!“ zu lesen war. Unsachlich und absurd, aber mit nachhaltiger Wirkung.

Solche Methoden hinterlassen ihre Spuren und zwangsweise den Eindruck, dass das Ergebnis mit unfairen Mitteln zustande gekommen ist.

2. Nach dem Entscheid Am Wahlabend, als sich langsam der Trend zugunsten der Projektbefürworter abzeichnete, konnten diese ihr Glück nicht fassen.

Eigentlich rechneten beide Seiten damit, dass es zwar eine Mehrheit im Quantum für den Projektausstieg geben sollte, aber das ebenfalls notwendige Quorum nicht erreicht werden würde.

So sehr man überrascht war, so überschwänglich wurde dieser Sieg gefeiert. Am nächsten Tag zeigten sich die Tageszeitungen mehr als verstört über das Verhalten der Befürworterschaft, die – egal ob einfache Aktivisten, ehemalige Schlichtungsteilnehmer oder gar Landtagsabgeordnete – im Landtag und im Ratskeller auf den Tischen tanzten. Wenn dabei nur Spott über den politischen Gegner geäußert wurde, war dies noch harmlos. Denn teilweise war der blanke Hass zu vernehmen.

Offenbar wurde der Volksentscheid als Rückspiel zur Landtagswahl begriffen. Man hatte es immer noch nicht verwunden, dass die Landesregierung, welche seit Jahrzehnten immer die gleiche Parteienkonstellation hatte, nun zur „ehemaligen Landesregierung“ degradiert wurde.

Dies erklärt nicht nur das Verhalten der triumphierenden Spitzenpolitiker, sondern spiegelt sich auch klar im Wahlverhalten außerhalb der Stadt Stuttgart selbst wieder: Je höher der Anteil der CDU-Wählerschaft bei der Landtagswahl war, desto höher war der Anteil der „Nein“-Stimmen bei der Volksabstimmung. Kurioserweise geht damit Hand in Hand, dass ebenfalls die Regel (mit lokalen Abweichungen) gilt: Je kleiner das Dorf und je weiter die Entfernung zum nächsten Bahnhof, desto höher die Zustimmung zum Stuttgarter Bahnhofsumbau.

Noch gravierender als die Tatsache, dass die Projektbefürworter scheinbar unbedingten Beweis antreten wollten, dass man auch zum Gewinnen Charakter braucht, wirkten die Nachrichten der Tage direkt nach dem Volksentscheid.

Stimmte das Volk noch am Sonntag über die Finanzierung des Projektes ab, war bereits am Dienstag in jeder Zeitung zu vernehmen, dass eben genau diese Finanzierung nicht ausreichen würde. Vor dem Volksentscheid wurde immer wieder versichert, dass die Kostenobergrenze von 4,526 Milliarden Euro auf keinen Fall überschritten wird.

Sofort nach der Auszählung wurde deutlich, dass dies nicht die Wahrheit ist. Seitdem steht die Aufweichung des unter anderem auch im grün-roten Koalitionsvertrag vereinbarten Höchstbetrages ununterbrochen zur Disposition. Beispielsweise um die Flughafenbindung nicht wie geplant unqualifiziert bauen zu müssen. Das Kernstück des Volksentscheides war somit hinfällig.

Die Projektpartner Bund und Deutsche Bahn AG fordern ganz offen, dass das Land Baden-Württemberg etwaige Mehrkosten mit zu übernehmen hätte.

Der Vorwurf der Lüge und des politischen Betrugers macht bei solchem Vorgehen schnell die Runde und motiviert die Projektgegnerschaft dazu, am Ball zu bleiben.

Unterstützt wird dieses Unbehagen durch Meinungsumfragen, die nach dem Volksentscheid erhoben wurden und die sich mit den Motiven für das Abstimmungsverhalten beschäftigten.

Von denjenigen, die sich gegen den Ausstieg ausgesprochen haben, gaben landesweit 45 Prozent (also eine durchaus wahlentscheidende Menge) an, dies wegen der hohen Ausstiegskosten getan zu haben.

Die Ausstiegskosten wiederum wurden immer wieder den Baukosten gegenübergestellt und als für Baden-Württemberg teurer vermittelt. Direkt nach der Wahl war dies zwar hinfällig, aber es wurde ja bereits entschieden.

Die Projektgegner entschieden sich ebenfalls: Sie treten weiterhin für den Erhalt ihres Kopfbahnhofes ein.

3. Murks bleibt Murks Über die wesentlichen Kritikpunkte des Tiefbahnhofs wurde beim Volksentscheid nicht abgestimmt.

Denn die Knackpunkte des Projektes sind nicht nur die hohen Projektkosten, sondern liegen wesentlich tiefschichtiger.

In Stuttgart selbst werden neben den für den Bau notwendigen direkten Folgen, wie etwa die zu fallenden Bäume oder der Abriss des Südflügels, auch indirekte Wirkungen, wie etwa eine mögliche Gefährdung der Mineralquellen oder die Unfallgefahren durch die stadtweiten Bauarbeiten, angeführt. Außerdem stehen die Pläne der Stuttgarter Stadtent-

wicklung in der Kritik, die eine Zuführung der freiwerdenden Gleisflächen an Immobilienspekulationen vorsieht.

Überregional erstreckt sich die Kritik im Wesentlichen auch nicht nur auf die hohen Kosten, sondern ist im gleichen Rahmen auch an die geringere Kapazität des Bahnhofes oder die fehlende Barrierefreiheit adressiert. Ebenfalls steht in der Kritik, dass nicht mehr alle Züge aus den Regionen in den Stuttgarter Hauptbahnhof einfahren können.

Für viele, die schon vor dem Volksentscheid auf die Straße gegangen sind, um gegen das Projekt zu demonstrieren, hat sich also nichts geändert.

Wie geht es weiter?

Die Proteste gegen Stuttgart 21 werden also zweifelsfrei weitergehen. Doch die spannende Frage ist, was aus dem Bauprojekt wird.

Zwar ist die Rettung des Südflügels des Stuttgarter Hauptbahnhofs gescheitert (Stand: 15. Januar 2012), aber der Bau des Tiefbahnhofs ist noch lange nicht gesichert.



Anzeige



AUSSTEIGA

Unabhängige
Bürgerinitiative

für den Ausstieg
aus dem
Milliardengrab

Stuttgart 21

www.aussteiga.de

Die größten Probleme gibt es im Bereich des Flughafens. Der Tunnelaufstieg dorthin gilt heute als fraglich, aber der Flughafenbahnhof selbst hat es noch mehr in sich. Trotz jahrelanger Planungs-bemühungen ist der Bahnhof auf den Fildern bis heute nicht planfestgestellt. Insgesamt ist das Baurecht an 14 Stellen juristisch strittig oder gar nicht erteilt.

Kurios ist, dass selbst der Rückbau der oberirdischen Gleisanlagen nicht gesichert ist. Eine Entwidmung ist gewährleistet, die Infrastrukturgesellschaft Stuttgarter Netz AG versucht, diese dauerhaft zu verhindern.

Die Frage, ob Stuttgart 21 jemals in Betrieb gehen wird oder ob doch noch jemand die Notbremse zieht, hängt davon ab, inwieweit sich die offenen Probleme in den Kostenrechnungen niederschlagen und ob aus diesen Kostenrechnungen die richtigen Schlüsse gezogen werden.

Fatal ist, dass der grüne Teil der Landesregierung, der nach wie vor gegen das Projekt ist, im Zweifelsfalle keine Durchsetzungskraft haben könnte. Schließlich hat der Koalitionspartner SPD mit der CDU einen alternativen Koalitionspartner, mit dem in Sachen Stuttgart 21 absolute Einigkeit vorhanden ist.

Es besteht die Gefahr, dass man irgendwann gutes Geld schlechtem hinterher wirft – man also immer mehr in das Projekt investieren muss, um nicht alles zuvor Investierte zu verlieren – sondern auch, dass die Politik sehenden Auges in genau diese Situation manövriert.

Unser Fragebogen an Nils Schmid, Finanzminister des Landes Baden-Württemberg, ist für uns Anlass zur Sorge. Von einem Minister, der als primäre Aufgabe die zukünftige finanzielle Handlungsfähigkeit seines Bundeslandes im Auge behalten sollte, wäre eigentlich eine kritische Distanz gegenüber dem Bauherren zu erwarten.

Aus Sicht der Fahrgäste könnte sich somit die Situation einstellen, dass es im Großraum Stuttgart auf Jahrzehnte zu Dauerbaustellen an Eisenbahnanlagen kommt. Eine Dauerbaustelle, an der immer dann weitergearbeitet wird, wenn gerade Geld da ist.

Aber auch diese Gefahr dürfte kaum eine Rolle spielen. Denn in Stuttgart geht es seit langem nur noch ums Prinzip.

Matthias Oomen



DER FRAGEBOGEN



an Nils Schmid (MdB),

Minister für Finanzen und Wirtschaft des Landes Baden-Württemberg

1. In der Wirtschaftswoche haben Sie sich am 25. November 2011 zu den neuesten Kostenkalkulationen der Deutschen Bahn AG geäußert. Sie halten darin Behauptungen, der Kostendeckel werde überschritten, für Spekulationen. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur hat dezidiert dargelegt, dass die Kostenkalkulation bei 4,511 Milliarden Euro liegt. Wie können Sie da behaupten, es gäbe noch einen erheblichen Risikopuffer? 15 Millionen Euro Risikopuffer, das sind gerade einmal 3,3 Promille des Kostendeckels!

Die Landesregierung hat sich nach der Volksabstimmung zu Stuttgart 21 dafür ausgesprochen, die Bahn beim Bau von Stuttgart 21 konstruktiv zu begleiten. Dazu gehört auch anzuerkennen, dass bis heute kein eindeutiger, belastbarer Beleg dafür vorliegt, dass der Finanzierungsrahmen für Stuttgart 21 nicht ausreichend bemessen sei. In der jüngsten Sitzung des Lenkungskreises zu Stuttgart 21 wurde der Finanzierungsrahmen genauso bestätigt, wie es zuvor auch die unabhängigen Wirtschaftsprüfer in der Schlichtung bestätigt hatten.

2. Woher nehmen Sie die Gewissheit, dass der Kostendeckel eingehalten wird? Gibt es dafür Belege?

Die Bahn ist ein Unternehmen. Unternehmer haben keinen Anreiz, ihre Kosten zu erhöhen, wenn klar ist, dass der Auftraggeber die Mehrkosten nicht einfach so tragen wird und sie womöglich auf den Kosten sitzen bleiben. Nach der aktuellen Kosten- und Risikobewertung liegt die Bahn nach 25 Prozent der Vergaben im Kostenplan. Auch bei den aktuell laufenden Verfahren, mit denen dann 50 Prozent des Gesamtvolumens und 90 Prozent der besonders kostenkritischen Tunnelbauwerke vergeben sind, liegt die Bahn im Finanzierungsrahmen. Die verhandelten Festpreise sind ein wichtiges Argument für die Kostensicherheit. Als Landesregierung werden wir im Projekt natürlich alles daran setzen, diesen Kostendeckel zu halten.

3. Wie kommen Sie zu der Annahme, der Kostenkalkulation der Deutschen Bahn AG glauben zu können? Die Deutsche Bahn AG ist wohl der Ansicht, man benötige überhaupt keinen Nominalisierungspuffer mehr, wenn noch gar nicht alle Aufträge vergeben worden sind. Stimmen Sie damit überein?

Die Bahn hat die Fachleute, die näher am Projekt dran sind als jeder andere Fachmann es von außen sein kann. Deswegen stelle ich die fachliche Expertise

nicht in Frage. Landesregierung und Bahn sind darüber hinaus nicht nur Projektpartner, sondern auch Vertragspartner. Vertrauen ist eine notwendige Grundlage für einen Vertrag. Sich erst mal Vertrauen zu schenken ist nicht blauäugig, sondern hilft beiden Vertragspartnern bei der Erfüllung des Vertragsgegenstands.

4. Wie hoch schätzen Sie die Nachforderungen der Baufirmen trotz abgegebener Festpreise ein?

Bauherr ist die Bahn, die die Aufträge zu Festpreisen vergeben hat. Ich gehe deshalb von Kostensicherheit aus, nicht von Nachforderungen.

5. Wie bewerten Sie es, dass die Deutsche Bahn AG einige Positionen „vergessen“ hatte in Höhe von insgesamt 136 Millionen Euro?

[Anmerkung: Aus der Frage geht nicht hervor, um welche Positionen es sich handelt.]

6. Die Landesregierung ist sich einig, dass die Deutsche Bahn AG die Zusatzleistungen wie die Große Wendlinger Kurve oder die zweigleisige Anbindung des Flughafenbahnhofs aus dem Projektbudget finanzieren müsse. An dieser Stelle stimmen Sie mit der Deutschen Bahn AG offensichtlich nicht überein, die dazu eine neue Finanzierungsvereinbarung abschließen möchte. Reduzieren diese Zusatzleistungen nach Ihrer Sichtweise nicht den Risikopuffer?

Stresstest und Nachsimulation haben gezeigt, dass in der Spitzenstunde die vom Land geforderten drei Zugpaare über die kleine Wendlinger Kurve geführt werden können. Insofern wird die so genannte große Wendlinger Kurve nicht als notwendig erachtet. Die zweigleisige westliche Anbindung an den Flughafen ist ein Ergebnis der Schlichtung und wird daher entsprechend genauso wie alle anderen Schlichtungsergebnisse in Abstimmung mit den Projektpartnern behandelt.

7. An welchen Stellen sehen Sie für die Deutsche Bahn AG Einsparungsmöglichkeiten in Höhe von 70 Millionen Euro?

Als Finanzminister suche ich zwar immer nach Einsparmöglichkeiten im Landeshaushalt, aber in diesem Fall ist dann doch die Bahn verantwortlich für die Details der Projektplanung. Die Bahn hat im letzten Lenkungsreis gesagt, dass sie Einsparpotential in dieser Höhe sieht. Bei den Vergaben für den Fildertunnel und den Tunnel nach Ober- und Untertürkheim zum Beispiel konnten nach Angaben der Bahn alle geplanten Einsparpotenziale erzielt werden.

8. Wie hoch schätzen Sie die Kosten für noch nicht geplante und berechnete Zusatzleistungen wie die Anbindung der Gäubahn an den Tiefbahnhof Stuttgart 21?

Das sollten besser die Experten der Bahn berechnen als der Finanzminister schätzen.

9. Was passiert bei Überschreiten des Kostendeckels? Wenn keiner der Beteiligten Mehrkosten tragen möchte:

a. Bleibt dann eine Bauruine stehen?

b. Oder verzichten Sie dann auf Teile von Stuttgart 21, z.B. den Filderbahnhof am Flughafen oder die Rohrer Kurve?

c. Oder fangen Sie an, im großen Stil Züge des Nahverkehrs in Baden-Württemberg zu streichen, z.B. jeden zehnten Zug?

Ich gehe davon aus, dass alle Vertragspartner daran arbeiten, den Finanzierungsrahmen für einzuhalten. Das sollte nun im Interesse aller Beteiligten unser Hauptanliegen sein. Alles andere halte ich jetzt nicht für zielführend.

10. Das Ministerium für Finanzen und Wirtschaft ist für den Schlossgarten zuständig. Was passiert mit den Bäumen? Wird der Schlichterspruch umgesetzt und die Bäume versetzt?

Am vergangenen Montag (19.12.) hat ein Expertenforum im Rathaus diese Frage sehr intensiv erörtert. Die Bahn hatte zuvor ja auch einen Baumgutachter beauftragt, der zum selben Ergebnis wie der Baumgutachter der S 21-Gegner kam. Die vom Expertenforum ausgearbeitete Empfehlung enthält sehr konkrete Ideen, was man wie mit welchen Bäumen machen sollte. Manche Bäume sollen gefällt werden, weil es nicht öko-

logisch und wirtschaftlich sinnvoll ist, sie zu versetzen. Daher empfiehlt das Expertenforum die Fällung mit Ausgleichsmaßnahmen wie beispielsweise dem Totholzkonzept zu verbinden. Mit der Empfehlung ist eine Grundlage da, mit der die Projektpartner jetzt weiterarbeiten können.

11. Wie steht das Ministerium für Finanzen und Wirtschaft zum Abriss des Südflügels und zur Rodung des Schlossgartens? Nach den bisherigen Bauplanungen wären ein vollständiger Abriss und eine vollständige Rodung erst in zwei Jahren vorgesehen. Davor wird nur eine vier Meter breite Schneise für die Baufahrzeuge benötigt. Halten Sie es für sinnvoll, angesichts des bereits erreichten Kostendeckels mit der vorgezogenen vollständigen Rodung und dem Abriss solche Fakten zu schaffen?

Die Landesregierung hat nach der Volksabstimmung klar gemacht, dass sie den Bau von Stuttgart 21 konstruktiv begleiten wird. Dazu zählt auch die Bahn in der Einhaltung des Zeitplans zu unterstützen. Die Bahn ist Bauherr und hat einen Zeitplan, dessen Einhaltung auch dazu beiträgt, den Finanzierungsrahmen einzuhalten.

12. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur hat klar gemacht, dass die Regionalisierungsmittel für die kommenden Jahre nicht ausreichen werden, um die Nahverkehrszüge zu bezahlen und Stuttgart 21 zu finanzieren. Finanzieren Sie die fehlenden zweistelligen Millionenbeträge aus dem Haushalt oder lassen Sie Nahverkehrszüge streichen (etwa jeden zwanzigsten Zug)?

Stuttgart 21 kann man nicht dafür verantwortlich machen, wenn einerseits die Regionalisierungsmittel vom Bund nicht dynamisiert werden und andererseits die Ausgaben für die vom Land bestellten Verkehre erheblich steigen. Deshalb müssen Sie die Frage nach mehr Mitteln dem Bundesfinanzminister stellen.