Die Eliten sind sie leid, die gute, alte Demokratie. Das sagen sie nicht nur immer wieder, das zeigen sie auch allerorts. Besonders deutlich beispielsweise dann, wenn sie mit aller Macht ökonomisch aberwitzige und ökologisch zerstörerische Projekte gegen jede Vernunft, vor allem aber die eigene Bevölkerung zu realisieren versuchen. „Stuttgart 21“ gilt hier als Paradebeispiel: Obwohl inzwischen von einem Vielfachen der ursprünglich geplanten Steuermittel die Rede ist, obwohl die Bevölkerung den Bahnhof nicht will und er – einmal angenommen, er würde jemals fertiggestellt – die Situation in Stuttgart sogar maßgeblich verschlechtern und wahrscheinlich niemals eine Betriebserlaubnis erhalten wird: Politik und Wirtschaft beharren – koste es, was da wolle! – auf ihrem undemokratischen Wahn eines „Leuchtturmprojekts“, das weltweit erstrahlen soll. Doch warum? Zu dieser Frage und dem Stand von Stuttgart 21 sprach **Jens Wernicke** mit dem Stuttgarter Gemeinderat **Hannes Rockenbauch**.

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.

http://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/161212_Leuchttuerme_der_Postdemokratie_NDS.mp3

Podcast: Play in new window | Download

Herr Rockenbauch, der aktuellen Ausgabe des *Spiegel* ist zu entnehmen, dass Rüdiger Grube behauptet, unter ihm als Bahnchef hätte das Projekt Stuttgart 21 niemals gestartet. Nun ja, „jedenfalls nicht unter den gegebenen Bedingungen“. Was erleben wir hier? Kehrt Vernunft ein in die Politik?

Leider nein, ich würde eher sagen, wir haben es mit einem strategischen Rückzug zu tun. Etwas, das mehr oder minder typisch ist beim aktuellen Stand bei diesem gigantischen Projekt. Denn es gibt heute fast niemanden mehr, der dafür öffentlich Verantwortung übernehmen will.

Die Bundeskanzlerin schweigt dazu seit mehreren Jahren. Im vergangenen Landtagswahlkampf spielte Stuttgart 21 bei der Landes-CDU so gut wie keine Rolle mehr. Und bei der Spitze der Bahn hat im Sommer der Mann seinen Abschied erklärt, der eine Art „Gesicht der Deutschen Bahn AG für Stuttgart 21“ wurde: Volker Kefer, der ein halbes Jahrzehnt lang alle Probleme bei Stuttgart 21 wegzulächeln bemüht war.

Insofern ist auch das, was Grube jetzt macht, nicht hilfreich, sondern schäbig. Und zwar aus drei Gründen. Erstens, weil er ja nur auf einer internen Tagung mit Bahnmanagern auf Distanz ging. Er tat dies nicht öffentlich. Und schon gar nicht hier in Stuttgart. Zweitens ist das doch eine Art, die man in Bayern hinterfotzig nennt. Denn Grube ist doch seit Mai 2009 Bahnchef und unsere Kritik zum Beispiel an der Kostensteigerung ist alles andere als neu. Grube wusste also immer sehr genau, was er da tat. Er war es, der 2010 den Baubeginn bei Stuttgart 21 öffentlich verkündete. Und er hat noch in diesem Sommer hier in Stuttgart die Grundsteinlegung für den Tiefbahnhof vorgenommen. Drittens ist Grubes Gerede zu S21 schäbig, weil es konsequenzenlos ist. Denn er wird, da bin ich mir ziemlich sicher, Vergleichbares nicht gegenüber dem Aufsichtsrat sagen, der bei seiner Sitzung in dieser Woche das Thema auf der Tagesordnung hat. Wäre ernst gemeint, was Grube da sagt, müsste er dem Aufsichtsrat auch empfehlen, unserer Forderung nach einem sofortigen Baustopp und einem Ausstieg bei Stuttgart 21 zuzustimmen.

Was macht Stuttgart 21 für den Aufsichtsrat denn wieder besprechenswert? In den letzten drei Jahren ist das Thema doch aus den Schlagzeilen verschwunden…

Dieses „Verschwinden“, wie Sie es nennen, verdanken wir den großen Medienkanälen, die das Thema nicht mehr auf die Tagesordnung setzen. Tatsächlich aber steht es auf der Tagesordnung – ganz dick, breit und bräsig: Seit 1994 wird das Projekt Stuttgart 21 betrieben und soll nach aktuellem Stand im Jahr 2024 fertig sein. Da geht es um eine Art dreißigjährigen Krieg gegen die Interessen der Menschen und gegen einen sozialen und ökologischen Ausbau unseres Landes – Stuttgart 21 ist nach wie vor das größte Infrastrukturprojekt Deutschlands. Es ist aus der Ideologie eines Wachstums- und Beschleunigungs-Gigantismus heraus geboren und wird, so es nicht aufgehalten wird, die Entwicklung des ganzen Landes in die falsche Richtung lenken.

Vor Ort in Stuttgart sind die Folgen dieser Ideologie am wenigsten ausblendbar: Dank Stuttgart 21 ist die Stuttgarter City eine einzige Baustelle, die im täglichen Lärm und Dreck untergeht. Einwohner und Pendler leiden unter längeren Fahrzeiten und unverlässlichen Bahnverbindungen. Wobei ich immer sage, der eigentliche Ärger für Bahnreisende kommt erst dann, wenn der viel zu kleine Tunnelbahnhof eines Tages womöglich tatsächlich in Betrieb gehen wird.

Auf der Tagesordnung der Bürgerinnen und Bürger steht daher nach wie vor der Widerstand gegen Stuttgart 21. So gibt es bspw. am 12. Dezember 2016 die 350. Montagsdemo gegen S21. Erneut werden sich dann mehrere tausend Menschen auf dem Stuttgarter Schlossplatz versammeln, wo unter anderem der Regisseur Volker Lösch, der Kabarettist Arnulf Rating und der Buchautor Winfried Wolf auftreten werden.

Warum gibt es diesen hartnäckigen Widerstand überhaupt? Und warum schweigen sich die Mainstream-Medien hierzu aus?

Dafür gibt es vor allem drei Gründe. Es geht bei Stuttgart 21 erstens um einen gigantischen Raub an Steuergeld, der durch die irrwitzige Dimension von eingesetzter Bausumme und veranschlagter Bauzeit zustande kommt. Zweitens ist Stuttgart 21 ein Fass ohne Boden, das beständig mehr Ressourcen dafür verschlingt, dass am Ende ein schlechterer als der jetzige Bahnhof zur Verfügung steht. Drittens geht es um eine immense Politisierung und politische Aufladung – denn Merkel, Schäuble und Kretschmann befürchten durch ihre dauernden Bekenntnisse zur Sache zurecht einen Gesichtsverlust.

Aber der Reihe nach. Zur irrwitzigen Dimension: Beim Projekt Stuttgart 21 handelt es sich mit einem Investitionsvolumen von inzwischen 10 Milliarden Euro, wie der Bundesrechnungshofs im Oktober 2016 berechnet hat, um das größte aktuelle Infrastrukturprojekt überhaupt. Die Kostensteigerung verlief dabei wie folgt: 1995 wurden in einer Machbarkeitsstudie 5 Milliarden Gesamtkosten genannt – jedoch noch Mark. Bei der Volksabstimmung im Jahr 2011 wurden dann „4,5 Milliarden Euro“ als Obergrenze genannt. Oberhalb dieses Betrags, so der damalige und heutige Bahnchef Grube, sei Stuttgart 21 „unwirtschaftlich“. Im April 2013 akzeptierte der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn dann eine Kostensteigerung auf 6,5 Milliarden Euro; eine Zahl, an der die DB AG bis heute festhält. In einem ausführlichen Gutachten – einem sogenannten „Prüfbericht“ – des Bundesrechnungshofs vom Oktober 2016, der über einen Zeitraum von 2014 bis Ende August 2016 erstellt wurde, wird nun aber mit Gesamtkosten von 9,2 bis 10,5 Milliarden Euro gerechnet. Damit haben wir eine Vervierfachung der Kosten seit der ersten Machbarkeitsstudie. Und eine Verdopplung allein seit der viel zitierten Volksabstimmung, deren Legitimität spätestens hierdurch ohnehin hinfällig ist. Ich erinnere die Leute an dieser Stelle immer gerne daran, dass erst kürzlich, am 16. September 2016, die Grundsteinlegung war und die öffentliche Hand jetzt schon Geld aus dem Risikopuffer einzahlen muss. Dabei ist ja noch fast nix gebaut…

Wir dürfen die Dauer nicht vergessen, die das Projekt inzwischen schon hat und die es noch brauchen soll, bis es fertig gestellt sein soll. Sie ist natürlich auch rekordverdächtig. Die Verkündung des Projekts erfolgte im April 1994 durch den damaligen Bahnchef Heinz Dürr, Eigentümer des weltweit führenden Autozulieferers Dürr AG, und den damaligen Verkehrsminister Matthias Wissmann, der seit mehr als einem Jahrzehnt oberster Autolobbyist ist.

Das Fass ohne Boden ist S21 deshalb, weil die genannte 10-Milliarden-Euro-Summe dafür ausgeben werden soll, dass man am Ende *weniger* als vorher hat. Oder gar einen Bahnhof

hat, der nicht einmal eine Betriebsgenehmigung erhalten wird: Stuttgart 21 ist das einzige Projekt dieser Art, bei dem eine gigantische Summe dafür investiert wird, eine bestehende Verkehrskapazität *abzubauen*.

Offiziell wurde Stuttgart 21 mit der Begründung präsentiert, man erhalte dadurch eine Kapazitätssteigerung um 30 bis 100 Prozent. Auf dieser Basis wurde auch erreicht, dass die EU das Projekt fördert. Inzwischen gibt es jedoch dutzendfach Beweise dafür, dass das Gegenteil der Fall ist. Besonders absurd ist, dass es der gegenwärtige baden-württembergische Ministerpräsident und der gegenwärtige baden-württembergische Verkehrsminister waren, die klarstellten, dass S21 *Abbau* von Kapazitäten bedeutet. Doch sie sagten dies, bevor sie in die genannten Ämter gelangten und leiden seitdem offenbar an Gedächtnisverlust.

Und dann gibt es auch noch eine Reihe besonderer technischer Faktoren, die dafür sorgen, dass Stuttgart 21 eine „Investitionsruine“ werden könnte. Die Gefahr, dass es ebenso kommt, benennt der bereits erwähnte Bundesrechnungshof-Bericht ganz explizit. Ursächlich hierfür sind vor allem der bislang weiterhin fehlende Brandschutz im Tiefbahnhof sowie die Unberechenbarkeit des Bodens, in den die bis zu 60 Kilometer langen Tunnelröhren gebuddelt werden sollen.

Vor allem aber ist eine Besonderheit von S21 hier von Relevanz, die bisher kaum bekannt ist: Die Gleise im Bahnhofsbereich sollen schlussendlich eine Neigung von 15 Promille aufweisen – das ist das Sechsfache dessen, was laut Eisenbahn-Bauordnung als Grenzwert für Bahnhöfe zulässig ist. Nirgendwo in Europa gibt es einen vergleichbaren Bahnhof, der eine solche gefährliche Neigung aufweist. Im Kölner Hauptbahnhof, in dem es ebenfalls eine überdurchschnittliche, wenn auch nicht annähernd so gravierende Gleisneigung gibt, kommt es jährlich zu einer größeren Zahl von „Zwischenfällen“, teilweise auch mit Verletzten, wegen dieser Besonderheit. Der Bundesrechnungshof stellt daher fest, dass es durchaus möglich ist, dass der geplante Tiefbahnhof am Ende gar „keine Betriebsgenehmigung erhält“.

Und der dritte Punkt, den Sie eingangs nannten: die enorme politische Ladung des Projekts? Wie kommt es dazu? Und: Wie kommt es überhaupt dazu, dass wir allerorten in Deutschland gerade immer „irrere“, ich meinen aberwitzig teure, monströse und umweltzerstörerische Großprojekte erleben, die von vorne bis hinten nicht funktionieren, nicht durchdacht sind etc.? Werden unsere Politiker einfach verrückt? Oder geht es darum, befreundeten Bauunternehmen ein paar Milliarden zuzuschustern – Gründe finden sich schon?

Wie ich schon sagte, Stuttgart21 ist eine Idee aus der Hochzeit der neoliberalen Globalisierung. Die dem Projekt innewohnende Hoffnung, durch ein „höher, schneller, weiter!“ ein Mehr, sprich Wirtschaftswachstum, generieren zu können, ist leider bis heute Grundlage fast aller politischen Ideologien.

Stuttgart 21 wurde in den Jahren 2009 bis 2011 durch die deutsche Bundeskanzlerin und durch den deutschen Bundesfinanzminister als ein deutsches Prestigeprojekt geadelt. Die Umsetzung des Projekts wurde als Ausdruck der deutschen Wirtschaftskraft und „Ingenieurskunst“ und der Innovationsfähigkeit des Landes gepriesen.

Als sich dann 2010 genau gegen dieses Prestigeprojekt der Widerstand der bis dato braven Schwaben entwickelte, war das für das gesamte politische Establishment von SPD bis CDU ein krasser Schock. Plötzlich wollten die Bürger einfach die von der Politik bis dato immer als alternativlos verordneten Entwicklungsvorstellungen nicht mehr teilen. Nicht nur, dass die plötzlich an ganz anderen Alternativen arbeiteten, plötzlich wollten die Wähler auch noch mitbestimmen. Das war dann zu viel.

Ich erinnere mich noch an Äußerungen von Angela Merkel und dem ehemaligen Ministerpräsidenten Mappus, die alle mehr oder weniger klar das demokratische Aufbegehren der Bürger als Standortnachteil im globalen Wettkampf diskreditierten. Und Stuttgart 21 wurde hierfür zum Symbol. Für die Realisierung dieses Symbols wurde dann alles aufgefahren, was die etablierte Politik zu bieten hat, von Zuckerbrot – Schlichtung und Volksabstimmung – bis hin zur Peitsche, bspw. durch brutale Polizeieinsätze.

Heute sind die Regierungen in Berlin und in Stuttgart und die Bahn-Spitze bei diesem Projekt vollkommen blockiert. Einerseits gibt es, wie erwähnt, niemanden, der das Projekt überhaupt noch offensiv verteidigt. Selbst die Landes-SPD, die in der vorhergehenden grün-roten Koalition den Stuttgart21-Einpeitscher stellte, scheint gerade ins Wanken zu geraten.

Dennoch bleibt es zumindest zunächst dabei: Es fällt der Bundesregierung, der Landesregierung, dem Oberbürgermeister der Landeshauptstadt und der Bahnspitze schwer, öffentlich einzugestehen, dass Stuttgart 21 ist, was es ist: unsinnig, zerstörerisch und ein Fass ohne Boden. Ein solches Geständnis käme einem kompletten Gesichtsverlust gleich.

Als letztes Argument wird fast verzweifelt die Volksabstimmung von vor fünf Jahren aufgeführt, um den Weiterbau zu legitimieren. Ich halte das für einen billigen Trick, denn es ist heute offensichtlich, dass die Bürger damals auf Grundlage einer falschen Sachlage abstimmen mussten. Heute wissen wir, die Leistungsversprechen von S21 sind nicht zu

halten, der heutige Kopfbahnhof könnte mit einem Bruchteil der Kosten deutlich leistungsfähiger gemacht werden und ist bereits besser, als Stuttgart 21 dies je sein wird.

2011 hieß es immer vonseiten der Bahn AG, der Kostendeckel von 4,5 Milliarden Euro würde nicht gerissen. Letze Woche hat die Bahn nun angekündigt, die Steuerzahler zu verklagen, damit sie wenigstens ihre angekündigten 6,5 Milliarden Euro zu zahlen vermag. Dass diese allerdings ausreichen – das bezweifelt inzwischen sogar der Bundesrechnungshof.

Zum zweiten Teil Ihrer Frage: Ja, aus meiner Sicht sind die neoliberalen Wachstumsphilosophien hinter Großprojekten verrückt. Wobei wir allerdings nicht vergessen dürfen, dass hinter solchen Projekten, ob S21 oder BER, immer auch konkret sehr mächtige Interessen stehen. Die Bau- und Immobilienwirtschaft beispielsweise ist über jede Steuermilliarde und jedes weitere Bauland natürlich dankbar.

Hannes Rockenbauch auf der 348. Montagsdemo gegen Stuttgart 21 am 28. November 2016: „Politischer Widerstand ist auch gegen breite Mehrheitsentscheidungen legitim!“

Was bedeutet es nun, wenn die Politik keinerlei Fehler einzugestehen bereit ist, der Schaden aber immer größer zu werden scheint? Ist also Stillstand angesagt oder hoffen Sie noch, das Projekt kippen zu können?

Es gibt seit zwei Jahren im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG eine neue Debatte zu Stuttgart 21. Diese wird auf der Aufsichtsrats-Sitzung in dieser Woche fortgeführt werden. Die Aufsichtsräte müssen auf Basis des Aktiengesetzes nunmehr allerdings auch persönliche Konsequenzen befürchten, wenn sie einem Projekt zustimmen, das *nachweislich* längst unwirtschaftlich ist. Und es ist doch auch laut Aussage des Bahnchefs selbst unwirtschaftlich. Grube sagte nämlich anlässlich der Volksabstimmung, dass S21 nur bis 4,5 Milliarden Euro wirtschaftlich zu betreiben sei.

Groteskerweise wurde den Aufsichtsräten das Gutachten des Bundesrechnungshofs von Seiten des Bahnvorstands bislang gar nicht zugestellt. Stattdessen ließ der Aufsichtsrat ein eigenes Gutachten zu den S21-Kosten und zum Zeitpunkt der Fertigerstellung von S21

durch die Beratungsgesellschaft KPMG erarbeiten. Ein Gutachten, das zwar befremdlich anmutet, gleichwohl aber auch zusätzliche Gefahren beim Bau von S21, vor allem was den Baugrund betrifft, klar benennt.
Im Übrigen erhielt die Debatte um Stuttgart 21 Anfang 2016 auch dadurch einen neuen Aufschwung, weil inzwischen ein durchgearbeitetes Ausstiegs- und Umstiegs-Konzept vorliegt – erarbeitet teilweise vom Beraterbüro Vieregg-Rösler in München und konkretisiert von einer ganz wunderbaren Arbeitsgruppe im Rahmen des Aktionskomitees gegen Stuttgart 21.

Das Charmante an diesem Konzept: Der größte Teil der bisherigen Baumaßnahmen für Stuttgart 21 könnte dabei umgewidmet werden. Unter anderem könnte die Baugrube für den Tiefbahnhof für einen unterirdischen Busbahnhof genutzt werden. Ein Umstieg ist nicht nur nötig, sondern jederzeit möglich!

Ich bedanke mich für das Gespräch.

Hannes Rockenbauch, Jahrgang 1980, ist Ingenieur für Architektur und Stadtplanung, Kommunalpolitiker und politischer Aktivist. Er arbeitet als Akademischer Mitarbeiter an der Universität Stuttgart und ist seit 2004 Mitglied im Stuttgarter Gemeinderat, seit 2009 dort Fraktionsvorsitzender der Fraktionsgemeinschaft SÖS und LINKE.

Weiterlesen:

- Internetseite: „Faktencheck zu Stuttgart 21“
- Artikel: Jens Wernicke: „Demokratie als Standortnachteil“

Weiterschauen:

Rede von Winfried Wolf auf der Samstagsdemo gegen Stuttgart 21

Weitere Veröffentlichungen von **Jens Wernicke** finden Sie auf seiner Homepage jenswernicke.de. Dort können Sie auch **eine automatische E-Mail-Benachrichtigung** über neue Texte bestellen.