Jetzt ist es raus – zum zigsten Mal: Stuttgart 21 wird später fertig, mit fünf Jahren Verzug gegenüber dem letzten Schuss ins Blaue. Schuld ist ein digitaler Knäuel samt Kabelsalat. Was natürlich alles noch viel teurer macht. Inzwischen stehen 25 Milliarden Euro im Raum, mehr als fünfmal so viel wie anfangs behauptet. Allerdings hatten sich die Macher damals verrechnet, absichtlich, auch was den Baufortschritt betrifft. Damit der Souverän beim Volksentscheid sein Kreuzchen richtig setzt. Hat er gemacht, jetzt darf er blechen – bis zum Sankt-Nimmerleins-Tag. Von **Ralf Wurzbacher**.

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.

https://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/260619_Stuttgart_31_Aus_einem_Bahn_wird_ein_Jahrhundertprojekt_NDS.mp3

Podcast: Play in new window | Download

Manch einer glaubt, die 21 bei Stuttgart 21 stehe für 2021. Und lacht sich einen: „Das war wohl nix!“ Irrtum: Fertig sein sollte das Projekt schon 2019. Und eigentlich huldigt die 21 dem 21. Jahrhundert, also dem, was noch Mitte der 1990er-Jahre Träume von Modernität und rosiger Zukunft schäumen ließ. Auch das ist längst überholt, so wie alles, was S21 ursprünglich mal sein sollte: „solide geplant“, „auf finanziell sicheren Beinen“ (Günther Oettinger), „Maßstab für die Zukunftsfähigkeit Deutschlands“ (Angela Merkel) und das „am besten und umfassendsten geplante Projekt der DB AG“.

Baden-Württembergs einstiger Ministerpräsident Erwin Teufel nannte das Vorhaben seinerzeit „Jahrhundertprojekt“ und ahnte wohl nicht, wie recht er damit behalten sollte. Läuft es weiter wie bisher, sprich gar nicht, könnte es bis zu seinem Hundertsten vielleicht noch hinhauen. Das wäre 2039. Und wenn doch nicht – bis anno 2100 vergeht ja auch noch allerhand Zeit. So gesehen, nimmt der Projektname auch ein Stück weit den Druck weg. Da ist noch ein gehöriger Puffer, zumal der Deutschlandtakt ja auch nicht vor 2070 kommen soll. Bloß nichts überstürzen.

Endstation Wolkenkuckucksheim

Jetzt also 2031. Dann soll sie steigen, „die volle Inbetriebnahme“. Offiziell ist das nicht, sondern nur durchgesickert aus „Kreisen der Projektpartner“, wie der *Südwestrundfunk (SWR)* vor zehn Tagen berichtete. Die *Stuttgarter Zeitung* (hinter Bezahlschranke) unkte gar von einem Start nicht vor 2032. Die Deutsche Bahn will das nicht kommentieren und sich erst Ende Juni zum Thema äußern. Gerade die neue Chefin, Evelyn Palla, ist ja für

Überraschungen gut. Und für eine davor nicht gekannte Ehrlichkeit, von wegen Tabula rasa. Kaum im Amt, hatte sie vor sieben Monaten den bis dahin behaupteten Eröffnungstermin – Dezember 2026 – kurzerhand abgeblasen und auf unbestimmte Zeit verschoben. Zunächst solle alles auf den Prüfstand, meinte sie, damit Schluss ist mit immer neuen Schüssen ins Blaue. Der nächste soll endlich ein Volltreffer werden.

Aber warum dauert es denn wieder so viel länger? Da wären einmal Probleme mit der Notstromversorgung und Baumängel bei den Bahnsteigen. Und dann ist da die Sache mit den Kabeln. 2020 kam den Verantwortlichen nämlich die Idee, aus dem Großraum Stuttgart einen „digitalen Knoten“ zu machen. Weil irgendwann auch sie begriffen hatten, dass S21 ein Kapazitätskiller ist. Kritiker hatten das viel früher gewusst und gewarnt, im neuen unterirdischen Bahnhof ließen sich deutlich weniger Züge abfertigen als im alten Kopfbahnhof. Der soll schließlich nur der Legende nach weichen, um den Bahnbetrieb zu optimieren. Faktisch geht es darum, Platz zu schaffen für die Vermarktung profitabler Grundstücke, auf denen sich heute noch ausgedehnte Gleisanlagen befinden. Die Verheißung heißt Rosensteinquartier, mit Tausenden Wohnungen und Renditen der Sorte Wolkenkuckucksheim.

Digitale „Rettung“

Nun ja. Um Bahnverkehr doch irgendwie halbwegs zu gewährleisten, musste man „Ergänzungsprojekte“ anstoßen, etliche Tunnel mehr buddeln und eben voll auf Digitalisierung machen, durch Implementierung des European Train Control System (ETCS), eines elektronischen Zugleitsystems, das sich gerne störanfällig zeigt. Dass ausgerechnet diese Technologie S21 retten soll, hat etwas von „lieber Gott, erhöre uns“. Selbst aus der Bahn-Führungsriege verlautete schon: „Dafür gibt es keine Blaupause.“ Und falls etwas schiefgeht? „Wir haben dafür keine fertigen Pläne in der Schublade.“

Jedenfalls stellte man nach SWR-Recherchen vor vier Jahren fest, dass im Randbereich des Bahnknotens Güterzüge noch jahrelang ohne ETCS unterwegs sein werden und es dafür weiterhin herkömmliche Signaltechnik braucht. Also legte man los, massenhaft zusätzliche Kabel in Kabelschächte zu verlegen – bis sich herausstellte, dass ein Großteil davon nicht passt. Weshalb jetzt wieder mehr als 1.000 Kilometer Kabel ausgegraben und getauscht werden müssen, was offenbar einige Jahre in Anspruch nimmt. Die bittere Ironie dabei: Die DB hat auf die sonst üblichen Planungsroutinen gepfiffen, weil S21 andernfalls noch mehr in Verzug geraten wäre und es noch mehr Streckensperrungen hätte geben müssen. Man wollte einfach schneller sein, um den Starttermin zu halten, woraus am Ende fünf Jahre mehr wurden.

„Lachplatte“

Jetzt hat man den Salat, den Kabelsalat. Aber noch lange keinen „digitalen Knoten“, eher ein Knäuel aus Problemen, die ineinander verheddert sind. Und kübelweise Spott. Die Medien amüsieren sich köstlich. Die Hagia Sophia, der Taj Mahal, das Kolosseum, die Cheops-Pyramide und die verbotene Stadt in Peking – alle schneller erbaut als Stuttgart 21, schrieb *Die Zeit* (hinter Bezahlschranke). Die *Welt* ulkte, „Stuttgart 21 wird Baggersee“ oder „Deutschlands erster Weltraumbahnhof“, und der *Postillon* kolportierte, Bauarbeiter hätten „zu tief gegraben und müssen jetzt gegen einen Balrog kämpfen“. Immer wieder komme es vor, „dass Arbeiten, die gerade erst fertiggestellt wurden, sofort im Anschluss von dem Dämon wieder vernichtet werden“. Irgendwie nah dran an der Wahrheit.

Verflucht und verflixt findet das alles auch Cem Özdemir. „Wir sind in einem Bereich, in dem das langsam zur Lachplatte wird“, bemerkte der neue grüne Regierungschef im Ländle. „Ich will aber nicht, dass man über unser Land lacht. Ich will nicht, dass wir in einem Atemzug mit BER genannt werden.“ Was erlaubt er sich? Die Berliner Flughafenbauer waren ja fast ein Ausbund an Zuverlässigkeit. Die haben bloß neun Jahre länger gepfuscht als geplant. Die S21-Vermurkser werden 2031 schon zwölf Jahre über dem Limit liegen. Und die Fahnenstange ist gewiss noch lang, womöglich länger als die Leitung, die sie mühsam aus dem Boden reißen.

Trickster und Täuscher

Die längsten Leitungen haben aber fraglos die, die sich immer noch einreden, das Desaster wäre nicht programmiert gewesen. Dazu gehört zum Beispiel Nicole Razavi von der CDU, frischgebackene Verkehrsministerin im Südwesten. 2011, kurz nach dem Volksentscheid zu S21, zog sie über die Projektgegner her, die mit „Tricks“ und „Täuschungsmanövern“ versucht hätten, „Stuttgart 21 zu torpedieren“. Wie die Wochenzeitung *Kontext* 2014 aufdeckte, beriet sie seit 2012 den holländischen Grontmij-Konzern (heute Sweco AB), dessen deutsche Gesellschaft ein größerer Auftragnehmer des Projekts war. Aber im Jahr davor wetterte sie noch, wer dessen Leistungsfähigkeit weiter in Zweifel ziehe, über Alternativen nachdenke, dafür weiter Gutachten bezahle, weiter Personal auf Staatskosten bezahle, um das Ganze zu hintertreiben, „der ist ein Fall für den Rechnungshof“.

Zerrissen haben die Rechnungsprüfer aus Land und Bund Stuttgart 21 fast schon notorisch. Weil das Ding immer teurer und teurer wurde, angefangen bei 4,5 Milliarden Euro über 6,5 Milliarden Euro, 8,2 Milliarden Euro, 9,2 Milliarden Euro bis 11,5 Milliarden Euro – Stand Ende 2023. Die neueste Hausnummer lautet 14 Milliarden Euro, von der *Stuttgarter Zeitung* in die Welt gesetzt. Damit wären aber die Begleitkosten für die

„Ergänzungsprojekte“ nicht abgedeckt. Die SWR-Rechercheure befürchten alles in allem Ausgaben von 25 Milliarden Euro, bis alles fertig ist. Ihre filmische Dokumentation zum Milliardengrab trägt den Titel: „Stuttgart 21 – verplant, verbaut, verschoben.“

Wahrheit unter Verschluss

„Verschoben“ wurde das Projekt aber nicht nur zeitlich. Es beruhte von Beginn an auf einer Lüge. Mit der rückte am Montag Hartmut Bäumer bei seiner Rede bei der 809. Montagsdemo gegen S21 in Stuttgart heraus. Bäumer fungierte von 2011 bis 2014 für die Grünen als Amtschef im Landesverkehrsministerium und war später Vorsitzender der deutschen Sektion von Transparency International. Nach seiner Darstellung hielten die Verantwortlichen seinerzeit ein Gutachten des Münchner Verkehrsberatungsbüros Vieregg-Rössler unter Verschluss. Dieses bezifferte die Gesamtkosten schon damals mit sieben Milliarden Euro und nicht wie die DB mit höchstens 4,6 Milliarden Euro. Zudem habe ihm der einstige, Ende Mai 2011 geschasste S21-Chefplaner Hany Azer in einem vertraulichen Gespräch gesteckt, „dass rein fachlich vor 2024 bis 2025 keine Züge im Bahnhof verkehren würden“.

Hätte die Öffentlichkeit diese Informationen gehabt, wäre das Plebiszit mutmaßlich anders ausgegangen. Aber das war politisch nicht gewollt, so wenig wie ein Bruch der damals noch jungen rot-grünen Landesregierung. Stimmen Bäumers Ausführungen, türmt sich der Skandal noch höher als bisher bekannt. Nach einem Bericht der *Stuttgarter Zeitung* (hinter Bezahlschranke) von Ende 2023 sollen die Verantwortlichen seit mindestens 2013 gewusst haben, welche finanziellen Dimensionen Stuttgart 21 annehmen wird, nämlich „zwischen 10,7 und 11,3 Milliarden Euro“. Das Blatt zitierte den Grünen-Politiker Anton Hofreiter, seinerzeit Vorsitzender des Verkehrsausschusses im Bundestag: „Wären die wahren Kosten und Zeitpläne ehrlich zugegeben worden, hätte man S21 nie begonnen oder wenigstens später abgebrochen.“ Und weiter: „Stuttgart 21 steht für ein beispielloses Betrügen der Öffentlichkeit und ein katastrophales Versagen.“

„Anschlag auf die Demokratie“

Nun sieht es so aus, als wussten die Verantwortlichen noch viel früher, welchen Mist sie den Bürgern und Steuerzahlern aufladen. „Meistens kommt die Wahrheit doch ans Licht, sagt ein Sprichwort“, befand Bäumer bei seiner Rede. „Bei S31 ist es viel gravierender: Die Realität überholt selbst die schlimmsten Prognosen um Längen, wie wir wissen.“

Was bleibt, ist Ernüchterung. „Nach diesen Enthüllungen ist das Projekt ein Anschlag auf die Demokratie. Und damit Wasser auf die Mühlen der Rechten, welche dieses System

abschaffen wollen“, äußerte sich Dieter Reicherter, Sprecher des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21, gegenüber den *NachDenkSeiten*. Zitat:

> „Die meisten von denen, die uns das eingebrockt haben, sind weiter in Amt und Würden und wollen Stuttgart 21 immer noch mit Lug und Trug weiter fördern. Dabei ist das Projekt längst an sich selbst gescheitert. Ein Faktencheck und ein schonungsloses Aufdecken der Fehler und Manipulationen sind zur Wiederherstellung des Vertrauens in unsere Demokratie unerlässlich.“

Man ahnt, dass daraus nichts wird. So wenig, wie aus Stuttgart 21. Wobei: Für den Bau des Kölner Doms gingen 632 Jahre ins Land. „Jahrtausendprojekt“ – klingt ja noch viel besser …

Titelbild: Markus Mainka/shutterstock.com