Stuttgart 21 ist ein Paradebeispiel von Demokratie in Abwicklung. Die Bürger werden nur mehr als Stimmvieh zur Durchsetzung von Profitinteressen gebraucht, die der Allgemeinheit schaden. Wer mehr Gerechtigkeit und Umverteilung wählt, wählt praktisch ungültig – wie sich in Berlin zeigen wird. Von **Ralf Wurzbacher**.

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.

https://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/260929-Letzte-Rettung-Sackbahnhof-NDS.mp3

Podcast: Play in new window | Download

War etwas gewesen? Ja, da war was. Mehr noch: Da ist was, und da bleibt was! Seit zwei Wochen ist es quasi amtlich. Das Bahnprojekt Stuttgart 21 war von Beginn an ein monströser Betrug. Es ist nicht aus Versehen, unvorhersehbar und unglücklicherweise komplett aus dem Ruder gelaufen – planerisch, bautechnisch, zeitlich, finanziell. Nein, die Macher wussten, was sie anrichten, und sie unternahmen alles, um die Menschen zu täuschen, zu belügen, für dumm zu verkaufen. Mit seinem späten Geständnis im hohen Rentenalter ließ Werner Stohler die Katze aus dem Sack: Die Befunde des sogenannten Stresstests, der 2011 die Legitimation zum Weiterbau von S21 lieferte, seien für ihn wissenschaftlich „wertlos" gewesen. Er habe als damaliger Chef des mit der Untersuchung befassten Schweizer Verkehrsberatungsunternehmens SMA „eben selber nicht an diese Kapazitätsrechnung geglaubt".

Das war seinerzeit auch nicht die Erwartung seiner Auftraggeberin, der Deutschen Bahn (DB). Sein Job war es, die Menschen glauben zu machen, dass ein viel zu klein dimensionierter Tiefbahnhof mit gemeingefährlicher Schieflage und lediglich simuliertem Brandschutz im Stuttgarter Untergrund mehr Zugverkehr bewältigen kann als ein überirdischer Kopfbahnhof mit doppelt so vielen Gleisen. Diese Erwartung hatte Stohler erfüllt, dafür wurde er bezahlt. Und die Bürger haben es geschluckt und beim folgenden Volksentscheid brav ihr Kreuzchen an der richtigen Stelle gemacht. Wobei sie streng genommen nicht pro Stuttgart 21 votierten, sondern gegen das „Kündigungsgesetz" der frisch gewählten grün-roten Landesregierung. „Ja" bedeutete, gegen das Projekt zu sein, „Nein" hieß, dafür zu sein. Gegner wurden so praktisch zu Befürwortern, wohl nicht wenige wider besseres Wissen. Auch das war geschickt eingefädelt.

Kein Interesse

Aber was passiert jetzt, wo klar ist, dass S21 ein mutwilliger struktureller Rückbau von Bahninfrastruktur ist, der allen Bahnfahrern in Deutschland weit über den Stuttgarter Raum hinaus schadet und das Gemeinwesen mithin 30 Milliarden Euro kosten wird? Nichts! Hat Stohlers Beichte eine Diskussion in der Politik vom Zaun gebrochen, wie es weitergehen soll mit S21 und dass es ein ‚Weiter so' nicht geben darf? Nein! Wird über Verantwortlichkeiten gesprochen, über rechtliche bis hin zu strafrechtlichen Konsequenzen? Fehlanzeige! Wird die Rolle speziell der Grünen-Partei aufgearbeitet, die einst als S21-Gegner zur Macht in Baden-Württemberg gelangte, um dann über Nacht zum Vollstrecker einer Irrwitzunternehmung zu mutieren, über die der grüne Spitzenmann Anton Hofreiter vor drei Jahren sagte, es stehe „für ein beispielloses Betrügen der Öffentlichkeit und ein katastrophales Versagen"? Mitnichten.

Stattdessen bloß eisiges Schweigen seitens der Bundesregierung, Schulterzucken im Bundestag und bei der Bahn ein trotziges Dementi in Kleinkindmanier, dass der neue Bahnhof „deutlich mehr" kann als der alte. Und natürlich gilt das Wort von Konzernchefin Evelyn Palla, wonach S21 wie geplant (sic) zum Ende geführt wird, koste es, was es wolle, und dauere es auch bis zum Sankt-Nimmerleins-Tag. Ergo läuft alles wie gehabt: Ein gigantischer, in seiner Tragweite verheerender und obszön teurer Skandal soll einmal mehr vertuscht werden. Die Leute im Land sollen sich am besten nicht weiter dafür interessieren und die deutschen Leitmedien helfen mit, indem sie das Thema nach ein, zwei Tagen Aufregung routiniert abhaken. Wenn es die Leute im Land aber doch interessiert: Was denken die dann wohl über „die da oben" und welche Schlüsse ziehen sie daraus?

Kanzler der Schmerzen

Beispiel Friedrich Merz. Der Bundeskanzler erlebte vor zehn Tagen gerade die historisch bittersten Schlappen seiner Partei. Die Wähler in Berlin und Mecklenburg-Vorpommern hatten ihn für seine Politik und seinen Regierungsstil übelst abgestraft, die CDU sogar aus dem Schweriner Landtag gefeuert. Aber Merz trat vor die Kamera und verkündete, das Votum zu ignorieren, von wegen: Die Reformen, die Ihr nicht wollt und die Euch wehtun müssen, werden durchgezogen. Basta! Kann man dem Souverän mit mehr Verachtung begegnen? Lässt sich Geringschätzung gegenüber der Demokratie deutlicher demonstrieren? Vor allem aber: Merz beklagt die Stärke der AfD. Aber noch nie in der deutschen Nachkriegsgeschichte hat ein deutscher Regierungschef mehr Menschen in die Fänge rechter Demagogen getrieben.

Dabei zeigt der Fall Berlin, wie es anders gehen kann. Auch hier haben die Rechten zugelegt, aber eben in Maßen, weil viele der durch die Bundesregierung in ihrer sozialen Sicherheit Bedrängten für eine linke Alternative votiert haben. Ob die Linkspartei die auf sie

gemünzten Hoffnungen erfüllen und insbesondere die Wohnungskrise meistern wird, steht in den Sternen. Entscheidend für ihren Wahlsieg war aber fraglos, dass sie als einzige relevante politische Kraft die Verteilungsfrage gestellt hat. Dazu gehören neben der Enteignung von Immobilienkonzernen und einem Mietendeckel auch die Forderung nach einem ÖPNV-Sozialticket für neun Euro sowie die nach bezahlbarer Energie und dem Ausbau der Gesundheitsversorgung.

Umverteilung tabu

Das alles wäre bezahlbar, ginge die Politik an die Reichtümer der Reichen heran, etwa mittels höherer Erbschaftssteuern oder Reaktivierung einer Vermögenssteuer. Dazu müsste natürlich auch das wahnsinnige Aufrüstungsprogramm für die Bundeswehr gestoppt werden. Aber das alles kommt für die neoliberalen Überzeugungstäter der Sorte Merz, Markus Söder (CSU) und Lars Klingbeil (SPD) und die Profiteure, die sie vertreten, nicht in Frage. Und deshalb spricht aktuell in der Hauptstadt keiner mehr über die soziale Mission der Linken, sondern alle nur noch über ihr „Antisemitismusproblem" und ihre „Nähe zu Clankriminellen".

Es schreit praktisch zum Himmel, dass die Kampagne allein darauf zielt, die Linke unmöglich zu machen, einen Senat unter ihrer Führung zu verhindern und damit alle „sozialromantischen" Anwandlungen im Keim zu ersticken. Und einmal mehr geht es darum, den Wählerwillen zu sabotieren, dergestalt, dass am Ende die gerupfte CDU doch wieder mitregieren kann, um etwa der Wohnungslobby den Rücken freizuhalten. Das alles ist ein offenes Geheimnis, und die Konzernmedien wie der nicht minder abhängige öffentlich-rechtliche Rundfunk spielen das falsche Spiel mit. Dabei ist es den Akteuren erneut völlig egal, welchen Schaden dabei die Demokratie nimmt, wie der Verdruss in der Bevölkerung weiter zunimmt und sich immer mehr Menschen angewidert abwenden.

Vonovia-Boss wählt nicht links

Dem Vonovia-Boss ist es herzlich egal, wenn beim nächsten Urnengang an der Spree die AfD bei 30 Prozent und mehr landet. Hauptsache die „Kommunisten" kommen nicht zum Zug. Aber wo bleibt dabei der Souverän? Für die Wochenzeitung *der Freitag* hat der Wahlausgang in der Hauptstadt das Zeug, eine Debatte zu eröffnen, „die weit über Berlin hinausreicht und den Kern unseres Zusammenlebens betrifft". Eigentlich, folgert Autorin Elsa Koester, „müsste also die gesamte Republik links von Friedrich Merz jetzt in heller Aufregung darüber diskutieren, wie die Linke darin unterstützt werden kann, dieses demokratische Projekt einer wahrhaft linken Alternative zum Funktionieren zu bringen". Werde die Partei dagegen von der Macht ferngehalten oder scheitere, wäre dies eine

„Katastrophe für die Demokratie in diesem Land. Dann gibt es wirklich nur noch eine rechte Alternative."

Damit könnte sie richtig liegen. Den Neoliberalen ist rechts allemal lieber als links. Und wenn die Lüge Profit verspricht, hat die Wahrheit ausgedient. Der leider viel zu früh verstorbene Marco Bülow, der 16 Jahre als unerwünschte Person für die SPD im Bundestag saß, stellte in seinem Buch „Korrumpiert" fest, dass praktisch hinter sämtlichen politischen Initiativen ein Profitinteresse steht. Politik dreht sich demnach fast ausnahmslos um lukrative Geschäfte weniger, in aller Regel auf Kosten der vielen.

Bei Stuttgart 21 ging es nie um einen verkehrstechnischen Mehrwert, sondern darum, einen funktionierenden Bahnhof zu schleifen, um Platz zu schaffen für ein Immobilienprojekt namens Rosensteinquartier. Dafür musste man alles passend machen, was irgendwie ging, einschließlich des Volkswillens. Was nur wenige wissen: Die Schweizer SMA hatte sich nur ein Jahr vor dem „Stresstest" S21 schon einmal mit S21 befasst, im Auftrag des Landes Baden-Württemberg und unter Regie desselben Herrn Stohler, der jetzt den ganzen Schwindel auffliegen ließ.*

Erst Verriss, dann Eins mit Sternchen

Dabei war dieses erste, wohlgemerkt rechtsverbindliche Gutachten ein veritabler Verriss des Vorhabens, was damals der Journalist und Buchautor Arno Luik („Schaden in der Oberleitung: Das geplante Desaster der Deutschen Bahn") in einem *Stern*-Artikel öffentlich machte. Ihm war die Studie von einem Insider zugespielt worden. Über viele Seiten hatten die Experten „Engpässe", „Konflikte" und „Fahrzeitverlängerungen" seziert und die DB fast verzweifelt gefragt: „Letztes Wort bezüglich Infrastruktur-Dimensionierung gesprochen? Letztes Wort bezüglich Konzeption S-Bahn gesprochen?" Im Klartext, resümierte Luik seinerzeit, schaffe S21 „statt eines ‚neuen Herzens mitten in Europa' einen Herzinfarkt".

Infolge der Veröffentlichung stellte die Linksfraktion im Bundestag eine Kleine Anfrage an die Bundesregierung. Spätestens damit musste allen Parteien klar sein, welches Desaster sich schon ganz zu Anfang der Bauarbeiten abzeichnete – auch den Grünen. Vor allem: Wegen des vernichtenden Urteils der SMA stimmten die Projektgegner der Durchführung des „Stresstests" überhaupt erst zu, im sicheren Gefühl, dass die Prüfer es noch einmal durchfallen lassen. Dann die böse Überraschung: Die SMA gab grünes Licht und bescheinigte eine „wirtschaftlich optimale Betriebsqualität". Offiziell veröffentlicht wurde das erste Gutachten nie. Es wurde „kassiert und unter Verschluss gehalten vom Innenministerium", schrieb Luik, weil es festhielt: „Das ist Unsinn, was ihr da macht."

Läuft wie geschmiert

Aber da waren Kräfte am Werk, die sich am Unsinn bereichern wollten und konnten. In seinem Film, „Die sieben Todsünden von Stuttgart 21" des Regisseurs Klaus Gietinger, in dem Stohler sein „Geständnis" ablegt, rauschen wiederholt Zahlenkolonnen über den Bildschirm. Sie schlüsseln eine Vielzahl an Spenden durch die Herrenknecht AG an die CDU, FDP und später auch die SPD im Ländle auf. Das Unternehmen mit Sitz in Schwanau, Baden-Württemberg, ist der weltweite Marktführer für maschinelle Tunnelvortriebstechniken und war und ist bis heute bei praktisch jedem der S21-Tunnelbauten engagiert.

Der besonders umstrittene Pfaffensteigtunnel, ein elf Kilometer langes S21-Ergänzungsprojekt, dessen Bau noch in den Anfängen steckt, wurde im politischen Berlin anfangs nur „Bilger-Tunnel" genannt, nach dem damaligen Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium (BMV), Steffen Bilger. Heute ist der CDU-Mann selbst BMV-Chef und gilt als Merz' Mann zur Mobilisierung von Privatkapital „zur Finanzierung unserer Infrastrukturmodernisierung" und als Anbahner einer möglichen allgemeinen Autobahnmaut.

Bilger habe den Tunnel „tatsächlich gegen den anfänglichen Widerstand der Bahn und des Landes durchgedrückt", sagte der Physiker Christoph Engelhardt bei seiner Rede auf der 816. Montagsdemo gegen S21 Anfang August. Engelhardt, der die Faktencheck-Plattform *WikiReal.org* betreibt, hat Bilger angeschrieben mit der Bitte, offenzulegen, „welche Spenden oder sonstigen Förderungen bis hin zum Sponsoring haben Sie oder Ihre Parteigliederung aus dem Umfeld von Martin Herrenknecht während Ihrer politischen Laufbahn erhalten". Man darf gespannt sein auf die Antwort.

Altona wird plattgemacht

Stuttgart 21 hat einen kleinen Bruder – in Hamburg. Dort soll der Fern- und Regionalbahnhof Altona weichen – für ein neues Stadtquartier – und Ersatz geschaffen werden durch Ausbau des Bahnhofs in Diebsteich. Auch hiergegen laufen Kritiker Sturm, weil die geplanten Kapazitäten nicht einmal ausreichten, das Bestandsfahrplanangebot des Jahres 2019 störungsfrei abzuwickeln. Die Bedenken gingen so weit, dass der Verkehrsclub Deutschland (VCD) schon vor Jahren eine Klage gegen das Projekt anstrengte. Also haben die Stadtoberen ein Gutachten zur Klärung der Streitfrage eingeholt. Wo wohl? Bei der Schweizer SMA.

Das Testat wurde nur rudimentär publiziert und attestierte Diebsteich, 29 Züge in der

Stunde aufnehmen zu können. Über den eigentlichen Engpass, die Ausfahrt nach Süden, verloren die Prüfer kaum ein Wort. Beziehungsweise ließen sie durchblicken, dass es mit dem Betrieb nur klappen könnte, wenn die Fernverkehrshalte am Bahnhof Dammtor weitgehend aufgegeben würden. Das aber wollte der Senat um keinen Preis, weshalb er von einer offiziellen Veröffentlichung des Gutachtens absah. Und als sich immer mehr Abgeordnete in der Bürgerschaft dafür interessierten, behauptete die Stadtführung, es sei zurückgezogen worden und müsse deshalb in der Schublade bleiben. Erfüllt hat das Gutachten seinen Zweck dennoch. Der VCD zog aufgrund des Testats und weiterer Zusagen des Senats sowie der Einrichtung eines weitgehend funktionslosen Dialogforums Schiene Altona seine Klage zurück, woraufhin der zwischenzeitliche Baustopp aufgehoben wurde.

Michael Jung, Sprecher des Umweltverbandes Prellbock Altona e.V., ordnete die Dinge am Montag gegenüber den *NachDenkSeiten* ein:

> „Gefälligkeitstestate haben wie Lügen kurze Beine. Dramatisch daran ist, dass dadurch Milliarden Euro an öffentlichen Geldern versenkt werden, die an anderer Stelle für die dringend notwendige Sanierung der Bestandsanlagen der Bahn fehlen. Nach dem Eklat um das SMA-Gefälligkeitstestat für Stuttgart 21 ist es notwendig, die Vorgänge um die Begutachtung der Leistungsfähigkeit von Diebsteich gründlich aufzuarbeiten und die entsprechenden Schlüsse daraus zu ziehen. Und die können nur sein: Abbruch des Bauvorhabens und eine umfassende Sanierung des Bahnhofs Altona."

Spieß umdrehen

Für S21 muss und kann der Schluss nur heißen, den Kopfbahnhof zu erhalten, um per Kombilösung einen für die Allgemeinheit tauglichen Bahnverkehr zu ermöglichen. Dasselbe hatte schon Ex-SMA-Chef Stohler bei den Schlichtungsgesprächen vor 15 Jahren angeregt. Bereits jetzt zeichne sich ab, dass Stuttgart 21 „weder den aktuellen Verkehr noch den bis 2030 und darüber hinaus weiterwachsenden Bahnverkehr bewältigen" könne, befand am Freitag der Bundesgeschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe (DUH), Jürgen Resch. Sein Verband will eine eigene Kapazitätsprüfung durchführen. „Wir machen jetzt den Realitätscheck für den Stuttgarter Tiefbahnhof."

Den Realitätscheck zum Zustand der Demokratie im Land erleben die Menschen im Land seit Langem als: „Ihr habt nichts zu melden!" Es wäre an der Zeit, den Spieß umzudrehen – in Berlin, in Stuttgart, in Hamburg, überall.

* Korrektur 29.09.2026 10 Uhr: In einer früheren Version war an dieser Stelle von einem Testat statt eines Gutachtens die Rede. Da jedoch nur Gutachten rechtsverbindlichen Charakter haben, haben wir dies präzisiert.

Titelbild: Markus Mainka / Shutterstock