Anknüpfend an den ersten Teil des großen S21-Interviews mit **Arno Luik**, befasst sich der zweite Teil schwerpunktmäßig mit den wirtschaftlichen, politischen und medialen Wegbereitern des milliardenschweren Debakels beziehungsweise seinen Profiteuren. Dazu gehören die Herrenknecht AG als weltweit führender Tunnelbohrer sowie im Speziellen die Grünen-Partei. Der Bestsellerautor äußert sich entsetzt, „wie eine kleine Kaste von Managern und Politikern, oft medial unterstützt, ihren Willen durchsetzen darf und kann“. Mit ihm sprach **Ralf Wurzbacher**.

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.

https://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/261022_Was_ist_das_bloss_fuer_ein_Land_in_dem_so_etwas_moeglich_ist_NDS.mp3

Podcast: Play in new window | Download

Zur Person

Der Journalist und Autor Arno Luik, Jahrgang 1955, gilt als einer der profiliertesten Kritiker der Deutschen Bahn (DB) und der bahnpolitisch Verantwortlichen. Sein 2019 erschienenes und 2021 aktualisiertes Buch „Schaden in der Oberleitung. Das geplante Desaster der Deutschen Bahn“ stand wochenlang auf den Bestsellerlisten. Für seine Enthüllungen zum Bahnprojekt Stuttgart 21 hatte er 2010 den „Leuchtturm für besondere publizistische Leistungen“ des Netzwerks Recherche erhalten. Geschätzt ist Luik für seine geistreichen Interviews mit Prominenten aus Politik und Gesellschaft. Eine Sammlung der besten Gespräche mit dem Titel „Als die Mauer fiel, war ich in der Sauna.“ war 2022 im Westend Verlag erschienen. Zuletzt erschien von ihm „Rauhnächte“ – sein persönlichstes und für ihn wichtigstes Buch. Darin beschreibt er in Tagebuchform den Schock seiner Krebsdiagnose, Bestrahlung, Chemotherapie in Echtzeit, nicht wissend, wie es mit seiner Krankheit ausgeht. Luik blickt aber auch scharf auf gesellschaftliche und politische Ereignisse, insbesondere auf die Medien: „Er tut das“, so SZ-Autor Heribert Prantl, „ohne Rücksicht auf den Journalismus von heute, den er für überwiegend angepasst und für feige hält“.

Interview Teil 2

Ralf Wurzbacher: Herr Luik, der Einstieg unseres Gesprächs drehte sich um das Eingeständnis zweier früherer Führungsleute der Schweizer Verkehrsberatungsfirma SMA, wonach der S21-Stresstest aus dem Jahr 2011 eine Täuschung, weil wissenschaftlich „wertlos“ war. Hatten Sie nach dem Platzen der

sogenannten Stohler-Bombe nicht doch die leise Hoffnung auf ein Umdenken? Etwa in der Art: „Wir stellen jetzt, wenigstens vorerst, alle Arbeiten ein.“

Arno Luik: Nein. Mich überrascht auch nicht die Chuzpe, mit der die DB und die Politik ungerührt weitermachen, als wäre nichts gewesen. Für die verantwortlichen Damen und Herren hat sich S21 längst zu einem Glaubensfall entwickelt – jenseits aller Rationalität. Die S21-Täter, alle, ausnahmslos alle wissen, dass sie in Stuttgarts Untergrund milliardenschweren Unfug anrichten. Sie wissen es seit den 1990er-Jahren, als es sofort bei Bahnbeamten, die ihr Handwerk noch verstanden und die es heute leider nicht mehr gibt, Einsprüche gegen das angedachte Projekt gab. Um es klarzustellen: S21 war nie ein Bahnprojekt, keine Idee von Eisenbahningenieuren, kein Wunsch von Eisenbahntechnikern oder auch nur von Verkehrsspezialisten.

Sondern?

S21 ist ein Immobilienprojekt. Und – bizarr – es ist die Idee eines Architekturstudenten: Christian Wendt hospitierte vor fast 40 Jahren im Büro des britischen Architekten Sir Norman Foster. Der wollte in den 1980er-Jahren in London die Kopfbahnhöfe St. Pancras und Kings Cross durch einen riesigen unterirdischen Durchgangsbahnhof ersetzen, um oben Platz zu schaffen für eine neue Stadt in der City. Zurück in Deutschland, stellte Wendt zusammen mit zwei Stadtplanern im Oktober 1990 unter dem Begriff „Quer-denken“ seinen nun auf Stuttgart getrimmten Plan vor: den Kopfbahnhof um 90 Grad zu drehen, ihn zu versenken und ihn zum Durchgangsbahnhof zu machen.

Womit das Unheil seinen Anfang nahm?

Alle Probleme von S21 sind der Gier von Immobilienhaien geschuldet – und der Gier der Beton- und Tunnelbohrmaschinenindustrie. Die Firma Herrenknecht, die Stuttgarts Untergrund mit gut 100 Kilometern an Tunneln durchbohrt – weltweit einmalig –, hat in Jahrzehnten Hunderttausende von Euro vor allem an die CDU und die SPD gespendet, an jene Parteien, die S21 fanatisch wollten und wollen. Herrenknecht, Mitglied der CDU, spendierte immer dann viel Geld, wenn der Widerstand gegen S21 anschwoll, das Projekt auf der Kippe stand. Sein Wahlspruch: „Wer mit uns bohrt, kommt weiter.“

Am 10. Juli 2009 überwies er beispielsweise an die CDU 70.000 Euro, für die SPD gab es 30.000 Euro. Die Plattform Wikireal, die sich intensiv mit den Vorgängen um Stuttgart 21 beschäftigt, listet weitere Spenden auf: 2013 gab es 25.000 Euro für die CSU. Wegen der zweiten S-Bahn-Stammstrecke in München? Auch der ehemalige CSU-Verkehrsminister Andreas Scheuer war demnach 2021 mit 20.000 Euro bedacht worden, verbunden mit

Herrenknechts Frage nach dem Fortgang großer Tunnelprojekte. Dieses Jahr gab es 50.000 auch für Manuel Hagel, CDU, jetziger Vizeministerpräsident von Baden-Württemberg. Ihn hat Herrenknecht öffentlich als „Tunnelfreund“ bezeichnet. Und im August gab es für die CDU einen Nachschlag in Höhe von 50.000 Euro. Ebenfalls öffentlich, im Fernsehen, bei Maybrit Illner sagte Martin Herrenknecht, er „möchte zwei bis drei Millionen“ mit Stuttgart 21 verdienen – was wohl schwäbisch-badisches Understatement ist.

Wer noch kann gut mit Herrenknecht?

Dazu eine ziemlich unappetitliche Personalie: Vor Weihnachten 2020 kam heraus, dass Günther Oettinger kurz davor bei Herrenknecht in den Aufsichtsrat bestellt wurde. Eine schöne Bescherung. Jener Oettinger also, der als baden-württembergischer Ministerpräsident das Tunnelprojekt S21 und die dazugehörende Tunnelstrecke durch die Schwäbische Alb von Wendlingen nach Ulm durchgesetzt hatte – übrigens am Rande der Legalität. Auch die Zuschüsse in Milliardenhöhe von Land, Region und Stadt waren und sind fragwürdig. Aber vor allem hat man sich bei der Bahn S21 mit einem rund eine Milliarde Euro überteuerten Nahverkehrsvertrag erkauft.

Im Aufsichtsrat bei Tunnelprofiteur Herrenknecht folgte Tunnelbohrförderer Oettinger auf einen anderen S21-Tunnel-Frontkämpfer: Ex-Bahnchef Rüdiger Grube. Wenn man sich mit der Deutschen Bahn AG beschäftigt, erfährt man über dieses Land Dinge, die man fürwahr nicht erwartet hätte – und schon gar nicht für möglich gehalten hätte. Herrenknecht: Mann der guten Verbindungen. Mann des großen Geldes. Mann der starken Worte: Die S21-Gegner sind für ihn „Kindsköpfe“. Der Schauspieler Walter Sittler, der in den 2010er-Jahren so etwas wie das Gesicht des S21-Widerstandes wurde, ist für den Unternehmer aus dem Schwarzwald „die größte Kanaille von allen“ – stand so in der *Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung*.

Falls die CDU wegen S21 die Landtagswahl verliere, hatte Herrenknecht 2010 gesagt, flüchte er in die Schweiz. Die CDU verlor, Martin Herrenknecht blieb. Warum hätte der damals 68-Jährige auch auswandern sollen? Es läuft seit Regierungsantritt der Grünen alles wie geschmiert – vielleicht sogar noch viel besser als vorher. Die Grünen haben, seit sie in Stuttgart an der Macht sind, ihren eh nur sanften Widerstand gegen S21 aufgegeben. Fast vergessen, aber symbolhaft: Der grüne Ministerpräsident Winfried Kretschmann machte kurz nach seinem Amtsantritt brav bei Herrenknecht seine Aufwartung, lachte gemeinsam mit ihm in die Kameras und vergaß, dass er vor allem auch wegen des Widerstands gegen S21 an die Macht gekommen war.

Macht macht vergesslich …

Sagen wir es so: Hätte die CDU die Agenda 2010 durchsetzen können? Nein. Das Land wäre explodiert. 2015 war ich als S21-Experte zu einer Anhörung in den Bundestagsverkehrsausschuss geladen. Irgendwann – ich saß schräg hinter Volker Kefer, dem damaligen Technikvorstand der Bahn – drehte der sich zu mir um und sagte: „Warum, Herr Luik, sind Sie immer noch gegen S21? Ihre grünen Freunde in Stuttgart sind doch schon längst dafür. Glauben Sie, wir könnten einen Bahnhof gegen einen grünen Oberbürgermeister – das war damals Fritz Kuhn –, gegen einen grünen Verkehrsminister, gegen einen grünen Ministerpräsidenten durchsetzen?“

Grünes Licht für S21 gab es bei der Volksabstimmung Ende 2011. Dabei ging es im Kern auch darum, dass S21 nicht mehr als 4,5 Milliarden Euro kosten darf.

Ein paar Monate davor hatte ich ein ebenfalls unter Verschluss gehaltenes internes Dossier veröffentlicht. Es heißt „Chancen und Risiken“ – erstellt vom damaligen S21-Projektleiter Hany Azer. Er liefert darin eine detaillierte Bestandsaufnahme von Stuttgart 21. Es ist kein Routinebericht, es war die erste umfassende Analyse von S21. Die Kernbotschaft: Wir haben die Sache nicht im Griff. Vieles ist komplizierter als wir dachten. Die Planer erkennen, dass die Kosten nahezu unkontrollierbar explodieren werden. „Erbost, geschockt“ sei bei der Vorstellung des Dossiers der per Videokonferenz zugeschaltete DB-Technikvorstand Kefer gewesen. Er möchte wohl keine Kostendiskussion, sagte ein Teilnehmer aus der Azer-Runde mir damals, und so schrieb ich es auch im *Stern*: „Wenn wir aber bauen wollen, müssen wir jetzt die Hosen runterlassen. Denn S21 wird viel teurer, als wir es der Politik bisher verkauft haben.“

Die häufigsten Worte auf den 130 Seiten sind „Risiko“, „Kostenrisiko“, „signifikantes Risiko“, „signifikantes Kostenrisiko“. Und immer wieder dieser Satz: „Es besteht das Risiko, dass das angesetzte Einsparpotenzial nicht realisiert werden kann.“ Nur ein einziges Mal, auf Seite 54, taucht eine positive Meldung auf: Da gibt es mögliche „Kosteneinsparungen durch Entfall der Kunststoffdichtbahn in den nicht wasserführenden Bereichen“. Bei 48 Risiken waren Zahlen hinterlegt, allein daraus ergaben sich über die offizielle Obergrenze von 4,5 Milliarden Euro hinaus drohende Mehrkosten von rund 1,3 Milliarden. Bei 73 Risiken gab es keine Zahlenangaben, ich ließ damals von unabhängigen Experten hochrechnen, was das bedeutet. Sie schätzten, da schlummern weitere Fallen im Wert von mindestens zwei Milliarden Euro. Ein Hammer. Weil die Macher vor Ort den Verantwortlichen in Berlin und Stuttgart klipp und klar sagten: Die von Euch für die Volksabstimmung versprochene Obergrenze von 4,5 Milliarden ist definitiv nicht zu halten.

Aber wieder einmal drangen Sie mit Ihrer Botschaft nicht durch.

Da war es wieder, dieses mediale Schweigen. In der Stern-Redaktion gab es plötzlich Stimmen, die sagten: „Wie kommt es, dass Arno so gegen S21 ist? Alle anderen Zeitungen sehen das anders. Sollten wir nicht auch mal einen positiven Artikel über das Projekt schreiben?“ Das geschah nicht, aber es war eine unangenehme Situation. Irgendwann ging ich zu einem Reporter einer sehr wichtigen Zeitung, sagte: „Ich gebe dir all meine Unterlagen, Dossiers, Dokumente. Ich brauche Unterstützung.“ Er lachte, sagte: „Ist mir zu kompliziert. Ist doch bloß ein Bahnhof. Und wenn die in Stuttgart das Ding haben wollen, sollen sie es haben. Selber schuld.“ S21 war nicht sexy genug für diese große Zeitung.

Wie ging die Bahn mit der Enthüllung des Azer-Papiers um?

Mit der akribischen Analyse seiner eigenen Experten und Planer konfrontiert, die ein Schrei der Verzweiflung war, ließ Bahnchef Grube, unberührt von ihren Warnungen, mir von einem Sprecher ausrichten: „Wir werden unsere Schmerzgrenze von rund 4,5 Milliarden Euro nicht überschreiten.“ Also seien „Spekulationen über Kostensteigerungen schlichtweg haltlos“. Hany Azer, der kundige Warner, musste gehen. Und die Stimmung bei den Machern vor Ort wurde richtig mies. Ein ehemaliger Bundesbahn-Direktor hat mir einmal erzählt, er sei über Jahre hinweg nachts angerufen worden von frustrierten S21-Ingenieuren, die sich überfordert gefühlt hätten.

Einer meiner Informanten, ein Topplaner des Projekts, sagte mir 2010: „In Stuttgart wird ein Bahnhof gebaut, der nicht funktionieren wird. Und die Verantwortlichen wissen das.“ Er hatte bahninterne Dokumente dabei, auch einen USB-Stick mit Tausenden von Seiten. Er beschrieb sich und seine Kollegen so: „Wir sind wie Fallschirmspringer bei diesem Projekt. Aber wir haben keine Fallschirme dabei. Wir stürzen uns in die Tiefe, und irgendwann werden wir aufschlagen und zerschellen.“ Er sagte auch, und darauf hoffte er: „Wenn Sie schreiben, was Sie in meinen Unterlagen finden, dann ist das Projekt erledigt.“ War es nicht.

Die Grünen-Partei wollte S21 einst verhindern, gelangte dank ihres Widerstands gegen das Projekt in Baden-Württemberg an die Macht und setzte es am Ende notgedrungen durch, weil das Volk es so wollte. So geht die Erzählung. Gehören in Ihren Augen auch die Grünen zu den Lügnern?

Sie waren raffinierter als einfache Lügner. Bei der Landtagswahl 2011 kamen die Grünen mit der SPD als Juniorpartner an die Macht. Wie aber kam es zur grün-roten Landesregierung? Was für Zugeständnisse machte Grün gegenüber der SPD? Zur Erinnerung: Die CDU war stärkste Kraft, die Grünen knapp vor der SPD, die FDP knapp drin im Landtag. Die SPD, fast noch vehementer als CDU und FDP, war für S21. Opferten die

Grünen ihr Wissen um den Unfug S21, um an die Macht zu kommen? Verkauften sie den Widerstand für die Süße der Macht? Nach ihrem Regierungsantritt jedenfalls zogen sich die Vorfeldorganisationen der Partei nach und nach aus dem Widerstand zurück, die Demos verloren an Kraft und für viele Bürger auch an Legitimation. Den Grünen gelang es, S21 nicht mehr zum Thema werden zu lassen.

Immerhin gab es noch den Volksentscheid …

Aber da muss man unbedingt fragen, wie es zu dieser Abstimmung kam? Gab es zwischen Kretschmann und der SPD Absprachen, wie man S21 elegant durchwinken kann?

Glauben Sie das wirklich?

Wenn man nachdenkt, spricht einiges dafür. Etwa der Umstand, dass in der baden-württembergischen Landesverfassung die Hürden für eine Volksabstimmung so hoch sind, dass es nahezu unmöglich ist, sie zu überspringen.

Inwiefern ist das so?

Zum Erfolg der Abstimmung braucht es nicht nur die Mehrheit der abgegebenen gültigen Stimmen, diese Mehrheit muss zudem mindestens einem Drittel aller Stimmberechtigten entsprechen. Läge die Wahlbeteiligung zum Beispiel bei 50 Prozent, bei der S21-Volksabstimmung lag sie knapp darunter, dann wären für einen Erfolg 67 Prozent der abgegebenen Stimmen erforderlich. Es ist nahezu utopisch, dieses Quorum zu erreichen. Diese Volksabstimmung war Volksverhöhnung.

Und die Grünen haben das falsche Spiel bereitwillig mitgespielt?

Ja. Wer sich auf so etwas einlässt, der will nicht gewinnen. Zur Volksabstimmung klebten die Grünen dann auch kaum Plakate – vor allem nicht auf dem Land, das CDU-Land war. Warum haben die Grünen nicht einmal das warnende SMA-Gutachten von 2008 eingesetzt als Argumentationshilfe? Verräterisch war auch der Satz vom grünen Verkehrsminister Winfried Hermann kurz vor der Abstimmung: „Alle Seiten müssen jetzt mobilisieren, dass die Leute zur Wahl gehen. Eine gute Beteiligung wäre natürlich auch ein wichtiges Zeichen dafür, dass die Menschen tatsächlich mehr Bürgerbeteiligung wollen.“ Geht’s noch? Ein kräftiges „Ja!“ zum Ausstieg, ein kräftiges „Nein!“ zu S21 hören sich anders an.

Welche Rolle spielte in Ihren Augen der damals zum Schlichter berufene Heiner Geißler von der CDU?

Wie kam es überhaupt dazu, dass Geißler Schlichter wurde? Warum akzeptierte der Jesuit Kretschmann den Jesuiten Geißler? Ausgerechnet Geißler! Willy Brandt hatte 1985 über diesen Herrn vor laufenden Kameras gesagt, er sei „seit Goebbels der schlimmste Hetzer in diesem Land“. Es war völlig klar: Geißler, schlauer Mann, im politischen Nahkampf gestählt, würde als die Offensivwaffe der Kanzlerin agieren und im Zusammenspiel mit sämtlichen Medien Stuttgart 21 für seine Partei, natürlich auch für die SPD und Herrenknecht und Co. retten.

Zur Erinnerung: Angela Merkel hatte kurz zuvor erklärt, an S21 entscheide sich die Zukunftsfähigkeit des Landes. Für den CDU-Mann Geißler war das ein Marschbefehl. Ich glaube nicht an Zufälle, wenn es um Milliarden geht. Und so war ich bei der Volksabstimmung auch nicht überrascht, dass ganz Baden-Württemberg über das städtische Projekt S21 abstimmte. Wie kam es dazu? Wenn es in Rottweil um eine umstrittene Brücke geht, stimmt dann das ganze Land ab?

Kretschmann sagte nach seiner Wahl: Verträge seien einzuhalten.

Stimmt. Und das ist auch richtig so. Aber wenn die Verträge unter Täuschung abgeschlossen wurden? Sind sie dann noch gültig? Der Volksentscheid basierte ja auf dem großen, heiligen Versprechen: S21 wird nicht mehr als 4,5 Milliarden Euro kosten. Kurz nach der Volksabstimmung hieß es: S21 kostet 6,8 Milliarden Euro. Da hätte Kretschmann sagen müssen: Wir steigen aus! Er aber schwieg – und machte alles mit.

S21 war von Beginn an eine Geschichte von Geheimniskrämerei und Schummelei gegenüber Bürgern und Abgeordneten. Kritische Studien wurden unter Verschluss gehalten, unliebsame Dossiers kassiert, es wurde mit geschönten Zahlen operiert. Die Abgeordneten wussten also gar nicht, worüber sie votierten, sie kannten die finanziellen Risiken und handwerklichen Gefahren des Projekts nicht. Schlimmer noch: So, wie es aussieht, ist womöglich die Gesamtfinanzierung des Projekts verfassungswidrig. Das ist nicht abwegig. Die Verfassung verbietet eine sogenannte Mischfinanzierung von Bahnfernstrecken und Fernbahnhöfen. Das sind exklusive Aufgaben des Bundes, weil sich sonst reiche Bundesländer Vorteile gegenüber ärmeren erkaufen könnten.

Aber genau das passierte bei Stuttgart 21?

Der frühere Ministerpräsident Günther Oettinger hatte den Bund mit einem kräftigen Griff in die Landeskasse verführt – fast eine Milliarde Euro –, sich für das Projekt einzusetzen. Winfried Kretschmann hat einen Eid abgelegt. Er hat geschworen, „Verfassung und Recht zu wahren und zu verteidigen“. Wäre es daher nicht seine Pflicht gewesen, die

Rechtmäßigkeit der Verträge überprüfen zu lassen? Der Staatsrechtler Hans Meyer sprach in der *Süddeutschen Zeitung* von „schwäbischen Schweinereien“ und einem Verhalten des Landes Baden-Württemberg „im Stile der Mafia-Filme“. Die Finanzierung „verstößt gegen ein verfassungsrechtliches Verbot“. Und: „Die Rechtsordnung schreibt in einem solchen Fall die Nichtigkeit des Vertrags vor.“

Ähnlich sah das Joachim Wieland, eine weitere Koryphäe des Verfassungsrechts. „Diese Nichtigkeit“, meinte er mir gegenüber vor einigen Jahren, müsse „allerdings gerichtlich festgestellt werden“. Das machte Kretschmann nicht. Seine Wähler erwarteten aber zu Recht, dass er gegen S21 kämpft, sich nicht vorführen lässt von seinem Juniorpartner, der SPD. Er ließ sich willigst vorführen, akzeptierte brav, dass der grüne Verkehrsminister Hermann bei der Anhörung des Stresstests nicht einmal mitreden durfte.

Dabei wurde Kretschmann gewählt, weil viele glaubten, was man noch nach seiner Wahl auf seiner Website lesen konnte: „Die Bahn muss wissen: Die Zahlungen des Landes sind verfassungswidrig, der Finanzierungsvertrag nichtig. Falls die Grünen (…) Regierungsverantwortung tragen, werden wir die Zahlungen sofort einstellen und bereits gezahlte Beiträge zurückverlangen. Mit uns wird es keine Fortsetzung des Verfassungsbruchs geben.“ Doch er machte exakt da weiter, wo sein CDU-Amtsvorgänger Stefan Mappus aufgehört hatte. Misst man Kretschmann an seinen eigenen Worten – was ist er dann?

Und sein Parteifreund Winfried Hermann? Als Profiteur des S-21-Widerstandes hat der sich später ganze 15 Jahre lang als Verkehrsminister an dessen Umsetzung abgearbeitet.

Hermann sagte mir vor der Landtagswahl 2011, also lange vor seiner Ernennung zum Minister: „Stell dir mal vor, ich werde Verkehrsminister und muss den Bahnhof mal einweihen!“ Ich fiel vom Hocker. Die Demonstrationen gegen das Projekt wurden damals von Woche zu Woche größer. Und er denkt nicht daran, den Widerstand zu stärken, er denkt: Wie weihe ich als Verkehrsminister S21 ein? Wie sehe ich dabei gut aus?

Sie erklärten einmal, S21 sei für Sie Symbol für den Zustand dieses Landes. Über welchen Zustand reden wir?

Nach seiner Wahl sagte Kretschmann: „Vertrauen ist die knappste und wichtigste Ressource der Politik. Und sie wächst nicht nach.“ Bei S21 geht es nicht nur um einen Bahnhof. Es geht um das Wesen der Demokratie – um die Frage, ob die Bedenken der Bürger noch ernst genommen werden, ob man noch wählen kann in der Hoffnung, Dinge zu verändern. Der

Protest richtet sich gegen den Bahnhof, aber nicht nur. Bei dieser Geschichte geht es um viel mehr: wie Politikverdruss entsteht. Erwachsene Menschen haben es satt, wie Kinder behandelt zu werden. Sie haben es satt, dass ihnen gesagt wird, tief unten in der Erde ist es schöner als oben.

S21 zeigt beispielhaft vor allem aber auch – und das seit vielen Jahren –, wie man die Staatskasse mit sinnlosen, sogar gefährlichen Großprojekten ausplündern kann; wie eine kleine Kaste von Managern und Politikern, oft medial unterstützt, ihren Willen durchsetzen darf und kann. Bei S21 wurde ein ganzes Land falsch informiert und bei der Volksabstimmung wie am Nasenring durch die Manege geführt. Wie ist es bei anderen, politisch viel wichtigeren Fragen? Etwa Krieg und Frieden? Mir wird schummerig. Ich will gar nicht daran denken.

Zurück zum Pfaffensteigtunnel. Wird es auch da kein Zurück mehr geben?

Salopp gesagt: Sie ziehen das Ding durch. Und man steht mit diesem Verhalten in der Tradition von S21. Am Anfang war die Lüge. Es hieß bei Stuttgart 21, es geht um einen Bahnhof. Es ging um Immobilien. Es hieß: Wir bauen den besten Bahnhof Deutschlands. Er wird der gefährlichste. Im Frühsommer 2010 traf ich den damaligen Bahnchef Grube. Er sagte: „S21 wird der modernste Bahnhof sogar Europas!“ Ich, ziemlich entgeistert: Glauben Sie das wirklich? Er: „Ja! Das trifft zu! Stuttgart wird an das transeuropäische Netz angeschlossen. Die Stadt kommt aus ihrem Verkehrsschatten heraus. Die Reisezeiten werden wesentlich kürzer. Auf den Gleisanlagen gewinnt Stuttgart Platz für Parks, Apartments, Büros. 100 Fußballfelder, die man neu gestalten kann. Die Stadt wird attraktiver.“ S21 sei „ein einmaliges Geschenk an die Stadt“. Er hat recht. S21 ist ein so teures Geschenk, dass es kein Stuttgarter je vergessen kann. Ein Danaergeschenk.

Noch ist das Geschenk ja in Arbeit, wohl noch bis mindestens 2031. Wächst da die Vorfreude ins Unermessliche – wie die Kosten und die Lügen?

Denken Sie an die vielen Verheißungen. Man versprach den Stuttgartern: eine neue Stadt inmitten der alten Stadt, Zukunft, Arbeitsplätze, Investitionen, Parks, mehr Wohnraum. Der Verkehr werde schneller, die Stadt an die Magistrale Paris–Bratislava angeschlossen. Hatte je jemand von dieser Magistrale gehört? Egal. Stuttgart werde das „neue Herz Europas“. Nichts davon wurde wahr. Stuttgart bekam seine dritte Zerstörung nach Krieg und dem Wiederaufbau, der fast noch mehr zerstörte als die alliierten Bomber.

Der zu Unrecht oft noch verehrte Bürgermeister Arnulf Klett wollte aus der Stadt eine autogerechte Metropole schaffen, ließ für Autoschneisen alte Gebäude abreißen – so wie für

S21. Fast zwei Dutzend denkmalgeschützte Gebäude wurden zertrümmert. Die Stadt verlor ihr Herz – für immer. Deutschland: Land der Dichter und Denker? Schwaben: Land der Tüftler? S21 entzaubert diesen Glauben. Hohn und Spott für diese Stümperei, ohne Ende und fast weltweit. S21 hat es in sich: Fünf Kanzler hat es überstanden, sechs Bahnchefs erlebt, fünf baden-württembergische Ministerpräsidenten gesehen. Und so wird es weitergehen. Chapeau.

Jetzt ist es an Cem Özdemir, dem neuen grünen Regierungschef, das Debakel weiter zu verwalten. Oder glauben Sie, er zieht doch noch die Reißleine?

Sie bringen mich zum Lachen, aber das ist gut so in diesen düsteren Zeiten.

Vielleicht gibt es ja in Stuttgart demnächst einen Bahnhof oben und einen Bahnhof unten. Die Befürworter einer Kombilösung zwecks Bewahrung des Kopfbahnhofs gewinnen zunehmend an Gehör. Zeichnet sich hier ein halbwegs vernünftiger Ausweg ab?

Nein. Oder vielleicht doch? Sarkastisch formuliert: Wer kriegstüchtig werden will, braucht Gleise. Viele Gleise. Sehr viele Gleise. Der kann Gleise nicht rausreißen und somit kritische Infrastruktur bewusst zerstören. Der kann keine Lust auf einen Bahnhof haben, der erschreckend wenig leistet und nicht erweiterbar ist.

Und jetzt ganz ohne Sarkasmus?

Diese Kombiidee war einer der vielen klugen Schachzüge von Schlichter Geißler, getreu der Maxime des US-Präsidenten Harry Truman: Wenn du Deine Gegner nicht überzeugen kannst, verwirre sie. Der Kombi-Bahnhof behebt ja keinen der strukturellen Mängel von S21. Der Tiefbahnhof wird durch lange, extrem steile Tunnel angefahren. Die Züge müssen in der größten Steigung beschleunigen, im größten Gefälle bremsen, das belastet die Technik enorm, das erhöht die Brandgefahr. Die Züge müssen heftig bremsen, Feinstaub entsteht, so viel, dass im Vergleich dazu das Neckartor in Stuttgart – einer der dreckigsten Orte in Deutschland – ein Naherholungsgebiet ist.

Eine stete Gefahr ist auch die extreme Schieflage des Bahnhofs. Die Fluchtwege in den Tunneln sind zu eng, auf den schmalen Bahnsteigen sind bei Unfällen schon in Stoßzeiten Panik, Chaos und Tod vorprogrammiert. Dazu noch der klägliche Versuch, die verdammt teure, völlig unnötige neue Signaltechnik ETCS dort unten installieren zu wollen. Die Digitalisierung soll Wunder vollbringen, mehr Leistung erzeugen, was wie so oft bei S21 eine Lüge ist. Wahr aber ist: Das schafft nur neue, womöglich unlösbare Zusatzprobleme.

Kein Fünkchen Hoffnung?

Stuttgart 21 ist nicht zu retten, egal wie viele Milliarden man noch hineinsteckt. Was ist das bloß für ein Land, in dem so etwas möglich ist?

Titelbild: Joerg Huettenhoelscher/shutterstock.com