



Bauzaun am Bahnhof Stuttgart mit vielen Anti-S21 Bildern und Plakaten. Foto: *Stefan Bauckmeier*, Stuttgart 21 Gegensätze, CC-BY-NC-ND 2.0

Unterirdischer Bahnhof wird immer teurer

Gutachten: Stuttgart 21 wird schon vor Fertigstellung zu klein sein

Von Paul M. | 1. Juli 2019

Die Zeitabstände von einer Chaos-Meldung bis zur nächsten beim Bahnprojekt Stuttgart 21 werden immer kürzer. Je weiter der Bau fortschreitet, umso schwerer fällt es den Betreiber*innen von Stuttgart 21, die haarsträubenden Mängel und Unzulänglichkeiten des Bauprojektes unter den Teppich zu kehren.

Einsturzgefährdete Häuser

In den letzten Wochen wurde bekannt, dass im Stuttgarter Kerner Viertel, das vom Tunnelbau besonders betroffen ist, infolge der Tunnelbohrungen mehrere Häuser starke Risse aufweisen. Bisher ist ein Haus so stark beschädigt, dass es abgerissen werden muss. Die ZDF-Sendung Report München berichtete über einen weiteren Fassadenschaden, der durch die Tunnelbohrungen ausgelöst wurde: Zwei, je 3 bzw. 4 kg schwere Fassadenteile fielen aus mehreren Metern Höhe auf den Gehweg. Es wäre lebensgefährlich gewesen, wenn diese Platten jemand auf den Kopf bekommen hätte.

Stuttgart 21 – ein Nadelöhr

Jetzt bestätigt sich, was die Gegner*innen von Stuttgart 21 schon immer gesagt hatten. Laut SWR hat die Schweizer Beratungsfirma SMA im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums einen Projektfahrplan erstellt. Darin heißt es, der Tiefbahnhof mit seinen acht Gleisen ist zu klein angelegt, um den Herausforderungen der Zukunft gerecht zu werden.

Der jetzt von der Bahn nach Schweizer Vorbild geplante halbstündige Taktverkehr („Deutschland-Takt“) ist am Bahnknoten Stuttgart 21 nicht möglich. Die Zahl der Gleise und der Anfahrtstrecken zum Bahnhof ist dafür schlicht zu gering. Man kann deshalb Stuttgart aus Großstädten wie Darmstadt, Heidelberg, Mainz, Nürnberg oder Zürich nicht wie geplant im Halbstundentakt anfahren. Hinzu kommen verlängerte Wartezeiten beim Umstieg z.B. bei Zügen von Tübingen nach Karlsruhe, Singen nach Heilbronn oder Zürich nach Würzburg.

Wann sind wir auch offiziell bei 10 Milliarden plus X?

Stuttgart 21 sollte ursprünglich einmal 2,5 Milliarden Euro kosten. Mittlerweile sind die Kosten offiziell auf rund 8,2 Mrd. Euro gestiegen; davon waren 495 Millionen für besondere Notfälle vorgehalten worden.

Am 19. Juni 2019 beschloss der Aufsichtsrat der Bahn, die Stuttgart 21 Notreserven für die Bestreitung der laufenden Kosten zu verwenden. Bereits seit längerer Zeit gibt es Berichte über deutliche Kostensteigerungen. Der bahnpolitische Sprecher der Grünen, Mathias Gastel, will Ende 2018 aus gut unterrichteten Kreisen erfahren haben, dass weitere Kostensteigerungen für das Mammutprojekt unter Verschluss gehalten werden und bahntintern bereits mit Gesamtkosten von über 10 Milliarden Euro gerechnet wird.

Es scheint nur eine Frage der Zeit, bis die Bahn der Öffentlichkeit gegenüber die nächste Kostensteigerung einräumen muss. Werden es 10 Milliarden, 11 Milliarden oder 12 Milliarden sein? Die Grenze nach Oben ist offen!

Jetzt die Reisleine ziehen! Stuttgart 21 stoppen!

Es ist jetzt an der Zeit, das zu tun, was schon lange hätte getan werden müssen: Stuttgart 21 stoppen. Jeder Tag, den Bahn, Land und Stadt die Entscheidung weiter hinausschieben, bedeutet noch mehr verschwendetes Geld für einen Tiefbahnhof, der weniger leistet als der gegenwärtige Kopfbahnhof.

Dabei liegt mit dem Konzept Umstieg 21 die Alternative längst auf dem Tisch! Das Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 hat bereits vor einiger Zeit mit dem „Umstieg 21 Konzept“ eine Planungsidee vorgelegt, die eine **hervorragende Grundlage für ein Umsteuern bei diesem Projekt darstellt**. Umstieg 21 hat drei zentrale Vorteile: vier bis fünf Milliarden Euro preiswerter, drei Jahre früher in Betrieb und weitaus leistungsfähiger als Stuttgart 21. Die eingesparten Milliarden könnten für sinnvolle Projekte zur Verbesserung des Schienenverkehrs verwendet werden.

Die Grünen machen Stuttgart 21 den Weg frei

Mit der Regierungsübernahme durch Winfried Kretschmann haben die Grünen sich dazu verpflichtet, das Projekt „konstruktiv zu begleiten“. Die Grünen, die im Raum Stuttgart mittlerweile alle wichtigen politischen Positionen besetzen (Winfried Kretschmann ist Ministerpräsident, Fitz Kuhn Oberbürgermeister von Stuttgart und künftiger Regionalpräsident), nutzen diese Einwirkungsmöglichkeiten ausnahmslos dazu, Stuttgart 21 den Weg frei zu machen. Verkehrsminister Winfried Herrmann, einst einer der engagiertesten Gegner von Stuttgart 21, schimpft zwar manchmal „Stuttgart 21 ist eine Fehlentscheidung“, um dann im nächsten Halbsatz sogleich zu beteuern, dass die Entscheidung für Stuttgart natürlich unumkehrbar ist.

Jetzt brachte Verkehrsminister Herrmann einen Vorschlag für einen „Kopfbahnhof light“ mit vier zusätzlichen Gleisen als Ergänzung für den zu kleinen Tiefbahnhof in die Diskussion. Weil sein grüner Kumpel, der OB Kuhn, den Gleisbereich des Stuttgarter Hauptbahnhofs bereits für künftige Bebauung

verplant hat, soll dieser Rest-Kopfbahnhof nicht die vorhandenen Gleise benutzen, sondern ebenfalls unter der Erde liegen. Den Grünen ist anscheinend egal, dass das die Kosten für das Gesamtprojekt noch weiter in die Höhe jagt. Denn nach ihren Vorstellungen soll ja der Bund für diese Mehrkosten aufkommen. Dass es sich bei diesen Zusatzkosten um Steuergeld handelt und dieses Geld bei anderen dringend benötigten Verkehrsprojekten fehlen würde, kommt den grünen Anhängern des heiligen St. Florian (Motto: „Heiliger St. Florian, schütz unser Haus, zünd andere an“) nicht in den Sinn.

Nicht nur ein schwäbisches Problem

Momentan rührt die Bahn kräftig die Werbetrommel für sich selbst. Sie verspricht mit dem Konzept „Starke Schiene“, im Fernverkehr die Zahl der Passagiere zwischen 2015 und 2030 auf 260 Millionen zu verdoppeln. Die Kapazität des Schienennetzes soll um 30 Prozent steigen, 30 Großstädte sollen dann im Halbstunden-Takt verbunden sein, im Nahverkehr sollen eine Milliarde Fahrgäste pro Jahr zusätzlich gewonnen werden.

Doch das kostet Geld, das die Bahn nicht hat. Bezeichnenderweise ist vom Bahnvorstand nichts dazu zu vernehmen, wie ihre Vorhaben finanziert werden sollen.

Umso wichtiger wäre es, dass das vorhandene Geld nicht für unnütze Projekte wie Stuttgart 21 zum Fenster hinaus geworfen wird. Der Weiterbau von Stuttgart 21 bedeutet für alle anderen Bundesländer, dass notwendige Streckenmodernisierungen nicht angepackt werden, Neubestellungen notwendiger Züge unterbleiben, erforderliche Ausweichgleise zum besseren Verkehrsfluss nicht gebaut werden und geplante Wiederinbetriebnahmen stillgelegter Strecken unterbleiben.

Insofern ist Stuttgart 21 nicht nur für die Menschen in Baden-Württemberg ein Thema. Stuttgart 21 ist überall!

Dieser Beitrag wurde publiziert am Montag den 1. Juli 2019
in der Kategorie: **Innenpolitik, Ökologie.**