

**25.04.2013 - Stuttgart 21: Aufsichtsrat will weiterbauen**

## **Die Betonköpfe erhöhen den Einsatz**

*von Paul Michel*

Nachdem sich die beträchtlichen Kostensteigerungen für Stuttgart 21 nicht länger mehr vertuschen ließen, mehrten sich wieder jene Stimmen, die Bedenken an der Sinnhaftigkeit des Tunnelprojekts äußerten ? darunter befanden sich erstaunlicherweise sogar Bahnaufsichtsräte aus den Bundesministerien Verkehr, Finanzen und Wirtschaft. Für ein paar Wochen schien es so, als könne dem Bahnvorstand die Sache aus der Hand gleiten. Deshalb hegten manche Projektgegner die Hoffnung, das oberste Kontrollgremium der Bahn, das bislang immer nur weggeschaut und durchgewunken hat, würde jetzt einen Schlusstrich unter das Wahnsinnsprojekt ziehen.

Diese Hoffnung wurde gründlich enttäuscht: Von den 20 Aufsichtsräten stimmten 18 dem Projekt zu. Lediglich der Vertreter der Lokführergewerkschaft GDL stimmte mit Nein. Dem vorausgegangen waren hektische Bemühungen von Managern und Ministern, die eigenen aus dem Gleichschritt geratenen Reihen wieder zuschließen.

? Die drei Staatssekretäre im Aufsichtsrat, die Ansätze von eigenständigem Denken hatten aufblitzen lassen, wurden laut Stuttgarter Zeitung vom 6.3.2013 von ihren Chefs, den Ministern Ramsauer, Schäuble und Rößler, an die Kandare genommen. Mit Erfolg: Zwei der drei nickten, wie befohlen, der dritte meldete sich am Tag der Aufsichtsratssitzung krank.

? Mit billigen und offensichtlich falschen Rechenbeispielen wurden die Ausstiegskosten künstlich hochgerechnet, sodass am Ende herauskam, ein Weiterbau wäre um 70 Millionen billiger. Der Öffentlichkeit und gewissen Aufsichtsratsmitgliedern von der Arbeitnehmerbank, die nicht ganz immun gegen die verstärkte öffentliche Kritik gewesen waren, wurden damit Scheinargumente geliefert. So konnte der Vorsitzende der Bahngewerkschaft EVG am Ende von einer «Vernunftsentscheidung» sprechen.

? Für notorisch uneinsichtige Hardliner wurde eine dritte Karte gezogen: In ungewohnt deutlichen Worten zeigte sich der Vorstand entschlossen, die «Projektpartner» Baden-Württemberg und Stuttgart per Gerichtsbeschluss an den entstandenen und noch entstehenden Mehrkosten zu beteiligen. Das mühsam herbei manipulierte Ergebnis wurde als Ausdruck großer Entschlossenheit verkauft, mit dem man nun politisch in die

Offensive ging.

Aufsichtsratschef Utz-Helmuth Felcht, der aufgrund seines notorisch schwachen Fachwissens in den davorliegenden Wochen die Mikrofone noch gemieden hatte wie der Teufel das Weihwasser, riskierte jetzt eine dicke Lippe und sprach davon, der «Point of no return» sei jetzt überschritten, das Projekt unumkehrbar. Wider besseres Wissen setzen die Betreiber darauf, jetzt Gas zu geben, schnell weitere Fakten zu schaffen und möglichst viel Geld zu verbuddeln, bevor die nächsten Skandale wegen Fehlplanung oder weiteren Kostensteigerungen an die Öffentlichkeit kommen.

## **Dank S21 werden die Fahrkarten teurer**

An den längst bekannten und immer offensichtlicher zu Tage tretenden Problemen von Stuttgart 21 ändert der Beschluss des Aufsichtsrats nichts. Alle von den S21-Gegnern vorgetragenen Argumente behalten ihre Gültigkeit.

? Das Projekt ist unsinnig: Der geplante Tiefbahnhof bringt gegenüber dem jetzigen Kopfbahnhof keinen Leistungszuwachs, sondern mit maximal 32,8 Zügen pro Stunde einen Kapazitätsabbau, das weiß auch jeder.

? Die Bahn hat bei dem geologisch schwierigen Stuttgarter Untergrund das Grundwassermanagement weder planerisch noch technisch im Griff. Gleiches gilt für den Brandschutz.

? Weitere Kostensteigerungen sind so sicher wie das Amen in der Kirche. DB-Großprojekte verteuern sich während des Baus um 30 bis 40%, wie die Erfahrung mit den ICE-Schnellfahrstrecken lehrt. In Stuttgart aber hat die Bahn mit dem eigentlichen Bau noch gar nicht begonnen. Rund 60 Kilometer Tunnelstrecke müssen gebohrt und gesprengt werden ? zumeist in geologisch äußerst schwierigem Gelände.

Es ist nur eine Frage der Zeit, bis die nächsten Katastrophenmeldungen kommen. Jetzt werden nach dem Motto «Augen zu und durch» die Scheuklappen noch enger angelegt, das Offensichtliche noch penetranter geleugnet. Zu Recht stellte Hannes Rockenbach fest: «Bei dem Projekt geht es längst nicht mehr um Fakten, sondern um einen drohenden Gesichtsverlust» (*Die Zeit*, 6.3.2013). Schließlich hat die Bundeskanzlerin Stuttgart 21 zu einem Maßstab für die Zukunftsfähigkeit des Industriestandorts Deutschland und damit zum Machtsymbol erklärt.

So ganz nebenbei hat Verkehrsminister Ramsauer noch eine Aussage der S21-Gegner bestätigt, die er bisher immer hartnäckig geleugnet hat: Dank Stuttgart 21 werden die Fahrkarten teurer.

Das Bündnis «Bahn für alle» und das Kampagnennetzwerk Compact kommen zu der Schlussfolgerung: «Die Entscheidung des DB-Aufsichtsrats, Stuttgart 21 trotz der Kostenexplosion weiterzubauen, ist verantwortungslos. Der Bahn-Aufsichtsrat verbuddelt auf Geheiß der Bundeskanzlerin Unsummen im Milliardengrab Stuttgart 21. Stattdessen bräuchten wird dieses Geld dringend für einen besseren öffentlichen Nahverkehr und ein modernes Schienennetz.»

Dem wäre nur noch hinzu zu fügen: Stuttgart 21 geht nicht nur die Menschen in Baden-Württemberg an. Es geht alle an.