

Jahrhundertwerk oder Milliardengrab?

Streit um das Bahnprojekt Stuttgart 21

Autor: Helmut Frei
Redaktion: Udo Zindel
Regie: Felicitas Ott
Sendung: Dienstag, 15. Juni 2010, 8.30 Uhr, SWR2 Wissen

Bitte beachten Sie:

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

*Mitschnitte auf CD von allen Sendungen der Redaktion SWR2 Wissen/Aula (Montag bis Sonntag 8.30 bis 9.00 Uhr) sind beim SWR Mitschnittdienst in Baden-Baden für 12,50 € erhältlich.
Bestellmöglichkeiten: 0722 1/929-6030*

Kennen Sie schon das neue Serviceangebot des Kulturradios SWR2?

*Mit der kostenlosen SWR2 Kulturkarte können Sie zu ermäßigten Eintrittspreisen Veranstaltungen des SWR2 und seiner vielen Kulturpartner im Sendegebiet besuchen. Mit dem kostenlosen Infoheft SWR2 Kulturservice sind Sie stets über SWR2 und die zahlreichen Veranstaltungen im SWR2-Kulturpartner-Netz informiert.
Jetzt anmelden unter 0722 1/300 200 oder swr2.de*

*SWR 2 Wissen können Sie ab sofort auch als Live-Stream hören im SWR 2 Webradio unter www.swr2.de oder als Podcast nachhören:
<http://www1.swr.de/podcast/xml/swr2/wissen.xml>*

Atmo: Demo Gegner Stuttgart 21

Sprecher:

Dienstag, 2. Februar 2010. Bahnsteighalle des Stuttgarter Hauptbahnhofs. Wo sonst Reisende das Bild bestimmen, drängen sich weit über tausend Demonstranten. Mit einem Pfeifkonzert begleiten sie den Baubeginn des Milliardenprojekts Stuttgart 21.

Sprecherin:

Unter anderem soll der alte, oberirdische Sackbahnhof in einen unterirdischen Durchgangsbahnhof umgewandelt werden. Geplant ist auch, den Stuttgarter Flughafen an die geplante Neubaustrecke nach Ulm anzubinden. Sie soll bei Wendlingen am Neckar an die südlichen Ausläufer des Bahnprojektes anschließen.

Ansage:

Jahrhundertwerk oder Milliardengrab? Streit um das Bahnprojekt Stuttgart 21.
Eine Sendung von Helmut Frei.

Sprecher:

"Jetzt geht's los" verkündet ein Plakat, das von der Decke der Bahnsteighalle hängt. "Oben bleiben" skandieren die Demonstranten, die den geplanten Tiefbahnhof verhindern wollen. Sprechchöre begleiten die Ansprache von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer:

Peter Ramsauer (Ansprache)

Wir beginnen hier ein ganz außergewöhnliches Projekt, meine Damen und Herren. Mit Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm bekommt Baden-Württemberg und der gesamte süddeutsche Raum zwei Schienenprojekte von europäischer Dimension. Die lauten Rufer lade ich ein, sie mögen hier bleiben, bis ich auf sie zu sprechen komme. Bleiben Sie noch da. Und wenn Sie etwas Toleranz haben, dann hören Sie mir jetzt zu, weil ich werde mich gleich an Sie wenden. Ich glaube, das ist im Interesse aller, die hier anwesend sind, oder!

Sabine Schmidt

Des is ja so, dass 's einfach viel Empörung gibt, dass die Gegner nicht ernst genommen werden, und dass es einfach viel zu teuer ist und ökologisch und ökonomisch Kwatsch isch.

Sprecherin:

Sabine Schmidt kämpft seit vielen Jahren gegen Stuttgart 21. Auch deshalb hat sie sich der politischen Gruppierung SÖS angeschlossen. Das Kürzel steht für "Stuttgart, ökologisch, sozial". Bei der letzten Kommunalwahl errang SÖS drei Sitze im Stuttgarter Stadtrat.

Sprecher:

Wenn nicht Wichtiges dazwischen kommt, nimmt Sabine Schmidt an den Demonstrationen teil, die seit Herbst 2009 fast jeden Montag vor dem Stuttgarter Hauptbahnhof stattfinden. Sie werden von einem Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 organisiert, dem Umwelt- und Naturschützer angehören, Grüne und Linke und andere Gruppierungen. Mittlerweile haben sich offenbar auch gewaltbereite Gruppen diesem Widerstand angeschlossen: Fahrkartenautomaten wurden demoliert und Beschäftigte des Projektbüros Stuttgart 21 wurden übel beschimpft und sogar bedroht.

Sprecherin:

Eines der Vorhaben, gegen das viele Demonstranten Sturm laufen, ist der Abriss der beiden Seitenflügel des Stuttgarter Hauptbahnhofs, dessen Bau 1914 begann. Nur der Haupttrakt mit dem markanten Turm soll stehen bleiben. Gegen den Abriss der Seitenflügel hat ein Enkel von Paul Bonatz geklagt, Bonatz war einer der beiden Architekten des Stuttgarter Hauptbahnhofs. Sein Enkel machte Urheberrecht geltend. Doch am 20. Mai 2010 wies das zuständige Gericht in Stuttgart die Klage ab. Ein kleiner Sieg der Befürworter von Stuttgart 21.

Sprecher:

Sabine Schmidt macht vor allem wütend, dass dem neuen Stuttgarter Hauptbahnhof ein Teil des Schlossgartens geopfert werden soll. Wie eine Zunge ragt die grüne Insel ins dicht bebaute Stadtzentrum, das gerade rund um den Bahnhof sehr mit Abgasen belastet ist. Unbestritten filtern die Park-Bäume die Schadstoffe wenigstens teilweise aus der Luft heraus. Aber nicht nur deshalb will Sabine Schmidt verhindern helfen, dass zentrumsnahes Grün für das Projekt Stuttgart 21 verschwindet:

Sabine Schmidt

Der ganze Park ist ja nicht benützbar während der Zeit. Und die Luft. Also hier unten direkt ist die Haltestelle Neckartor, die Kreuzung. Die Feinstaubwerte sind ja jetzt schon massiv überschritten für's ganze Jahr. Des ist ja klar, dass es auf jeden Fall schlimmer werden würde, also zumindest während der Bauzeit. Weil ja die ganzen LKWs, die die Erde da abtransportieren sollen und den Bauschutt, was aus den Tunnelbauten kommen soll, ist ja klar, dass die Feinstaubwerte massiv erhöht und verschlechtert werden.

Sprecherin:

Den Plänen für Stuttgart 21 zufolge müssen 282 zum Teil recht alte und mächtige Bäume fallen. Als Ersatz will die Bahn 293 Bäume pflanzen lassen – später, wenn die Wunden der Baugruben wieder geschlossen sind. Außerdem würden bestehende Gleisanlagen abgebaut und Platz auch für mehr Grün geschaffen, argumentiert die Bahn. Aber draußen, am Rande der Innenstadt, halten die Gegner des Projektes dagegen.

Sprecher:

Gerda Clausnizer ist eine ältere Dame mit Elan. Sie hat ein Haus mit Garten in einer der Stuttgarter Wohnlagen, von denen man sagt, sie seien die besseren. Es liegt am Hang, wenige Kilometer vom Hauptbahnhof entfernt. Nicht nur bei den Montagsdemonstrationen, sondern auch bei anderen Gelegenheiten trägt Gerda Clausnizer die grüne Plakette der Gegner von Stuttgart 21.

Gerda Clausnizer

Ich geh jeden Montag, schon seit Anfang Februar bin ich dabei. Jeden Montag mit dem Fahrrad runter. Ich möchte einfach dieses unsinnige Projekt boykottieren. Wir werden einfach für dumm verkauft, nicht aufgeklärt, die Politiker hüllen sich einfach mehr in Schweigen. Wenn man Fragen stellt, antworten sie nicht richtig. Zum Beispiel: wir wissen nicht, wann die Bäume gefällt werden sollen, das wird nicht gesagt.

Sprecherin:

Ein Blick in die Geschichte des Projektes. Bei einer Pressekonferenz 1994 wurde Stuttgart 21 zum ersten Mal der Öffentlichkeit vorgestellt, einschließlich der Flughafenanbindung und der Neubaustrecke nach Ulm. Damals fiel eine wichtige Grundsatzentscheidung: statt den geplanten neuen Hauptbahnhof aus dem Zentrum an den Rand der Innenstadt zu verlegen, sollte er am alten Standort in der Innenstadt bleiben.

Sprecher:

Eine Männerclique hatte sich Stuttgart 21 ausgedacht. An ihrer Spitze der Stuttgarter Unternehmer und damalige Bahnchef Heinz Dürr und der Ludwigsburger CDU-Politiker Mathias Wissmann. Er war zu dieser Zeit Bundesverkehrsminister. Heute ist er Präsident des Verbandes der Automobilindustrie. Wissmann und Dürr konnten gut miteinander. Ihnen hatte sich Baden-Württembergs Ministerpräsident Erwin Teufel und der damalige Stuttgarter Oberbürgermeister Manfred Rommel zugesellt.

Sprecher:

Die Initiatoren entschlossen sich zu einem politischen Schachzug: sie verknüpften das Vorhaben mit den Planungen für die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm. Die Parole lautete: keine Neubaustrecke ohne neuen Hauptbahnhof. Wahrscheinlich gäbe es die Neubaustrecke ohne

diese Bedingung bereits. Jetzt ist sie nach Ansicht vieler Gegner von Stuttgart 21 ebenfalls infrage gestellt.

Sprecherin:

Eines ihrer gewichtigsten Argumente sind die Kosten. Scheibchenweise räumten die Verantwortlichen Kostensteigerungen ein, die das Projekt mehrmals gefährdeten. Inzwischen haben sie sich auf einen Kostenrahmen festgelegt: 4,1 Milliarden Euro für die Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart, die sich Deutsche Bahn, Bund, Land, Stadt, die Region Mittlerer Neckar und der Flughafen Stuttgart teilen. Die mit 2 Milliarden Euro veranschlagte Neubaustrecke finanziert der Bund, und das Land beteiligt sich. Für beide Teilprojekte hat auch die Europäische Union finanzielle Unterstützung zugesagt. Zusätzlich stellt die Bahn für Stuttgart 21 einen Risikofonds von 400 Millionen Euro bereit, sozusagen für alle Fälle.

Sprecher:

Stuttgart 21 und die Neubaustrecke zusammen sind also auf höchstens 6,5 Milliarden Euro veranschlagt. Doch die Kritiker von Stuttgart 21 befürchten, dass die Kosten explodieren. Sie berufen sich auf Großprojekte wie den neuen Berliner Hauptbahnhof, die Schnellfahrstrecke Ingolstadt-Nürnberg oder den S-Bahn-Tunnel in Leipzig, die alle wesentlich teurer wurden.

Sprecherin:

Trotzdem rechnet Professor Ullrich Martin nicht damit, dass die Kosten für Stuttgart 21 aus dem Ruder laufen. Er leitet das Institut für Eisenbahnwesen der Universität Stuttgart, das eine von zwei Expertisen über die bahntechnischen und wirtschaftlichen Perspektiven der beiden Großvorhaben erstellte.

Professor Ullrich Martin

Das Gesamtprojekt, also die Verbindung Stuttgart-Ulm mit Umgestaltung des Großknotens, wird sich etwa zehn Jahre nach Inbetriebnahme gerechnet haben, rentiert haben. Das heißt in einem Zehntel der Lebensdauer. Einen solchen Wert erreicht kaum ein anderes Projekt im Verkehrsbereich.

Sprecherin:

Kritiker bezweifeln allerdings die Unabhängigkeit Martins. Immerhin war es sein Amtsvorgänger und Förderer Professor Heimerl, der für die Verlängerung der Hochgeschwindigkeitstrecke von Mannheim über Stuttgart hinaus nach Ulm die nach ihm benannte Heimerl-Trasse durchsetzte. Sein Nachfolger Martin ist überzeugt, dass sich das Gesamtprojekt Stuttgart 21 in eine europäische Verkehrsplanung einfügt, die auf den Ausbau der Schiene setzt:

Professor Ullrich Martin

Was oftmals aber auch gar nicht so gesehen wird: die Verknüpfung mit dem Stadtbahnsystem, wo man einen zweiten direkten Stadtbahnzugang hat. Und wir brauchen das Projekt sicherlich auch aus Sicht des Eisenbahnbetriebes, um die Eisenbahn hinkünftig in der Kombination mit anderen Projekten dann natürlich effizienter betreiben zu können.

Sprecher:

Doch diese Botschaft kommt nicht an. Denn wissenschaftliche Einrichtungen wie das Stuttgarter Institut für Eisenbahnwesen sind so eng mit der Deutschen Bahn AG und mit großen Baukonzernen verknüpft, dass ihnen die Bürgerschaft misstraut.

Sprecherin:

Das Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 propagiert ein Alternativkonzept mit dem Titel K 21. K steht für Kopfbahnhof und das Emblem prangt auf grünen Tragetaschen, auf Plakaten und grünen Buttons, die überall in der Stadt zu sehen sind. Auch Klaus Gebhard befürwortet den Kopfbahnhof. Er ist freier Schriftsteller und hat die Organisation "Parkschützer" gegründet.

Klaus Gebhard

Wir brauchen ne Modernisierung des Bahnverkehrs, ganz klar. Der Bahnhof ist vernachlässigt worden. Wir sind absolut dafür, dass man den modernisiert, auch architektonisch. Und dann natürlich das Schienennetz auch erneuern, und wir sind nicht gegen eine Neubaustrecke nach Ulm. Ne Schnellfahrstrecke von Wendlingen nach Ulm, jederzeit gerne. Allerdings ist die, die jetzt trassiert ist, die ist Murks, weil da kommen keine Güterzüge noch. Wir würden also auch mit unserem Alternativkonzept Kopfbahnhof 21 zwei Milliarden Euro in die Hand nehmen wollen, das wäre auch ein ordentliches Konjunkturprogramm, würde sehr schnell umsetzbar sein, würde sofort Fortschritte bringen für den Bahnkunden und es würde aber kein einziger Baum hier im Schlossgarten zum Opfer fallen.

Sprecher:

Richtige Festlaune mag nicht aufkommen an jenem 2. Februar, an dem die Bauarbeiten für den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof beginnen. Im Beisein führender Repräsentanten der Deutsche Bahn und der Politik hebt ein Kran einen Prellbock kurz an und setzt ihn wieder ab. Ein symbolischer Akt, den die Demonstranten nicht beobachten können. Die Bahn hat ihnen mit einem Zug die Sicht versperrt. Der Weg zurück in die Bahnhofshalle wird für die prominenten Festgäste zu einem Spießrutenlaufen. "Lügenpack" schallt es ihnen entgegen. Auf einem Spruchband ist zu lesen: "Ihr baut keinen Prellbock ab, sondern die Demokratie".

Sabine Schmidt

Es braucht in Stuttgart niemand diesen Tiefbahnhof. Des ist so wahnsinnig viel Geld, das können wir für soziale Projekte benutzen: für Kultur, dass die Schulen renoviert werden. Also der Bund ist, soweit ich weiß, dafür zuständig für Bildung und die Schulen; die könnten das Geld gut gebrauchen.

Sprecherin:

Zwar sind vor allem die Länder und nicht der Bund für Bildungspolitik verantwortlich, aber auch auf der Ebene der Länder und Gemeinden stellt sich die Frage: Investitionen in Bildung oder Investitionen in Verkehrswege? Eigentlich braucht ein Industrieland wie Deutschland beides. Angesichts der gigantischen Staatsschulden müssen jedoch Prioritäten gesetzt werden. Wenn Stuttgart 21 Milliarden verschlingt, fehlt zumindest ein Teil der Mittel für Investitionen in Kindertagesstätten und Schulen. Bildung statt Bahnhof, so lautete eine Parolen bei der so genannten Bildungsdemo am 9. Juni in Stuttgart.

Sprecher:

Aber das ist nur ein Grund, warum das Mammutprojekt Stuttgart 21 starken Gegenwind bekommen hat. Viele Leute können sich nicht vorstellen, dass die acht Gleise, die für den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof vorgesehen sind, ausreichen:

Sabine Schmidt

Mal abgesehen davon, wenn da nur eine Weiche in Feuerbach nicht funktionieren würde, wie sich da alles staut und es gibt einfach keine Ausweichmöglichkeit. Der Kopfbahnhof durch die 16 Gleise kann der ja Züge stehen lassen, die dann erst ein, zwei Stunden später weiterfahren. Und dann können die Bürger schon einsteigen, grad bei schlecht Wetter im Winter und des hat große Vorteile.

Sprecherin:

Diese Einschätzung durch eine erklärte Gegnerin der Bahnpläne ist nur ein kleines Beispiel für eine grundsätzliche Auseinandersetzung. Viele Gegner von Stuttgart 21 betrachten die Bahn offenbar nach wie vor als einen Staatsbetrieb, der den Bürgern seine Dienstleistungen zu möglichst günstigen Preisen zur Verfügung zu stellen hat.

Sprecher:

Die Deutsche Bahn dagegen sieht sich als Wirtschaftsunternehmen, das Gewinne erzielen muss und mit anderen Verkehrsunternehmen im Wettbewerb steht. Sie kann sich gar nicht

leisten, Züge auf Bahnhöfen herumstehen zu lassen und über den Bedarf hinaus Betriebsanlagen zu unterhalten. Die Bahn muss schlanker werden und effektiver, sagen Befürworter von Stuttgarter 21.

Sprecherin:

Neu ist dieser Konflikt nicht. Bereits zu Zeiten der rot-grünen Koalition unter Kanzler Schröder heizte er die Diskussion um die Privatisierung der Deutschen Bahn AG an. Ein Schlagwort damals war: "Bürgerbahn statt Börsenbahn". Die Grünen, die an der Regierung beteiligt waren, machten sich zum Fürsprecher der Bürgerbahn, die nach ihrer Ansicht vor allem auf den Ausbau des Nah- und Regionalverkehrs setzen sollte. Sie warfen der DB vor, den ICE-Verkehr zu bevorzugen.

Sprecher:

Gleichzeitig wurden zahlreiche bestehende Strecken vor allem in ländlichen Gegenden stillgelegt. Manchmal fehlte einfach das Geld, um altersschwache Brücken zu sanieren oder Engpässe zu beseitigen:

Winfried Hermann

Wir Grünen sagen immer: es wäre klüger, die vielen Kleinprojekte zu machen, die dem Netz insgesamt weiterhelfen, die schneller gehen und die auch insgesamt den Bahnverkehr verbessern. Und sich von vielen teuren Großprojekten, die am Ende im Vergleich zu den Investitionen einfach ein ganz schlechtes Nutzen-Kosten-Verhältnis haben, dass man sich da von einigen verabschiedet.

Sprecherin:

Winfried Hermann, Vorsitzender des Verkehrsausschusses des Bundestags.

Winfried Hermann

Aus unserer Sicht zwingend muss man sich verabschieden vom absoluten Wahnsinn des Milliardengrabs Stuttgart 21 und einigen anderen Projekten, wo man zumindest durch einige Ansprüche, die man reduziert, Kosten sparen könnte.

Sprecherin:

Professor Werner Rothengatter argumentiert dagegen. Der renommierte Verkehrswissenschaftler aus Karlsruhe gilt als Befürworter der beiden Großprojekte Stuttgart 21 und Neubaustrecke. Er hat sich immer gegen die Bevorzugung der Straße und für eine Stärkung der Schiene eingesetzt. Im Auftrag des Landes Baden-Württemberg erstellten Werner Rothengatter und sein Team an der Universität Karlsruhe eine Studie, die für Stuttgart 21 spricht.

Professor Werner Rothengatter

Man muss gezielt auch Großinvestitionen tätigen, um die Qualität anzuheben. Manchmal geht es nicht ohne. Und zu sagen, die Mittel, die man da verbraucht, die könnte man jetzt an verschiedenen Stellen im Nahverkehr doch nutzbringend unterbringen, das wird dann zu vielen kleinen Verbesserungen führen, die der Kunde gar nicht merkt, wo auch der Betrieb nur unwesentlich beschleunigt wird.

Sprecher:

Erfahrungen im In- und Ausland bestätigen, die Bahn gewinnt Marktanteile, wenn sie auf Entfernungen bis 300 Kilometer schneller ist als der Pkw. Im Entfernungsbereich über 600 Kilometer konkurriert der Zug mit dem Flugzeug, wobei Geschwindigkeit nur ein Kriterium von vielen ist.

Sprecherin:

Nach der für 2019 geplanten Fertigstellung des Stuttgarter Tiefbahnhofs und der Neubaustrecke soll sich die Fahrtzeit eines ICE von Stuttgart nach Ulm fast halbieren – von

derzeit 54 auf 28 Minuten. Also nicht nur um wenige Minuten, wie manche Gegner der Projekte behaupten.

Sprecher:

Werner Rothengatter sieht das Gesamtprojekt als wichtigen Beitrag einer nachhaltigen Verkehrspolitik. Es ist nach seiner Ansicht darauf ausgelegt, auch noch in der übernächsten Generation die umweltpolitischen Erwartungen an die Bahn zu erfüllen. Allerdings sind nach Rothengatters Auffassung die Grenzen zwischen Regional- und Fernverkehr fließend geworden. So ziehen heute zwischen Mannheim und Frankfurt, aber auch zwischen Freiburg und Basel viele Berufspendler den schnellen ICE dem langsameren Regionalexpress vor. Die Menschen sind mobiler geworden und sie müssen es sein, wenn sie auf dem Arbeitsmarkt eine Chance haben wollen. Das hat auch für die Bahn Konsequenzen:

Professor Werner Rothengatter

Es hilft wenig, allein den Nahverkehr zu verbessern, weil viele Leute ja gar nicht mehr dieses Berufspendeln im klassischen Sinne durchführen über wenige Kilometer im Nahverkehr, sondern viele sind bereits Fernpendler und suchen dann den nächsten Fernzug. Insofern gewinnt der Nahverkehr, wenn der Fernverkehr sich verbessert, nur die Schnittstellen müssen stimmen. Und das ist eben ein Kennzeichen des Stuttgarter Projekts, dass diese Schnittstellen von vornherein in Stuttgart 21 integriert sind.

Sprecherin:

Das Milliardenprojekt beurteilt der Münchner Verkehrsplaner Martin Vieregge ausgesprochen skeptisch. Er betreibt zusammen mit seinem Kollegen Karlheinz Rößler ein Büro, das Gemeinden und Kreise bei der Gestaltung ihres öffentlichen Verkehrs berät. Rößler und Vieregge haben Pläne für das Alternativkonzept K 21 des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21 entwickelt.

Um die Kosten in Grenzen zu halten, und damit den Gegner von Stuttgart 21 nicht in die Hände zu spielen, will die Deutsche Bahn am Flughafen den S-Bahn- und Fernverkehr in einem gemeinsamen Tunnel abwickeln. Das geht zu Lasten der Sicherheit des Betriebs und möglicherweise auch der Fahrgäste, befürchtet Martin Vieregge.

Martin Vieregge

An vielen Stellen ist gespart worden, man ist Kompromisse eingegangen. Dieses Verhältnis von einerseits Kompromisse einzugehen, andererseits so viel Geld wie noch nie auszugeben, das ist das, wo ich dann doch Bedenken anmelde.

Sprecher:

Auch um die Hochgeschwindigkeitstrasse Stuttgart-Ulm wird sehr kontrovers diskutiert. Sie kann nur von leichten Güterzügen, die dafür zugelassen sind, befahren werden. Für schwere Güterzüge, wie sie noch immer durch Deutschland poltern, ist sie zu steil. Die Grünen und andere Gegner der Neubaustrecke behaupten, es gäbe gar keinen Bedarf für entsprechend leichte Güterzüge. Doch auch das ist umstritten. Denn in der Logistik-Branche geht der Trend weg von schweren Massengütern hin zu leichteren Kaufmannsgütern. Das spricht für Güterzüge, die automatisch gekuppelt werden können und teilweise motorisiert sind wie ein ICE, bei dem sich der Antrieb auf verschiedene Achsen verteilt. Solche Züge sind leicht und schnell und wären damit für Hochgeschwindigkeitsstrecken durchaus geeignet. In Frankreich gibt es bereits den "TGV postale", den die französische Post einsetzt.

Sprecherin:

Trotzdem bezweifelt Martin Vieregge, ob es tatsächlich ausreichenden Bedarf für Güterverkehr auf der Neubaustrecke über die Schwäbische Alb gibt. Deshalb plädiert der Münchner Eisenbahnspezialist und Verkehrsplaner sogar dafür, die Neubaustrecke noch konsequenter für den ICE und andere schnelle Personenzüge auszulegen.

Sprecher:

Streng genommen müsste sich Vieregg den Zorn der Fundamentalisten im Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 zuziehen. Sie lehnen nämlich auch die Neubaustrecke ab. Doch Martin Vieregg argumentiert für eine Hochgeschwindigkeitstrecke zwischen Stuttgart und Ulm:

Martin Vieregg

Man hat unseres Erachtens eine falsche Randbedingung gesetzt, nämlich man hat versucht, die Trasse geeignet für leichte Güterzüge zu trassieren. Und da hat man dann die auf den ersten Blick kleine Veränderung gemacht, dass man nicht wie bei sonst vergleichbaren Projekten 3,5 oder 4 Prozent Steigung vorsieht speziell für ICE-Züge, sondern man hat die Steigung auf 2,5 Prozent limitiert. Und das führt dann zu einer gigantischen Tunnelkette. Und diese Tunnel sind nicht nur lang und teuer, sondern sie führen auch durch geologische Schichten, wo wir gar nicht ganz sicher sind an bestimmten Stellen, ob das bautechnisch überhaupt geht.

Sprecherin:

Ein durchaus differenzierter Standpunkt zum Thema Neubaustrecke – und vielleicht gar nicht so weit von der offiziellen Position der Deutschen Bahn AG entfernt. Doch Chancen, miteinander ins Gespräch zu kommen, bestehen kaum noch. Mittlerweile scheint es nur noch ein Entweder–Oder zu geben: entweder man ist für die beiden Großprojekte der Bahn oder man ist dagegen. Der Streit polarisiert, entzweit sogar Nachbarn, wie Gerda Clausnizer erfahren musste:

Gerda Clausnizer

Hier drüben ist ein Ehepaar – er ist Architekt: wir haben uns mal unterhalten und dann sagte die Frau: sind Sie für oder gegen den neuen Bahnhof. Dann sag ich: bin total dagegen. Ha, dann sagt sie, dann brauchen wir uns nicht mehr zu unterhalten: ich bin dafür. Die Fronten sind verhärtet. Es gibt kein Gespräch. Auch die Gegner sind verhärtet. Die wollen auch nicht mehr reden.

Atmo: Baustelle Zürich Hauptbahnhof

Sprecher:

Eine Großbaustelle unterm Zürcher Hauptbahnhof. Dort entsteht ein neuer unterirdischer Bahnhof mit vier Gleisen – für die S-Bahn wie für den Fernverkehr. Das Herzstück der sogenannten Durchmesserlinie, die 2013 in Betrieb gehen soll: 10 Kilometer lang, in der Zufahrt ein gigantisches Brückenbauwerk, Tunnel und Einschnitte – mitten in der Stadt, in schwierigem Gelände. Der bestehende Kopfbahnhof samt seinen 26 Gleisen bleibt erhalten.

Sprecherin:

In der neuen Untergrundstation sollen die Züge höchsten drei Minuten halten. Die Schweizerischen Bundesbahnen erwarten in den nächsten Jahren eine enorme Zunahme an Reisenden. Die Kosten für das Projekt liegen im Plan und werden sehr wahrscheinlich nicht überschritten. Und in Zürich hat es keinen Widerstand gegen die Durchmesserlinie gegeben. Das Jahrhundertwerk stand von Anfang an auf einem festen demokratischen Fundament, sagt Projektleiter Roland Kobel. Im Gegensatz zu manchen seiner Kollegen in Deutschland fühlt er sich nicht als Repräsentant eines ungeliebten Staatsbetriebes sondern als jemand, der den Bürgerwillen umsetzt:

Roland Kobel

Das war natürlich ein politischer Prozess Ende der 90er Jahre. Und der hat damit geendet, dass man die Bevölkerung auch ganz offiziell im Rahmen einer Volksabstimmung gefragt hat: wollt ihr die Durchmesserlinie, ja oder nein, seid ihr bereit, auch 40 Prozent für die Durchmesserlinie seitens des Kantons einzuschließen. Und das Ergebnis dieser Volksabstimmung war ein überwältigendes Ja. 82 Prozent der Stimmenden haben gesagt: ja, wir wollen.

Sprecher:

In diesem Punkt könnte der Unterschied zwischen Zürich und Stuttgart kaum größer sein. Stuttgart 21 haben Planer, Bahnmanager und Politiker an der Bürgerschaft vorbei durchgeboxt. Nun steht ihnen eine mächtige Opposition entgegen. Die verantwortlichen Politiker haben alle Register gezogen, um einen Bürgerentscheid über Stuttgart 21 zu verhindern.

Sprecherin:

Bei der Gemeinderatswahl vom Juni 2009 bekamen CDU und SPD dafür die Quittung. Sie verloren die Wahl. Die Grünen, die Stuttgart 21 ablehnen, waren die großen Sieger und stellen nun die stärkste Fraktion im Stadtrat.

Sprecher:

Der Widerstand gegen den Durchgangsbahnhof und die Neubaustrecke nach Ulm hat ständig zugenommen und es ist fraglich, ob er eines Tages nicht so stark anwächst, dass die Projekte aufgegeben werden müssen. Die Alternativplanung K 21 des Aktionsbündnisses gegen das Bahnprojekt verspricht, den gesamten Stuttgarter Hauptbahnhof zu erhalten und nicht nur einen Teil. Und dem Schlossgarten soll die Amputation erspart bleiben.

Atmo: "Parkschützer" trainieren Sitzblockaden im Park

Sprecher:

Ein regnerischer Sonntagnachmittag im Stuttgarter Schlossgarten. "Parkschützer" trainieren für den Tag X, wenn die ersten Bäume fallen sollen. Männer und Frauen verschiedenen Alters bilden, ineinander verhakt, eine Sitzblockade. In einer Baumkrone ein Plakat mit der Aufschrift: "Schutz der Bäume, Schutz der Demokratie". Einige Parkschützer übernehmen an diesem Nachmittag die Rolle der Polizei. Noch ist das ein Rollenspiel. Aber alle wissen, dass sich auch die Polizei auf den Ernstfall vorbereitet. Klaus Gebhardt, der Initiator der Parkschützer, hat sich ein Widerstandskonzept mit mehreren Eskalationsstufen ausgedacht. Den Baumbesetzungen vorausgehen soll eine Demonstration mit mindestens 10.000 Teilnehmern.

Klaus Gebhardt

Diese Demo wird das letzte große legale Zeichen an die Politik: stoppt, kehrt um, plant um! Wenn Ihr jetzt immer noch dieses Zeichen ignoriert, dann steht nur noch Stufe 4 an: ein Wackersdorfszenario mitten in der Großstadt, in der Landeshauptstadt, im Zentrum. Wackersdorf, Why!, Startbahn West, das war immer irgendwo auf dem Acker oder im Wald. Wollen die nachher im Herbst mit Wasserwerfern und womöglich CS-Gas Kinder und alte Menschen, die sich um die Bäume scharen, wegspritzen?

Atmo: "Parkschützer" trainieren Sitzblockaden im Park
