

Tim Engartner

Stuttgart 21: Zurück in die Zukunft

Mit 250 Stundenkilometern vom Stuttgarter Hauptbahnhof aus über die Schwäbische Alb – davon träumt das politische Establishment im „Ländle“ seit 1994. Aber ob der Haupt- und Sackbahnhof der baden-württembergischen Landeshauptstadt bis zum Jahresende 2019 tatsächlich zu einem unterirdischen Durchgangsbahnhof umgebaut sein wird, ist ungewiss. Zum einen wächst der Unmut in der Bevölkerung gegenüber Stuttgart 21, zum anderen sind die veranschlagten Baukosten in den vergangenen Jahren förmlich explodiert. Waren die Kosten 1995 noch auf 4,8 Mrd. DM taxiert worden, ergab eine im Dezember 2009 aufgestellte Kalkulation, dass sie sich auf mindestens 4,1 Mrd. Euro belaufen werden.¹ Darüber hinaus werden nun 2,9 Mrd. Euro für die knapp 60 km lange Hochgeschwindigkeitsstrecke Wendlingen-Ulm als wesentlicher Bestandteil des Projekts Stuttgart 21 veranschlagt.

Warum die Debatte um eines der kostspieligsten europäischen Infrastrukturprojekte auch überregional breite Beachtung findet, zeigt ein Blick hinter die Kulissen des Bauvorhabens. So existierten die „Projekte 21“ in den Planungsvorhaben der Deutschen Bahn (DB) AG auch für die Hauptbahnhöfe in München und Frankfurt am Main. Dort sollten ebenfalls die Gleisanschlussstellen in Tieflage gebracht, das vormals oberirdische Bahnareal in attraktiver Innenstadtlage für den Betrieb aufgegeben und – teils samt Immobilien – über die DB Services Immobilien GmbH veräußert werden. Aber während die Projekte sowohl in der

bayerischen Landeshauptstadt als auch in der hessischen Finanzmetropole aufgrund der exorbitanten Kosten verworfen wurden, segneten Kommunal-, Landes- und Bundespolitik das Projekt Stuttgart 21 im Juli 2007 ab.

Diejenigen, die sich für die Umgestaltung des 16gleisigen Kopfbahnhofs in einen achtgleisigen Durchgangsbahnhof aussprechen, verweisen mit besonderer Verve auf die damit einhergehenden Fahrzeitverkürzungen. So würde sich mit Stuttgart 21 und dem Bau der ICE-Strecke zwischen Wendlingen und Ulm die Fahrzeit zum Münchener Hauptbahnhof um 26 Minuten verkürzen.

Bei dieser Rechnung wird indes verschwiegen, dass Bahnfahrer die Strecke Stuttgart-München bereits 1995 – als der Gleiskörper noch regelmäßig gewartet, instandgesetzt und modernisiert wurde – in zwei Stunden und einer Minute zurücklegten, während die Züge heute zwei Stunden und 20 Minuten benötigen.

Hinzu kommt, dass der Güterverkehr auf dem Abstellgleis zu landen droht. Bei größeren Steigungen ist die neue Route nämlich nur für Güterzüge mit einem Gewicht von maximal 1000 Tonnen und einer Länge von bis zu 500 Metern geeignet. Solche Züge verkehren aber kaum noch, denn selbst die im „Kombinierten Verkehr“ eingesetzten Züge, die deutlich leichter sind als die mit Massengut beladenen Ganzzüge, weisen im Durchschnitt ein Bruttogewicht von 1400 Tonnen auf – Tendenz steigend.² Wenn Stuttgart 21 von seinen Befürwortern als zentrales Glied

2 Michael Cordes, Stuttgart 21. Über den wahren Stellenwert des Projektes für den Güterverkehr, in: „Verkehrs-Rundschau“, 39/2010, S. 20.

1 „Stuttgarter Zeitung“, 12.12.2009.

der „Magistrale für Europa“ zwischen Paris und Budapest gedeutet wird, fragt man sich, warum zur Beschleunigung des Zugverkehrs die Verbesserung der Interoperabilität nicht mit derselben Leidenschaft gefordert wird. Noch immer existieren in Europa drei Spurweiten, 15 Zugsicherungssysteme und sechs verschiedene Stromsysteme.

Verfehlte Bahnpolitik

Wenn nun von „Merksels Baustelle“ gesprochen und das politische Schicksal des baden-württembergischen Ministerpräsidenten, Stefan Mappus (CDU), an die Umsetzung des Bauvorhabens geknüpft wird, bringt dies zum Ausdruck, dass Stuttgart 21 von vielen Menschen als Symbol für die bundesweit verfehlte Bahnpolitik gedeutet wird. Obwohl rund 90 Prozent aller Bahnfahrten auf den Schienenpersonennahverkehr entfallen, also auf Strecken von unter 50 km Reichweite oder weniger als einer Stunde Fahrzeit, fließen nur zehn Prozent aller personentransportbezogenen Investitionen dorthin.³ Neun von zehn Euros werden also in den Ausbau des Personenfernverkehrs investiert – trotz eines bestenfalls stagnierenden Fahrgastaufkommens im Fernverkehr.⁴

Auch die *Hub-and-spokes*-Strategie, wonach nicht flächendeckend die Reise-, sondern auf einzelnen Magistralen die Spitzengeschwindigkeit erhöht wird, läuft ins Leere. Denn allzu häufig wird die auf den Hochgeschwindigkeitsstrecken verkürzte Fahrzeit im nächsten Verkehrsknotenpunkt durch schlechte Anbindungen an den Nahverkehr wieder aufgezehrt. Dabei ist die polyzentrische Siedlungsstruktur der Bundesrepublik geradezu prädestiniert für ein engmaschiges Schienennetz, mit dem „möglichst viele Fische am Verkehrsmarkt“ gefangen werden

können.⁵ Die Abkehr von der Flächenbahn geht einher mit der Konzentration auf eine spezifische Klientel: Geschäftsreisende, die als (potentielle) Erste-Klasse-Kunden WLAN-Zugang und Mobilfunkempfang im Zug sowie exklusiven Service in den DB-Lounges wünschen. Seit dem Amtsantritt von Hartmut Mehdorn im Dezember 1996 verzichtet das „Unternehmen Zukunft“ (Eigenwerbung) auf eine Flächenbahn, die das schnelle Reisen für alle demokratisiert statt es für eine Minderheit zu monopolisieren.

Auch der Güterverkehr leidet unter dem kapitalmarktorientierten Rückzug aus der Fläche. Obwohl Politiker sämtlicher Parteien seit Jahrzehnten beteuern, den Frachttransport von der Straße auf die Schiene verlagern zu wollen, wurde die Zahl der industriellen Gleisanschlüsse seit 1992 um mehr als zwei Drittel reduziert. Dabei ist die Rheintalstrecke als wichtigste deutsche Frachtverbindung zwischen den Nordseehäfen und dem Mittelmeer nach wie vor ein Nadelöhr für den europäischen Güterverkehr, weil hier nur zwei statt vier Schienenstränge zur Verfügung stehen. Wird dieser Investitionsstau aufgrund der horrenden Ausgaben für Großprojekte wie Stuttgart 21 oder Neubautrasse wie die ICE-Strecken Nürnberg-Erfurt-Halle und Wendlingen-Ulm nicht voll umfänglich aufgelöst, werden die Güterströme trotz Lkw-Maut, Ökosteuern und gestiegener Kraftstoffpreise weiterhin zum Großteil über die Autobahnen abgewickelt.

Bahnpolitik kann nur dann erfolgreich sein, wenn die gewünschte Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene nicht mit einigen wenigen, vermeintlich prestigeträchtigen Großprojekten verfolgt wird, sondern mit einer intelligenten Vernetzung von Nah- und Fernver-

3 Vgl. Tim Engartner, Die Privatisierung der Deutschen Bahn, Wiesbaden 2008, S. 165.

4 Vgl. „Capital“, 4/2006, S. 42.

5 Heiner Monheim, Immer größer, immer schneller? Warum Politik, Ingenieure, Wirtschaft und Bahn Großprojekte lieben, in: ders. und Klaus Nagorni (Hg.), Die Zukunft der Bahn. Zwischen Bürgernähe und Börsengang, Karlsruhe 2003, S. 149.

kehr, einer engen Taktung des Bahnangebots sowie dessen Ausbau in der Fläche. Ein Vorbild könnten die Schweizerischen Bundesbahnen sein, wo das eherne Gesetz der Verkehrswissenschaft – „Angebot schafft Nachfrage“ – konsequent angewandt wird. Im Einklang mit dem 1987 von der schweizerischen Bevölkerung im Rahmen einer Volksabstimmung legitimierten Konzept werden Züge modernisiert, Trassenengpässe behoben und die verschiedenen Teilsysteme des öffentlichen Verkehrs noch enger vernetzt. Obwohl das Schweizer Bahnsystem die höchste Auslastung in ganz Europa aufweist, erreichen 95 Prozent der Züge mit einer Abweichung von weniger als vier Minuten ihr Ziel. Dies wäre auch hierzulande möglich, wenn die Triebfahrzeuge in kürzeren Intervallen gewartet, der Gleiskörper kontinuierlich ausgebaut und die „Entmischung“ von Personen- und Güterverkehr vorangetrieben würde.

Kapitalmarktfähigkeit als Leitmotiv

Ebenso wie die Errichtung des 1,1 Mrd. Euro teuren Berliner Hauptbahnhofs ist Stuttgart 21 Ausdruck einer neuen Bahnhofskultur. Auf dem Weg von der Bundes- zur Börsenbahn büßen Bahnhöfe ihren Charakter als öffentliche Räume und Kulturdenkmäler ein, wandeln sich die ursprünglich für jedermann zugänglichen „Eingangstore zu den Städten“ durch ihre Neugestaltung zu von privaten Sicherheitsdiensten überwachten „Geschäftswelten mit Gleisanschluss“.⁶ Dabei ist der symbolische und emotionale Stellenwert von Bahnhöfen für das Gesamtsystem Schiene nicht zu unterschätzen. Wenn Fassaden von Bahnhofsgebäuden bröckeln, Bahnsteige von Schlaglöchern durchsiebt sind und schlecht ausgeleuchtete Durchgänge nach Urin stin-

ken, verprellt dies selbst leidenschaftliche Bahnfahrer. Es bleibt zu hoffen, dass die rund 300 Mio. Euro, die der DB AG im Rahmen des Konjunkturpaketes zufließen, tatsächlich in die Modernisierung kleiner und mittlerer Bahnhöfe fließen.

Das Ziel der Kapitalmarktfähigkeit fest im Blick, treibt die DB AG mit dem (Aus-)Verkauf der Bahnhofsgebäude den Abbau des Anlagevermögens und damit die Steigerung der Rendite voran. Wurden zwischen 1994 und 2006 bereits mehr als 1200 Bahnhofsgebäude veräußert und mehrere hundert geschlossen, sollen mittel- bis langfristig weitere 1800 der noch verbliebenen 2400 Stationen mit Empfangsgebäude geschlossen und/oder verkauft werden. An den übrigen Haltepunkten sollen Bahnsteige, Fahrkartenautomaten und Wartehäuschen ausreichen, so dass die einstigen Aushängeschilder der Städte und Gemeinden weiter an Bedeutung verlieren werden. Schon jetzt ist die Bahnhofsichte massiv gesunken: Lag diese Mitte der 60er Jahre in Westdeutschland noch bei 4,1 Kilometer, findet sich nunmehr entlang des seit 1994 um ein Drittel geschrumpften Schienennetzes nur noch alle sieben Kilometer ein Bahnhofsgebäude.

Stuttgart in Aufruhr

Aber die Proteste gegen Stuttgart 21, die ihren Ausgang in den seit November 2009 stattfindenden „Montagsdemonstrationen“ nahmen, sind längst nicht mehr nur gegen die „Rennbahn in der Randlage“ gerichtet.⁷ „Wasserwerfer, Knüppel und Pfefferspray haben viele Menschen erst recht auf die Barrikaden getrieben“, kommentierte der „Spiegel“ unlängst.⁸

Viele tausend Stuttgarter gehen seit Wochen auf die Straße, weil sie ihr demokratisches Grundverständnis ver-

6 Winfried Wolf, Die sieben Todsünden des Herrn M., Berlin 2002, S. 47.

7 „Der Spiegel“, 37/2010.

8 Sebastian Fischer u.a., Barrikadenrepublik Deutschland, in: „Spiegel Online“, 5.10.2010.

letzt sehen. Sie mussten erfahren, dass der Bürgerwille auf der Strecke blieb und die Bürgerbeteiligung zur Farce wurde. So konnte das „Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21“ mehr als 61 000 gültige Unterschriften sammeln, obwohl bereits ein Drittel davon für ein erfolgreiches Bürgerbegehren genügt hätte. Dass der Antrag auf Zulassung des Bürgerentscheids am 20. Dezember 2007 vom Stuttgarter Gemeinderat mit 45 zu 15 Stimmen unter Verweis auf die fehlende rechtliche Zulässigkeit abgelehnt wurde, stieß vielen Bürgerinnen und Bürgern auf. Schließlich hatte der amtierende Oberbürgermeister, Wolfgang Schuster (CDU), im Wahlkampf 2007 noch angekündigt, für einen Bürgerentscheid eintreten zu wollen, sofern die Stadt Stuttgart – wie nun geschehen – „erhebliche Mehrkosten“ für das vermeintliche Prestigeprojekt einfordern würde.

Nun misstrauen die Schwaben der politischen Rhetorik, dass es sich um ein „alternativloses“ Innovationsprojekt handele, dessen Scheitern die „Zukunftsfähigkeit“ des Landes bedrohen würde. Sie wollen nicht hinnehmen, dass der letzte große deutsche Staatskonzern, den sie nach wie vor jedes Jahr mit Milliarden Euro aus dem Steuertopf finanzieren, Politik gegen die Interessen der Mehrheit betreibt.

Bürgernähe statt Börsenparkett

Zweifellos müssen Bahnhöfe, Bahnsteige und Bahntrassen (weiter) modernisiert werden. Dabei sollten jedoch weder wie im Fall Stuttgart 21 ganze Innenstädte umgekrempelt werden, noch dürfen derartige Großprojekte zu Lasten der kleinen und mittelgroßen Bahnhöfe gehen. Auch in Siegen, Sigmaringen und Soest haben Bahnreisende einen Anspruch auf gepflegte Bahnhöfe – und auf einen attraktiven Zugang zum Nah- sowie eine passable Anbindung an den Fernverkehr.

Diesem Idealbild aber steht die Investitionspolitik des einst größten Arbeitgebers der Bundesrepublik entgegen: „Die Welt des DB-Konzerns wird von Jahr zu Jahr größer – und sie dreht sich auch schneller“, heißt es in einer unternehmenseigenen Imagebroschüre.⁹ Tatsächlich tätigte die DB AG während der „Mehdorn-Ära“ zahlreiche Zukäufe, die außerhalb des eigentlichen Kerngeschäftsfeldes, nämlich dem heimischen Schienenverkehr, liegen. So erwarb der Konzern Straßenspediteure im In- und Ausland (wie Schenker, Hangartner und Joyau), die britische Güterbahn EWS, den US-amerikanischen Luft- und Seefrachtspezialisten Bax Global, die dänische Busfirma Pan Bus und den englischen Regionalzugbetreiber Chiltern Railways.

Auch Rüdiger Grube, der seine berufliche Erstsozialisation wie sein Vorgänger in der Automobilbranche durchlebte, internationalisiert den Konzern: Für stattliche 2,8 Mrd. Euro übernahm die DB AG im August d. J. den britischen Verkehrskonzern Arriva. Dass alle Akquisitionen mit der Bonität des deutschen Staates im Rücken vollzogen werden, ruft angesichts der Tatsache, dass bundesweit derzeit 48 Bahnprojekte als verkehrstechnisch notwendig, aber nicht finanzierbar eingestuft werden, berechtigte Kritik hervor. Der Protest gegen die Investitions- und Expansionspolitik des letzten großen deutschen Staatskonzerns müsste sich daher nicht nur in der baden-württembergischen Landeshauptstadt artikulieren, sondern in der gesamten Republik – erste Ansätze hierfür gibt es ja bereits. Schließlich fehlen die Milliarden, die in Stuttgart verbaut und in London oder Zürich für Zukäufe verausgabt werden, andernorts – mit fatalen Folgen für den Schienenverkehr in ganz Deutschland.

⁹ DB AG, Menschen bewegen – Welten verbinden, Berlin 2008, S. 1.