

hören, was dahinter steckt!

Abstellgleis für alle

Stuttgart 21 und die Misere der Deutschen Verkehrspolitik

Von Wilm Hüffer



Besetzung:

Sprecher: Vincent Leittersdorf

Sprecher: Christoph Haas

Ton und Technik: Ute Hesse, Judith Rübenach

Regie/Redaktion: Walter Filz

Alle Sendetermine im Überblick:

SWR 2:	23. Februar, 22.03 Uhr
SR 2:	25. Februar, 9.05 Uhr
Bayern 2:	25. Februar, 13.05 Uhr 26. Februar, 21.03 Uhr
Nordwestradio:	26. Februar, 9.05 Uhr 29. Februar, 19.05 Uhr
NDR Info:	26. Februar, 11.05 Uhr
WDR 5:	26. Februar, 11.05 Uhr 27. Februar, 20.05 Uhr
HR 2:	26. Februar, 18.05 Uhr

Atmo: Proteste im Schlossgarten 30.09.10
Demonstrierende Menschen. Geschrei. Polizeirufe.

O-TON Rüdiger Grube:
Stuttgart wird hier ein Jahrhundertprojekt bekommen, das nur – nur! – Vorteile hat.

Atmo: Geschrei „Oben bleiben, oben bleiben“

O-TON Winfried Kretschmann:
Das ist eine klare Konfrontationsstrategie, und ich finde, dass das nicht geht.

O-TON Dieter Wahl:
In dieser Stadt leben neben Juchtenkäfern und anderen Lebewesen wie der Mauereidechse auch Menschen!

Atmo: Protestgebrüll
Lügenpack, Lügenpack!

O-TON Heiner Geißler:
Wollt ihr den totalen Krieg, wollt ihr den totalen Sieg? Das kann man auch machen, also: Wollt ihr die totale Konfrontation?

Atmo: Pöbeleien („Buh, Pfui, Aufhetzer!“ ...)

Sprecher 1:
Alles gewesen. Alles bekannt. In Stuttgart versteht man nur noch Bahnhof. Also: nichts wie weg.

O-TON Wolfgang Drexler:
Insofern ist das sicherlich, ich hoffe, das letzte große Projekt der Bahn oder sonstwie, das in der Art und Weise schlecht kommuniziert wurde.

O-TON Anton Hofreiter:
Von diesen Prestigeprojekten, die letztendlich verkehrspolitisch keinen Mehrwert haben, ist Stuttgart 21 das prominenteste, deswegen ist die Auseinandersetzung auch darum so groß, aber letztendlich geht es um etwas anderes.

Sprecher 1:
Es geht nicht um Stuttgart. Nicht um den nunmehr beschlossenen Bau eines Milliardenbahnhofs. Es geht um die Zukunft der deutschen Verkehrsnetze.

Ansage:
Abstellgleis für alle.
Ein Feature von Wilm Hüffer

O-TON Anton Hofreiter:
„Letztendlich geht es darum, dass mit diesen einzelnen Verkehrs-Prestigeprojekten das gesamte Geld weggefressen wird, das wir eigentlich benötigen für den Unterhalt, für den Ausbau und für die Ergänzung eines bundesdeutschen Netzes.“

Szene:
Kinder spielen mit Eisenbahn

Sprecher 1:
Ankunft Berlin. Weit weg von Stuttgart. Weit weg von Wutbürgern – und regionalen Befindlichkeiten. Weit weg vom Kulturteil der Zeitungen, wo man über den Bahnstreit von Stuttgart die Nase rümpft. Und ihn etikettiert als Streit zwischen Modernisierern und Verweigerern.

O-TON Anton Hofreiter:
Es wird gerne abgehandelt auf so einer feuilletonistischen Ebene: sind wir für oder gegen Großprojekte? Sind diese Großprojekte wirtschaftsfreundlich? Und die, die dagegen sind, sind wirtschaftsfeindlich – das ist überhaupt nicht meine Motivation. Wir haben ganz wenig Geld im Verhältnis zu dem, was an Wünschen für Infrastrukturprojekte da ist. Und das wenige Geld versenken wir in ein Projekt, das dem Gesamtnetz de facto nichts bringt. Und Projekte, die ein Vielfaches an verkehrlichem Nutzen bringen, die werden dann nicht gebaut.

Sprecher 1:
Anton Hofreiter ist Vorsitzender des Bundesverkehrsausschusses. Der grüne Verkehrsexperte versucht in Berlin seit langem, das Projekt Stuttgart 21 aus dem Feuilleton zu holen. Nicht länger über Befindlichkeiten zu sprechen. Sondern über sinnvolle Verkehrsplanung.

O-TON Anton Hofreiter:
Alle drei bundesweiten Verkehrsnetze werden auf Verschleiß gefahren. Das Straßennetz, das Bahnnetz und auch das Wasserstraßennetz wird auf Verschleiß gefahren. Das heißt, es wird nicht einmal genug Geld für den Unterhalt ausgegeben, um den jetzigen Zustand zu halten. Das müßte erstmal klar sein, das Vorhandene muß unterhalten werden. Dann überlege ich mir: welche Engpässe habe ich im bestehenden Netz? Und diese Engpässe beseitige ich dann. Und wenn ich das erledigt habe, dann mache ich einen netzgestützten Neubau, das heißt: wo habe ich entsprechende Lückenschlüsse zu tätigen, um das Netz insgesamt effizienter zu machen. Aber im Moment passiert alles drei nicht, weder wird genug Geld für den Unterhalt ausgegeben, noch werden die Engpässe beseitigt, noch werden die Lückenschlüsse ausgeführt, sondern es werden letztlich erratisch und zufällig einzelne Prestigeprojekte errichtet.

Sprecher 1:

Das teuerste dieser Prestigeprojekte – es ist: Stuttgart 21. Der grüne Verkehrsexperte ist überzeugt: der Milliardenbahnhof ist das beste Beispiel für das Versagen deutscher Verkehrspolitik.

O-TON Anton Hofreiter:

Insgesamt haben wir das Problem, dass die Projekte gebaut werden, die wir nicht benötigen. Und die Projekte, die wir dringend benötigen, die auch die Wirtschaft dringend benötigt, die werden nicht gebaut. Also es gibt Knoten, wo es große Engpässe gibt, in Hamburg, in Bremen, in Hannover, und auch in Baden-Württemberg gibt es einen ganz, ganz großen Engpaß, der viele Milliarden Euro teuer ist – und das ist die obere Rheinschiene. Aber wenn man sich zwei Karten nimmt – eine Karte: wo sind Engpässe im Schienennetz – und eine andere Karte: wo wird das Geld ausgegeben? – dann sind die Karten nahezu komplementär, da wo noch große Kapazitätsreserven da sind, da wird ausgebaut, und wo keine Kapazitätsreserven mehr da sind, da wird nicht ausgebaut.

Szene:

Kinder spielen mit Eisenbahn

Sprecher 1:

Deutschland – ein Land der Fehlplanung? In Berlin arbeitet auch der Bahnexperte Michael Holzhey. Auch er: ein scharfer Kritiker von Stuttgart 21. Die geplanten Milliardenausgaben für den Tiefbahnhof – blockieren sie Investitionen in andere Projekte? ‚Kannibalisiert‘ also Stuttgart 21 andere Verkehrsvorhaben?

O-TON Michael Holzhey:

Natürlich, die Kannibalisierung ist eine ökonomische Gesetzmäßigkeit, die nach Adam Riese dadurch entsteht, dass man einen Euro, der zunehmend knapper wird, budget-technisch, im Zeitalter der Schuldenbremse, nur einmal ausgeben kann.

Sprecher 1:

Wo würde Bahnexperte Michael Holzhey die Milliardensummen für Stuttgart 21 stattdessen ausgeben?

O-TON Michael Holzhey:

Mit großem Abstand am dringlichsten ist der Ausbau der Rheintalbahn, als zentraler Bestandteil der europäischen, blauen Banane – also sozusagen die Verbindung des Industriegebiets von Manchester angefangen, runter über Niederlande, Deutschland, Schweiz bis nach Norditalien, und da wäre es eben notwendig, im Zulauf auf den Gotthard auch auf deutscher Seite die hinreichenden Kapazitäten zu haben – in den Niederlanden hat man die Betouwe-Linie, die Strecke, die eigens für den Güterverkehr eingerichtet wurde, die Schweiz ertüchtigt ihren Teil, aber der deutsche Part in der Mitte erweist sich dann als Engpaß, und das ist dann natürlich wirtschaftspolitisch ärgerlich, weil man damit der Schiene auch ein Wachstumspotential nimmt.

Seite 4



O-TON Anton Hofreiter:

Baden-Württemberg hat sich da in einen massiven Zielkonflikt gebracht – aus Prestigegründen hat man sich für das Projekt in der Hauptstadt entschieden, weil man gedacht hat, das bringt einem mehr Prestige ein. Aber man schadet damit der Wirtschaft in Baden-Württemberg. Stuttgart ist kein Engpaß, allerdings die Rheinschiene ist ein Engpaß, man hat sich bei den zwei Großprojekten im Land genau für das Verkehrte entschieden.

Sprecher 1:

Kein Wachstum auf der Schiene? Was wird aus dem alten Traum, die Autobahnen zu entlasten? Mehr Güter auf die Schiene zu bringen? Deutschland ist ein Transitland für den Güterverkehr. Über die Hälfte aller Güter, die in Deutschland unterwegs sind, kommt aus einem anderen Land. Oder wird in ein anderes Land gebracht. Die Güterverkehrsstrecke von den niederländischen Nordseehäfen, durch das Rheintal und die Schweiz, nach Oberitalien, sie ist Europas wichtigste Verkehrsachse.

Sprecher 1:

Ankunft Bern, schweizerische Bundeshauptstadt. Hier arbeitet Peter Füglistaler, Direktor des Schweizer Bundesamtes für Verkehrswesen. Seine Analyse ist klar: der Gütertransport zwischen Deutschland und Italien muß auf die Schiene. Denn auf den Schweizer Straßen geht nur noch wenig.

O-TON Peter Füglistaler:

Diese Transitstraße, die führt bei uns durch Basel, Luzern, Lugano, mit die schönsten Städte der Schweiz durch, und wir sind schlichtweg nicht mehr in der Lage, durch die Schweiz durch mehr Straßengüterverkehr zu bewältigen. Die Straßen sind voll, die Staustunden steigen, wir können einfach auf der Straße gar nicht mehr bewältigen.

Sprecher 1:

Die Schweiz investiert etwa zehn Milliarden Euro in neue Bahnstrecken. Baut den Gotthardtunnel vierspurig aus. Und hat mit Deutschland einen Vertrag geschlossen: bis 2017 sollen die Deutschen nachlegen: mit dem vierspurigen Ausbau der Strecke Frankfurt – Basel. Um den drohenden Verkehrsinfarkt zu verhindern. Doch die Bauarbeiten im Rheintal stocken. Füglistaler glaubt nicht, dass die Deutschen rechtzeitig fertig werden.

O-TON Peter Füglistaler:

Das heißt, wir werden den Verkehr nicht mehr bewältigen können. Das heißt, der Austausch in der arbeitsteiligen Europäischen Union findet nicht statt, die Zulieferer in Italien können nicht nach Deutschland liefern, die deutschen Produzenten können nicht mehr so gut und zuverlässig nach Italien liefern, das wird einfach auf den Wohlstand von Deutschland niederschlagen, also: es ist nicht Selbstzweck, was wir machen, sondern es geht darum, wirklich dieses Wirtschaftswachstum, den Wohlstand der beiden Länder zu erhalten.

Sprecher 1:

Aus Schweizer Sicht stellt sich die Frage, weshalb Stuttgart 21 mit aller Macht vorangetrieben wird. Während sich der vertraglich vereinbarte Ausbau der Rheinschiene auf unbestimmte Zeit verzögert.

O-TON Peter Füglistaler:

Wenn man kein Geld hat, dann muß man ganz klar priorisieren. Und dann, muß ich sagen, dann überwiegt das nationale Interesse: was bringt mehr Nutzen für das gesamte Land. Und jetzt ohne eine Wirtschaftlichkeitsrechnung angestellt zu haben, gefühlsmäßig, ist mir da natürlich die Oberrheinstrecke wesentlich wichtiger.

Sprecher 1:

Der Schweizer Verkehrsdirektor glaubt, dass die Rheinschiene nicht vor 2030 fertig wird. Doch selbst dafür brauchte man schnellere Planungsverfahren – und Geld. Milliardensummen, die während der kommenden Jahre vor allem nach Stuttgart fließen sollen.

Sprecher 1:

Zurück in Stuttgart.

Szene:

Kinder spielen mit Eisenbahn

O-TON Wolfgang Dietrich:

Ich finde das total unsinnig. Wir leben hier in Baden-Württemberg, wir müssen hier zunächst einmal die Interessen des Bundeslandes, der Bürgerinnen und Bürger des Landes Baden-Württemberg beachten.

Sprecher 1:

Wolfgang Dietrich ist der Projektsprecher von Stuttgart 21. Ob Projekte von nationaler Bedeutung wegen des geplanten Tiefbahnhofs auf die lange Bank geschoben werden? Wolfgang Dietrich hat für diese Frage keinerlei Verständnis.

O-TON Wolfgang Dietrich:

Und jetzt zu diskutieren darüber, ob es vielleicht auch noch irgendwelche Projekte geben könnte, die vielleicht auch wichtig sind, kann nicht unsere Aufgabe sein und es kann doch nicht unser Ernst sein, dass wir da dann ‚Nein‘ sagen und sagen: ‚Gebt es lieber mal an andere Bundesländer.

Sprecher 1:

Für Wolfgang Dietrich steht außer Zweifel: Stuttgart 21 ist ein Projekt, das vor allem regionale Interessen befriedigt. Nationale Interessen der Verkehrspolitik – sie kommen aus Sicht des Projektsprechers erst an zweiter Stelle.

O-TON Wolfgang Dietrich:

Zumal, ich will nur an einem Beispiel das sagen – das, was das Land Baden-Württemberg insgesamt, insgesamt, in den nächsten zehn Jahren, in das Projekt investiert, ist ein kleiner Teil von dem, was das Land Baden-Württemberg jedes Jahr in den Länderfinanzausgleich investiert, letztendlich in den Länderfinanzausgleich, der den anderen Ländern zugute kommt. Und ein bißchen Egoismus ist durchaus hier richtig am Platze. Und andere Verkehrsprojekte in Baden-Württemberg werden durch dieses Projekt nicht kannibalisiert, im Gegenteil.

Sprecher 1:

Projektsprecher Dietrich hangelt sich durch vorformulierte Antworten der Deutschen Bahn. Immer wieder schaut er auf die Zettel auf seinem Schreibtisch. Und klammert sich vor allem an eine Zahl:

O-TON Wolfgang Dietrich:

Der Bund investiert gerade mal drei Prozent der Mittel, die er in Schieneninfrastrukturprojekte investiert, in dieses Projekt. Also 97 Prozent des Budgets stehen für andere Projekte zur Verfügung. Das heißt, von der Seite aus betrachtet, kann ich überhaupt nicht feststellen, dass durch dieses Projekt andere Projekte verzögert werden.

Sprecher 1:

Das klingt beeindruckend. Die Rechnung funktioniert, weil Dietrich alle Schienenprojekte berücksichtigt, die im Bundesverkehrswegeplan stehen – in einem Umfang von 45 bis 50 Milliarden Euro. Zur Verfügung steht aber nur rund eine Milliarde pro Jahr. Dass der Bau von Stuttgart 21 keine anderen Projekte verzögert, stimmt so gesehen – wenn man den Zeitraum eines halben Jahrhunderts betrachtet.

Szene:

Kinder spielen mit Eisenbahn

Sprecher 1:

In Stuttgart ist auch Wolfgang Drexler. Er ist der Vorgänger von Wolfgang Dietrich als Sprecher von Stuttgart 21. Vielen gilt der stellvertretende Landtagspräsident und SPD-Abgeordnete noch heute als eigentliche Stimme des Projekts. Anders als der frühere Unternehmer Dietrich setzt sich Drexler schon seit vielen Jahren für Stuttgart 21 ein. Auch er als Kämpfer für die Region.

O-TON Wolfgang Drexler:

Selbstverständlich, muß ich jetzt mal sagen, sind andere Bundesländer der Auffassung, dass Baden-Württemberg zu gut bedient wird, ich will es mal sagen, nur ich will auch eine andere Zahl sagen: ich glaube, 32 bis 34 Milliarden hat der Bund seit 1990 investiert in den letzten 21 Jahren, 34 Milliarden! Davon ging nach Baden-Württemberg eine Milliarde, sonst nichts – also wir sind da dran. Und immer wenn aus anderen Bundesländern Kritik kommt, dann erzähle ich diese Geschichte mit den 34 Milliarden und sage: und jetzt ist aber Baden-Württemberg dran!

Und nicht dauernd sich zu überlegen, dass woanders möglicherweise was nicht läuft. Dort ist für 34 Milliarden in den letzten zwanzig Jahren etwas gelaufen, und jetzt sind wir dran.

Sprecher 1:

Aber auch die Rheintalstrecke liegt in Baden-Württemberg. Eine Strecke, die überlebenswichtig ist für den deutschen Export und Import. Warum kümmert sich das Land nicht darum? Wolfgang Drexler betrachtet das nicht als Versäumnis von Baden-Württemberg. Er sieht da vor allem den Bund in der Pflicht.

O-TON Wolfgang Drexler:

Der Bund kann auf die Rheintalstrecke setzen – ich finde es auch, dass er das hätte machen sollen, er hat lange Jahre versäumt, das voranzutreiben, obwohl er ja einen Vertrag mit der Schweiz hatte, von daher kann ich den Bund da auch gar nicht in Schutz nehmen, er hat das zu bauen, und ich glaube, niemand wird sagen: Bund, mach nichts!, sondern wir haben immer gesagt: Bund, du mußt das machen.

Sprecher 1:

Dass die Milliarden für den Schienenverkehr an der falschen Stelle ausgegeben werden, glaubt Drexler nicht. Der Ausbau der Rheintalstrecke – dass der nicht vorankomme, liege nicht an falsch gesetzten Prioritäten. Sondern an der festgefahrenen Planung.

O-TON Wolfgang Drexler:

Wir haben ja eine ganz andere Situation! Wenn die die Rheintalstrecke vollständig planfestgestellt hätten, dann könnten wir darüber diskutieren, das ist sie aber nicht. Im Gegenteil, die ist noch gar nicht geplant. Insofern geht auch der Schweizer von einer falschen Voraussetzung aus: selbst wenn Stuttgart 21 nicht kommt, könnte der Bund das Geld nicht in die Rheintal-Schiene tun, weil er gar nicht 1,2 Milliarden verbauen könnte, insofern ist das falsch.

Sprecher 1:

Dieses Argument kommt immer wieder. Nicht die Geldströme würden falsch gelenkt. Die *Planung* dauere zu lange. Für den Berliner Bahnexperten Michael Holzhey ist das ein vorgeschobener Grund. Nach seiner Erfahrung läuft es genau andersherum: die Planung verzögert sich, wenn das Geld ausbleibt. Wenn die Politik ein Projekt schleifen läßt. Dann habe auch die Bahn kein wirtschaftliches Interesse, die Planung zu beschleunigen.

O-TON Michael Holzhey:

Die Planungsprozesse sind so komplex, dass Sie immer Gründe vorschieben können, warum es jetzt gerade nicht läuft, noch einmal wieder eine Schleife gedreht werden muß – das ist eine Frage der personellen Kapazität und der Prioritäten im Konzern, und da können Sie nicht auf allen Spielwiesen gleichzeitig sein, wenn Sie sich diese Leute nicht vorhalten – und da die DB

Seite 8



sagt, das bekommen wir ja gar nicht vorfinanziert, machen wir da, sozusagen, nur das, was mit dem vorhandenen Personal gerade möglich ist.

Sprecher 1:

Es liegt nicht an der Planung, es liegt an der Politik - ist die Diagnose des Bahnexperten. Stuttgart 21 war politisch gewollt. Deshalb wurde schnell geplant. Der Ausbau der Rheinschiene dagegen stockt – hier *fehlt* der politische Druck. Michael Holzhey hält es daher für verlogen, politische Fehler mit Planungsproblemen zu entschuldigen. Tatsächlich sei es durchaus möglich, Geld von Stuttgart 21 wieder in andere Projekte zu pumpen.

O-TON Michael Holzhey:

Natürlich folgt aus der Absage an ein Projekt, wenn jetzt Stuttgart 21 platzen würde nicht unmittelbar, dass das Geld direkt in ein anderes württembergisches gelenkt würde, aber es besteht die Chance. Also, wenn die Württemberger beispielsweise anböten: ‚Ja, wir nehmen auch 70 Prozent der mit vorgesehenen Mittel, stecken es in zwei, drei sinnvolle – dafür hat der Bund aber auch neue Freisetzungsspielräume –, dann könnte eine, neudeutsch, Win-win-Situation für beide Seiten entstehen, die eben in der Sache, im Ergebnis deutlich vorteilhafter wäre, als das Geld eben bei Stuttgart 21 zu versenken.

Sprecher 1:

Fehlt es also nur am politischen Willen? Warum fließen Milliardensummen für das Projekt Stuttgart 21? Warum nicht für ein anderes Projekt, auch wenn das viel wichtiger erscheint? Wer *steuert* solche Milliardeninvestitionen? Gibt es dafür Kriterien – oder steckt einzig politisches Prestigedenken dahinter?

Szene:

Kinder spielen mit Eisenbahn

Sprecher 1:

Anton Hofreiter, Verkehrsexperte der Grünen, hat ein düsteres Bild von deutschen Verkehrsinvestitionen. Wer baut *weshalb* welche Straßen oder Schienenwege? Wird da geschachert zwischen Bund, Ländern und Gemeinden?

O-TON Anton Hofreiter:

Ja, diesen Schacher gibt es ganz massiv. Wir sind ein föderal aufgebauter Staat mit einem sehr, sehr schwachen Verkehrsministerium. Und das Verkehrsministerium ist nie stark genug zu sagen – und war es in der Vergangenheit nie –, nein, dieses Projekt brauchen wir jetzt aus nationaler Perspektive, dieses Projekt brauchen wir jetzt aus Wirtschaftsgründen – ich nenne das Verkehrsministerium öfter ‚Feudalministerium‘, denn da wird nach willkürlichen Kriterien – wird da Geld übers Land abgeworfen – die Kriterien sind: wo ein wichtiger Ministerpräsident ist, wo ein wichtiger, direkt gewählter Abgeordneter sitzt, da wird das Geld ausgegeben, da kann man dann Bänder durchschneiden, da kann man sich dann brüsten, aber eine

konzeptionelle Planung, auf Bundesebene, die gibt es leider kaum – und wenn es sie gibt, wird sie nicht durchgesetzt.

Sprecher 1:

Anton Hofreiter ist überzeugt: genau so war es auch bei der Durchsetzung von Stuttgart 21.

O-TON Anton Hofreiter:

Der Mechanismus war ganz einfach: wir armen, armen kleinen Stuttgarter wollen jetzt auch mal was ganz Großes, Tolles haben. Dabei ist Stuttgart eine tolle Stadt. Einfach aufgrund von Selbstbildniszweifeln einzelner Beteiligter ist dieses Projekt dann weitergeführt worden.

Sprecher 1:

Selbstbildniszweifel der Beteiligten. Das zielt auf den ehemaligen Ministerpräsidenten von Baden-Württemberg, Günther Oettinger. Nach Jahren der Stagnation hatte er ab 2006 das Projekt Stuttgart 21 massiv vorangetrieben. Zu einem Zeitpunkt, an dem die Deutsche Bahn vom Gedanken an eine Realisierung bereits deutlich abgerückt war, meint Bahnkritiker Michael Holzhey.

O-TON Michael Holzhey:

Über Jahre kann man feststellen – muß man auch zur Ehrenrettung der Deutschen Bahn sagen –, dass sie dem Land immer wieder gezeigt hat, es eher nicht zu wollen – also, man hat es eher leidenschaftslos bis lustlos betrieben, sich dann dem Druck des Landes gebeugt – und irgendwann, nicht zuletzt unter dem jetzigen Vorstandsvorsitzenden, begonnen, sich sogar an die Spitze zu setzen und zu sagen: ich treibe das Projekt, zumindest verbal, voran – insofern, in der Gesamtschau, kann man sagen: das war ein wechselseitiges Zug-um-Zug-Geschäft.

Sprecher 1:

Nicht die Deutsche Bahn – anfangs war das Land Baden-Württemberg die treibende Kraft bei Stuttgart 21. Auch Projektsprecher Wolfgang Dietrich sieht das so.

O-TON Wolfgang Dietrich:

Ganz klar, die Bahn selber hätte sicherlich ihre Hochgeschwindigkeitstrassen auch anders bauen können. Und deswegen war durchaus auch bei der Bahn Skepsis da, und wir haben insofern eine verrückte, fast surreale Situation – dass derjenige, der eigentlich gar nicht unbedingt das so wollte, wie es jetzt konzipiert ist, irgendwo derjenige ist, der jetzt am Pranger steht, während diejenigen, die vor allem die Bahn gedrängt haben, das Projekt zum Wohle der Bürger dieses Landes so zu realisieren, diejenigen sind, die sich jetzt irgendwo, teilweise zumindest, bedeckt halten.

Sprecher 1:

Die Deutsche Bahn – anfangs war sie gegen Stuttgart 21. Wenn schon die Fachleute zögerten – was hat den Ausschlag gegeben, Stuttgart 21 dennoch zu beschließen? Die Antwort können nur Beteiligte geben. Ex-Ministerpräsident Oettinger weist Interview-Anfragen ab. Ex-

Bahnchef Mehdorn reagiert gar nicht erst. Sprechen mag nur einer. Es ist der frühere Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee. 2006 bis 2007 verhandelte er mit Ministerpräsident Oettinger über die Finanzierung von Stuttgart 21.

O-TON Wolfgang Tiefensee:

Ja, Günther Oettinger hat das Projekt mit Verve vorangetrieben, und ich als Bundesminister habe geschaut, dass die-äh, dass die Ziele, die aus der Sicht des Bundes zu erreichen sind, dass die in den Vertragsverhandlungen nicht zu kurz kommen.

Sprecher 1:

Wolfgang Tiefensee drückt sich vorsichtig aus. Und steht zu seiner Entscheidung, den Weg für Stuttgart 21 freigemacht zu haben. Aber er lässt durchblicken: Oettinger fragte nicht so sehr nach dem Nutzen des Milliardenprojekts für den Verkehr. Er wollte vor allem die Landeshauptstadt Stuttgart aufwerten.

O-TON Wolfgang Tiefensee:

Dass Ministerpräsident Oettinger dieses Projekt vorangetrieben hat, ist insofern verständlich, als er stadtentwicklungs-politische Fragen damit lösen wollte und nicht zuletzt auch die infrastrukturelle Komponente, sprich: die Erneuerung des Bahnhofs, im Blick hatte – selbstverständlich habe ich als Bauminister auch mit großem Interesse die stadtentwicklungs-politischen Argumente von Ministerpräsident Oettinger angehört und geprüft, alles das spielte eine große Rolle, ja, Oettinger war ein Kämpfer für dieses Projekt.

Sprecher 1:

In der Erinnerung Tiefensees kämpfte der Ministerpräsident vor allem für seine Heimatregion. Für neue Wohnviertel und Grünflächen in Stuttgart, für eine schnelle Anbindung der Stuttgarter Messe und des Flughafens an das Fernbahnnetz. Aus welchem Grund jedoch sollte ein solches Projekt auch der Bund mitfinanzieren?

O-TON Wolfgang Tiefensee:

Alle 16 Ministerpräsidentinnen, Schrägstrich, Ministerpräsidenten kämpfen um ihre Projekte, und die Aufgabe des Bundesverkehrsministers – oder besser: des Bundestages – ist ja gerade, diese Ländersicht zu ergänzen, zu überführen in eine Bundessicht – und die wird dann in ein Gesetz gegossen, und da spielt nicht mehr so eine Rolle, ob da eine dicke Tasche im Hintergrund ist, sondern die Wichtigkeit des Projektes.

Sprecher 1:

Von der Wichtigkeit des Projektes ist Wolfgang Tiefensee auch heute überzeugt. Auch aus Bundessicht. Wichtig sei die neue Schnellstrecke von Stuttgart nach Ulm. Die Anbindung Stuttgarts an die europäische Verkehrsachse Paris-Bratislava. Doch auch das schien nicht so dringend, dass der Bund das Geld sofort locker gemacht hätte.

O-TON Wolfgang Tiefensee:

Es ging in den Verhandlungen dann, ab einer gewissen Phase, darum, wer welche Kosten trägt – und wenn die Parameter falsch gewesen wären, dann hätten wir dieses Projekt nicht 2011, 2012 realisiert, sondern eben erst 2020.

Sprecher 1:

Stuttgart 21 war für den Bund demnach wichtig. Aber nicht prioritär. Nicht so eilig wie andere Verkehrsprojekte.

O-TON Wolfgang Tiefensee:

Ich habe dem Ministerpräsidenten auch schon in den Verhandlungen gesagt: nicht um jeden Preis werden wir dieses Projekt vorziehen und Geld anderen Projekten entziehen – und das ist in einem harten Verhandlungsmarathon mehrfach auf dem Tisch gewesen.

Sprecher 1:

Die Realisierung von Stuttgart 21 war also nicht zwingend. Weshalb gab es dennoch eine schnelle Einigung, schon im Jahr 2007? Tiefensee sagt: nur weil Baden-Württemberg dem Bund erheblich entgegen kam. Und sich bereit erklärte, dem Bund bei der Finanzierung des Gesamtprojekts Lasten abzunehmen.

O-TON Wolfgang Tiefensee:

Das Problem war: die Bundeskasse war leer, und das Bundesland Baden-Württemberg hätte sich bis mindestens zum Jahr 2017, vielleicht sogar bis 2020, 2025 gedulden müssen. Und hier spielt jetzt eine Rolle, dass das Projekt so prioritär war, dass man bereit war, als verlorenen Zuschuß Geld in ein solches Bundesprojekt zu stecken. Ich gebe zu, das ist eine außergewöhnliche Offerte, aber offensichtlich ist der Bedarf so groß gewesen, dass man bereit war, in der Regierung in Stuttgart, das Geld auf den Tisch zu legen.

Sprecher 1:

Im Klartext: Stuttgart 21 kam nur, weil die CDU-geführte Landesregierung das Projekt unbedingt wollte – und bereit war, sich an der Finanzierung stärker zu beteiligen, als sie gemusst hätte. Eine knappe Milliarde Euro zahlt Baden-Württemberg allein für den Bau der Schnellbahnstrecke Stuttgart-Ulm, obwohl deren Finanzierung eine Bundesaufgabe ist. Verfassungsrechtlich ist das umstritten.

O-TON Wolfgang Tiefensee:

Ich habe sehr hart die Belange des Bundes verfochten und dazu gehörte auch, dass das Geld, das der Bund zur Verfügung hat, um bundesbedeutsame Projekte zu finanzieren, dass das in ein Projekt fließt, das einen guten Kosten-Nutzen-Faktor hat, und der mußte nachgewiesen werden, und ich verheimliche nicht, dass wir mehrere Wochen und Monate darauf verhandelt haben, insbesondere die Deutsche Bahn AG, die dafür verantwortlich zeichnet, diese Berechnungen nicht nur anzustellen, sondern auch ständig zu überprüfen.

Sprecher 1:

Aus eigener Sicht hatte Tiefensee damit alles richtig gemacht. Den Löwenanteil von Stuttgart 21 und Neubaustrecke zahlt nicht der Bund, sondern das Land Baden-Württemberg. Warum aber hat Tiefensee das Projekt nicht verhindert? Warum akzeptierte er den geringen Nutzen des Projekts für den nationalen Bahnverkehr?

O-TON Anton Hofreiter:

Tiefensee war ein extrem schwacher Verkehrsminister. Selbst in der langen Riege schwacher Verkehrsminister ist er nochmal herausgestochen. Und er war einfach nicht in der Lage, als Verkehrsminister da reinzugrätschen.

Sprecher 1:

Wer steuert die Milliardeninvestitionen im Verkehrsbereich? Gibt es Kriterien? Herrscht politisches Prestigedenken? Bei Stuttgart 21 scheint es klar: Ein reiches Bundesland hat beim Bund seine Regionalinteressen durchgesetzt. Und dafür eine Milliardensumme gezahlt. Ohne finanzielles Zugeständnis hätte Baden-Württemberg Stuttgart 21 nicht bekommen.

Szene:

Kinder spielen mit Eisenbahn

Sprecher 1:

2007 war der Weg für Stuttgart 21 politisch freigeräumt. Was noch fehlte, war der Vertrag über die Finanzierung des Projekts. Es galt, auch die Öffentlichkeit von Stuttgart 21 zu überzeugen. Und das bedeutete: vor allem die *Kosten* des Projektes mußten vertretbar erscheinen.

O-TON Anton Hofreiter:

Prestige-Projekte funktionieren eigentlich immer nach dem gleichen Mechanismus. Man weiß, dass wenn man die ehrliche Zahl von Anfang an gleich bekanntgäbe, gäb's sicher einen Aufschrei. Deswegen sagt man: ja, das kostet bloß eine Milliarde oder zwei Milliarden – und dann sagt man: ja, für den Preis könnte man sich's überlegen. Dann wird schon mal mit den Planungen angefangen, und irgendwann wird mit dem Bau angefangen, und so im Laufe der Zeit erhöhen sich die Kosten immer mehr und immer mehr, bis man dann, wenn's dann fertig ist, bei den eigentlichen Kosten ist, aber dann, wenn mal schon mal angefangen hat, heißt es: ja, jetzt können wir nicht mehr aufhören. Manchmal sagt man noch dazu: ja, wenn wir das von Anfang an gewußt hätten, dann hätten wir nie, nie angefangen, aber das konnte doch keiner ahnen, dass es so teuer wird.

Sprecher 1:

Schon früh lautete der Vorwurf: das Land Baden-Württemberg habe sich nicht gegen die Kostenrisiken abgesichert. Im Gegenteil, Ministerpräsident Oettinger habe früh signalisiert, das Projekt um jeden Preis zu wollen. Gerade gegenüber der Deutschen Bahn.

Sprecher 2:

Streng vertraulich.

Protokoll. Lenkungskreis des Projekts Stuttgart 21.

Montag, 8. September 2008. Stuttgart, Konferenzzentrum im Airport.

Anwesend: Bahnchef Mehdorn, die Bahnvorstände Stefan Garber und Volker Kefer, Ministerpräsident Oettinger, Innenminister Rech.

Sprecher 2:

Hartmut Mehdorn dankt zu Beginn der Sitzung den Projektpartnern. Das Projekt müsse jetzt schnell in die Bauphase kommen. Mehdorn appelliert an die Partner, vertrauensvoll im Schulterschluss und ohne ‚finger pointing‘ zusammenzuarbeiten. Kritik untereinander gehöre in den Lenkungskreis, nicht an die Öffentlichkeit.

Sprecher 2:

Günther H. Oettinger erklärt, die Partner seien ohne Verunsicherung weiter an Bord. Allein aufgrund der öffentlichen Debatte habe das Land großes Interesse am schnellen Abschluss der Finanzierungsvereinbarung. Die Finanzierungsvereinbarung mache das Projekt unumkehrbar und helfe, die verunsicherten Bürger auf die Seite der Befürworter zu bringen.

O-TON Günther Oettinger:

„Wer diese Trasse nicht will und nicht baut, baut in unserer Generation gar nichts mehr.“

Sprecher 1:

Baden-Württemberg hatte sich politisch festgelegt. Die Bahn wusste jetzt: das Land wird an Stuttgart 21 unbedingt festhalten. Am 4. April 2009 wurde die Finanzierungsvereinbarung unterzeichnet. Das Projekt Stuttgart 21 sollte demnach gut drei Milliarden Euro kosten. Basis der Kalkulation waren alte Schätzungen aus dem Jahr 2004. So erfuhr es die Öffentlichkeit. Und so beschloß es der baden-württembergische Landtag. Für den Bahnexperten Michael Holzhey ein Unding. Denn noch vor Vertragsschluß sei klar gewesen, dass das Projekt wesentlich teurer wird.

O-TON Michael Holzhey:

Eindeutig eine Täuschung der Öffentlichkeit – auch des Parlamentes. Man kann dann immer sagen, das ist im politischen Bereich nicht gerichtsfest zu machen, nicht dingfest zu machen, aber das kennzeichnet dann eben eine Schwäche unseres öffentlichen Rechtes – tja, ich kann da keine Legitimation erkennen, wie man so etwas verheimlichen kann, kann immer nur die Analogie zum privaten Sektor bringen, das könnten Sie sich dort als Geschäftsführer nicht erlauben.

Sprecher 1:

Schon früh stand der Vorwurf im Raum: die Regierung Oettinger und die Deutsche Bahn hätten die Öffentlichkeit über die wahren Kosten von Stuttgart 21 getäuscht. Projektsprecher Wolfgang Dietrich entgegnet.

O-TON Wolfgang Dietrich:

Diesen Vorwurf muß ich zurückweisen. Ich bestreite, dass es zum Zeitpunkt der Finanzierungsvereinbarung, als die im April abgeschlossen worden war, einheitliche und ganz klare Ausführungs- und Kostenplanungen gegeben hat.

Sprecher 1:

Ähnlich sieht es Ministerpräsident Oettinger. Zwar hat er direkte Gesprächsanfragen zu Stuttgart 21 wiederholt abgewiesen. In einem allgemeinen Interview zu seiner Person und Politik Anfang 2012 äußert er sich dann aber doch kurz. Hat seine Regierung, hat er selbst nicht von vornherein gewusst, dass der Kostenrahmen für Stuttgart 21 unrealistisch war?

O-TON Günther Oettinger:

Das beides stimmt überhaupt nicht. Aber es gab in der Planung dieses Projekts jede Menge Berechnungen und Worst-Case-Szenarios. Abhängig vom Stahlpreis, abhängig von der Inflation, abhängig vom Baubeginn, abhängig von Lärmschutzmaßnahmen, abhängig vom Betonpreis – und, und, und.

Sprecher 1:

Auch der frühere Projektsprecher Wolfgang Drexler dementiert.

O-TON Wolfgang Drexler:

Da ist niemand reingelegt worden. Jeder Schwabe – und ich gehe davon aus: jeder Badener – weiß, wenn da Preisstand 2004 drinsteht, dass da eine Menge nachzuholen ist und der Geldbetrag für das Projekt größer wird, das ist doch so logisch wie das Amen in der Kirche – da wird da draußen herumgeschrien: ‚Geschlafen! Nichts gewußt! Verschleiert!‘, es ist gar nichts verschleiert worden.

Sprecher 1:

Interne Unterlagen der Deutschen Bahn vermitteln ein anderes Bild. Demnach waren die Berechnungen aus dem Jahr 2004 schon vor *Vertragsschluß* Makulatur. Detaillierte Berechnungen, bis in kleinste Kostenpositionen. Für jeden einzelnen Tunnelmeter ein Kostenvoranschlag. Etliche Seiten. Sie ergeben ein klares Bild: Sogenannte Fachplaner, Ingenieure, hatten für die Bahn längst ausgerechnet, was das Projekt wirklich kosten würde. Das Ergebnis: nicht drei Milliarden, sondern fast fünf Milliarden. Die Berechnungen sind durchweg datiert auf die Zeit vor Vertragsschluß.

Szene:

Kinder spielen mit Eisenbahn

Sprecher 1:

Landespolitiker Wolfgang Drexler sagt, von solchen Berechnungen habe er nichts gewußt.

O-TON Wolfgang Drexler:

Dem Landtag lag ein Finanzierungsvertrag vor, im April 2009. Was da vorher alles war, haben wir gar nicht zur Kenntnis genommen.

Sprecher 1:

Der Landtag habe nichts gewusst. Die *Bahn* argumentiert: die Berechnungen über den Kostenanstieg seien nur *vorläufig* gewesen. Detaillierte Berechnungen, eine Verteuerung von drei auf fünf Milliarden – laut Projektsprecher Wolfgang Dietrich war das nur ein unverbindliches Zwischenergebnis.

O-TON Wolfgang Dietrich:

Natürlich gab es zwischen den Jahren 2004 und 2009, als dieser ganze Planungs- und Genehmigungsprozeß gelaufen ist, bis zum Abschluß der Finanzierungsvereinbarung, unterschiedlichste Planungs- und Kostenstände. Das ist richtig. Und das ist auch legitim.

Sprecher 1:

Wer aber wußte von diesen Berechnungen? Hat die Bahn die Landesregierung informiert? Hat sie mitgeteilt, dass statt drei Milliarden nunmehr fünf Milliarden Kosten absehbar waren?

O-TON Wolfgang Dietrich:

Sie können mich doch nicht fragen, wer wann was gewußt hat. Ich kann Ihnen nicht sagen, welche verschiedenen Varianten es von verschiedenen Planungen es im Vorfeld gegeben hat und erst recht kann ich Ihnen nicht sagen, wer wann was gewußt hat.

Szene:

Kinder spielen mit Eisenbahn

Sprecher 1:

Wolfgang Dietrich kann zu den Abläufen nichts sagen. Und sein Vorgänger Wolfgang Drexler findet, das sei unwichtig. Bei Vertragsschluß habe man nicht nur Kosten von gut drei Milliarden Euro vereinbart. Sondern zugleich einen Risikopuffer von 1,5 Milliarden Euro. Im Klartext: Gesamtkosten von 4,5 Milliarden Euro seien von vornherein möglich gewesen.

O-TON Wolfgang Drexler:

Ja, also – insgesamt haben wir immer über 4,5 Milliarden diskutiert. Das war das, was wir ausgeben mußten – so, und diese 4,5 Milliarden – deshalb gibt es ja auch den Beschluß des Landtags: darüber hinaus soll es nichts geben. Also, von daher jetzt zu sagen: ‚Es gab teilweise begründete Berechnungen, die dann Mehrforderungen in der Summe ergeben hätten‘, – das sind nach meiner Meinung nur Vermutungen. Für Abgeordnete zählt der Vertrag, der vorgelegt wird.

Szene:

Kinder spielen mit Eisenbahn

Sprecher 1:

Für den Bahnexperten Michael Holzhey ist dieser Rückblick verharmlosend.

O-TON Michael Holzhey:

Na, das Argument kann man direkt umdrehen und sagen: ‚Ja, dann sagt’s doch ehrlich.‘ Wenn das so egal ist, kann man ja gleich sagen: unsere Baukosten sind 4,5 – wenn’s glücklich kommt, liegen wir vielleicht 200 Millionen drunter – also, das ist ja geradezu eine zynische Argumentation, jeder kann erkennen, schon semantisch, dass das Wort Risiko immer noch die Möglichkeit offen lässt: es könnte günstiger kommen, ein Risiko muß nicht eintreten, während Sie eine parlamentarische Entscheidung, die sagt: ‚Das kostet sicher 4,3/4,5, eben unter anderen Vorzeichen bewerten. Also, das war ein klarer Kniff, um über eine niedrige Baukostenschätzung mit Risikoschirm zunächst einmal die Betonung auf den niedrigeren Wert zu legen. Obwohl man intern das Gegenteil wußte.

Sprecher 1:

In den Monaten nach Vertragsschluß scheinen Landtag und Öffentlichkeit beruhigt: Befürchtungen von Projektgegnern, Stuttgart 21 könnte teurer kommen, werden zurückgewiesen. Auch von Bahnchef Rüdiger Grube. Interne Vermerke und Briefe zeigen: auch die zuständigen Regierungsbeamten rechneten keineswegs mit einer Verteuerung. Anfangs wurden sie über die Kosten der neuen Planung nicht informiert. Und dann von der Kostenexplosion völlig überrascht.

Sprecher 2:

Ministerium für Verkehr, Stuttgart, 13. Juli 2009.

Herrn Minister über Herrn Staatssekretär.

Die Deutsche Bahn fertigt derzeit die Entwurfsplanung für Stuttgart 21. Nach uns bekannt gewordenen Informationen wurde Herr Grube vor elf Tagen über einen aktualisierten Kostenstand informiert. Eine informelle Information, wie die Kostenentwicklung sich darstellt, wäre *interessant*.

Sprecher 1:

Zwei Monate vergehen, ohne dass etwas passiert.

Sprecher 2:

Ministerium für Verkehr, Stuttgart, 16. September 2009.

Herr Vorstandsvorsitzender Grube hat zur Kostenentwicklung Aussagen getroffen und versichert, das Ergebnis der Entwurfsplanung werde unter 4,5 Milliarden Euro liegen.

Sprecher 1:

Ein weiterer Monat vergeht.

Sprecher 2:

Ministerium für Verkehr, Stuttgart, 19. Oktober 2009

Nach telefonischer Auskunft von Herrn Vorstand Garber vor drei Tagen wurde ein Betrag von 4,1 Milliarden Euro genannt.

Die Deutsche Bahn hat die Übersendung der noch ausstehenden Entwurfsplanung insgesamt *angekündigt*. Die Prüffrist soll zwei Monate betragen. Allerdings verbindet die Deutsche Bahn damit die Forderung, die Prüfung der Entwurfsplanung insgesamt abzuschließen. Das Land würde damit auf die vertraglich vorgesehene viermonatige Prüffrist verzichten.“

Sprecher 2:

Ministerium für Verkehr, Stuttgart, 19. Oktober 2009

Auf Wunsch des Herrn Ministerpräsidenten soll derzeit von der Übergabe der Entwurfsplanung und der neuen Kostenberechnung *abgesehen* werden, bis ein Gespräch zwischen Herrn Ministerpräsidenten und Herrn Grube stattgefunden hat. Diese Vorgehensweise birgt Risiken. Die bisherige Überprüfung der Unterlagen hat gezeigt, dass erheblicher Abstimmungsbedarf mit der Deutschen Bahn besteht. Jede weitere Verzögerung geht auf Kosten der Qualität der Prüfung.

Sprecher 1:

Weitere Wochen verstreichen.

Sprecher 2:

Ministerium für Verkehr, Stuttgart, 6. November 2009

Die Entwurfsplanung liegt dem Land seit Ende Oktober nahezu vollständig vor. Eine Kostensteigerung um circa eine Milliarde Euro binnen acht Monaten nach Abschluss des Finanzierungsvertrags ist in der Öffentlichkeit kaum kommunizierbar. Die jetzige Kostenschätzung liegt näher an den von Kritikern ermittelten Zahlen als an den ursprünglichen Zahlen der Deutschen Bahn.

Szene:

Kinder spielen mit Eisenbahn

Sprecher 1:

November 2009. Seit Vertragsschluss ist über ein halbes Jahr vergangen. Erst am Ende hat die Bahn die gestiegenen Kosten für Stuttgart 21 übermittelt. Jetzt bleibt nur noch ein Monat, bis der geschlossene Vertrag unumkehrbar wird. Ein Monat für das Land Baden-Württemberg, um von dem Projekt doch noch zurückzutreten. Erst jetzt kommt es zur Aussprache der Bahnspitze mit der Landesregierung.

Sprecher 2:

Baden-württembergisches Staatsministerium, Stuttgart, 12. November 2009

Anwesend: Ministerpräsident Oettinger, Fraktionsvorsitzender Mappus, Innenminister Rech, Bahn-Chef Grube, Bahnvorstand Sack, Bahnvorstand Garber, Bauleiter Azer

Sprecher 2:

Wesentliche Ergebnisse. Doktor Grube: Ziel der Bahn sei eine belastbare, realistische Einschätzung der Bau- und Planungskosten. Unter diesem Vorzeichen sei es möglich, die Baukosten einschließlich der Planungskosten unter vier Milliarden Euro zu halten, einen ausreichend großen und politisch glaubwürdigen Risikopuffer zu definieren und insgesamt unterhalb von 4,5 Milliarden Euro zu verbleiben.

Sprecher 1:

Um das zu erreichen, will die Bahn knapp eine Milliarde einsparen. Die Fachleute der Landesregierung fragen sich, ob das realistisch ist. Oder ob es sich um leere Versprechungen handelt. Die Bahn verspricht Aufklärung. Bleibt aus Sicht der Beamten jedoch den Nachweis schuldig.

Sprecher 2:

Ministerium für Verkehr, 9. Dezember 2009

Die Kostenberechnungen lagen nicht in elektronisch verwertbarer Form vor. Kostenvergleiche waren daher vielfach erst nach dem Abtippen dutzender Seiten von Tabellen möglich. Aus diesem Grund konnten Überprüfungen und Plausibilisierungen nur punktuell durchgeführt werden.

O-TON Michael Holzhey:

„Da bleibt gar nichts. Das Land konnte nicht ansatzweise die sogenannten Einspar- und Optimierungspotentiale überprüfen, also unter solchen Vorzeichen würde eben ein privater Investor, der seinem eigenen Kapital verhaftet ist, immer sagen: ‚Zuwarten, das können wir jetzt nicht entscheiden‘ – so etwas geht immer nur mit der öffentlichen Hand.

Szene:

Kinder spielen mit Eisenbahn

Sprecher 1:

Am Tag darauf wurde Stuttgart 21 besiegelt. Das Projekt wurde unumkehrbar. Eine Kündigung ist seitdem so gut wie ausgeschlossen. Das Land Baden-Württemberg willigte in die Finanzierung ein, obwohl es die Kostenentwicklung des Projekts kaum noch beurteilen konnte. Warum ist das Land aus den Verträgen damals nicht ausgestiegen? Aus Sicht des Bahnexperten Michael Holzhey hat die damalige Landesregierung die Risiken schlicht ignoriert.

O-TON Michael Holzhey:

Natürlich kann man auf der formalen Ebene sagen: ‚Ihr hattet doch formal die Chance, warum seid ihr nicht rausgegangen?‘, wenn Sie dann von innen heraus die Planungs- und Kontrollprozesse sehen, wie man diese Entwurfsplanung tatsächlich geprüft hat, welche

Seite 19

Chancen die Politik hatte, in einem ehrlichen, ergebnisoffenen Verfahren zu sagen: ‚Nein, ich nehme Abstand‘ – wenn man sieht, dass ein Ministerpräsident schon vorher angekündigt hat: ‚Wir müssen schnell die Finanzierungsvereinbarung abschließen‘, das Projekt müsse unumkehrbar gemacht werden – dann stellt sich doch die Frage: Wie soll so ein Mensch offen, noch im Nachgang, die Entscheidung fällen: ‚Ach nee, doch nicht, ich gebe es auf‘ – das ist einfach nicht realistisch, da ist man in einer Mühle drin, bei der die Absage so gut wie ausgeschlossen ist – und so ist auch entsprechend geprüft worden.

Sprecher 1:

Der Verdacht, dass die Kosten von Stuttgart 21 explodieren werden, besteht bis heute. Die Befürworter versuchen weiterhin, solche Bedenken zu zerstreuen. Die Bahn habe mittlerweile die Hälfte der Bauaufträge vergeben. Die vereinbarten Preise zeigten, dass man das Projekt im vereinbarten Kostenrahmen halten könne.

O-TON Wolfgang Dietrich:

Mit diesen dann 50 Prozent der Vergaben hat man dann 90 Prozent der Tunnelaufträge vergeben, wo ja die größten Kostenrisiken bestehen, und auch danach hat man immer noch ausreichend Puffer in der Finanzierung übrig. Das sind die Fakten – alles weitere ist Spekulation, über die wir da diskutieren, und deswegen kann man, Stand heute, davon ausgehen, dass die Bahn allen Grund hat, davon auszugehen, dass der Kostenrahmen eingehalten werden kann.

Sprecher 1:

Projektsprecher Wolfgang Dietrich formuliert vorsichtig. Davon *auszugehen*, dass die Bahn Grund habe, davon *auszugehen*, dass die Kosten gehalten werden könnten – eine Hoffnung lässt sich kaum deutlicher abschwächen. Eine Hoffnung, die für Dietrich auf der bisherigen Vergabepraxis der Deutschen Bahn beruht.

O-TON Wolfgang Dietrich:

Es wurden ja diese Ausschreibungen, Vergaben, die gemacht wurden, zu Festpreisen gemacht. Das ist ein wichtiger Punkt. Das heißt, mit diesen Festpreisen hat die Bahn dort absolute Planungssicherheit. Diesen Weg geht man bei diesem Projekt, was ich auch für sehr vernünftig halte, um wie gesagt das Volumen und damit die Spekulation zu reduzieren, zugunsten einer hohen Planungssicherheit.

Sprecher 1:

Aus Sicht des Bahnexperten Michael Holzhey sind die Hoffnungen auf Planungs- und Kostensicherheit schlicht naiv.

O-TON Michael Holzhey:

Das wäre schön, dann wären Festpreise ja wirklich immer so sicher. Und es gäbe das Phänomen der Nachträge nicht. Jeder kann aus der reichhaltigen Geschichte der Baukosten erkennen, dass das Gegenteil der Fall ist. Die Nachträge werden natürlich in der Begründung

immer mit ganz anderen Argumenten versehen, also: es heißt dann, man konnte die Menge x nicht einplanen, man konnte nicht wissen, dass man auf eine Wasserstelle im Tunnel bei Kilometer 13 trifft – das heißt, Sie können immer über die Komplexität der Vorgänge einen Vorwand anbringen, der beiden Seiten gesichtswahrend Gründe gibt, jetzt die Kostenüberschreitung zu genehmigen – also, der Festpreis ist überhaupt keine Sicherheit, am Ende wirklich bei dem Betrag zu landen.

Szene:
Kinder spielen mit Eisenbahn

Sprecher 1:
Die Kostenentwicklung von Stuttgart 21 zeigt: die damals CDU-geführte Landesregierung hat sich 2009 auf das Projekt eingelassen, ohne beurteilen zu können, wie viele Milliarden Stuttgart 21 am Ende kosten würde. Für die Nachfolgeregierungen ein gefährliches, unkalkulierbares Erbe.

Sprecher 1:
Abfahrt Stuttgart. Diesmal endgültig. Es bleibt nur die Frage: was bringt Stuttgart 21, als Verkehrsprojekt, für das deutsche Schienennetz?

Sprecher 1:
Fast alle Experten sind sich einig: verkehrstechnisch bringt Stuttgart 21 nur wenig. Für den Güterverkehr ist das Projekt nahezu bedeutungslos. Im Fernverkehr wird sich die Fahrzeit auf der neuen Trasse Stuttgart-München zwar um eine halbe Stunde verkürzen. Doch die meisten Fahrgäste werden auch künftig nicht über Stuttgart Richtung München fahren, sondern über Frankfurt und Nürnberg. Welche Bedeutung hat also Stuttgart 21 für das deutsche Schienennetz

O-TON Wolfgang Drexler:
Wenn Sie Tübingen-Nürtingen über Flughafen nehmen, wenn Sie Tübingen-Nürtingen-Flughafen-Hauptbahnhof nehmen, wenn Sie schon allein Esslingen nehmen, mit jetzt 47 Minuten zum Flughafen, das fahren Sie nachher in 21 Minuten – also, wer soll denn da noch mit dem Auto fahren? Oder – nach Ludwigsburg wird die Zeit halbiert. Also, das ist kein Wunschdenken, sondern das wird Realität, was für Dezentralität, gutes Wohnen erheblich mehr spricht, als wenn wir das nicht hätten.

Sprecher 1:
Für das bundesdeutsche Schienennetz ist Stuttgart 21 uninteressant. Ob das Projekt die Mobilität im Großraum Stuttgart voranbringt, ist unter Verkehrsexperten umstritten.

Atmo: Proteste im Schlossgarten 30.09.10
Demonstrierende Menschen. Geschrei. Polizeirufe.

O-TON Günther Oettinger:

„Ich bin sicher, es werden in zehn Jahren alle sagen: es war richtig, das Projekt verfolgt, geplant, gebaut und eingeweiht zu haben

O-TON Anton Hofreiter:

Das hat nichts mit Baden-Württemberg und das hat nichts mit der realen Situation zu tun. Ich glaube eher, dass es eine Mischung ist aus Zufall – und dann Recht haben wollen.

O-TON Peter Fuglistaler:

„Diese unterschiedliche Problemsicht, die können wir akzeptieren. Darüber hinaus aber schon sind wir der Ansicht, dass hier das Bewußtsein in der breiten Öffentlichkeit, die Bedeutung des Verkehrs, des Exports, dass vielleicht das ins Bewußtsein der deutschen Politiker und der deutschen Bevölkerung noch zu wenig gedrungen ist.“

Atmo: Protestgebrüll
Lügenpack, Lügenpack!

Sprecher 1:

Deutschland fehlt eine Strategie für seine Verkehrsinvestitionen. Insbesondere für den Ausbau der wirtschaftlich überlebensnotwendigen Verkehrsachsen. Die deutschen Entscheidungswege sind verschlungen – die Streitereien um teils jahrzehntealte Projekte im Bundesverkehrswegeplan kaum noch vertretbar. Schon gar nicht in Zeiten einer drohenden Überschuldung.

Absage:

Abstellgleis für alle. Ein Feature von Wilm Hüffer mit Vincent Leittersdorf und Christoph Hass als Sprecher und Lorenz und Lennard als Eisenbahnbauer

Szene:

Kinder spielen Eisenbahn

Absage:

Ton und Technik: Ute Hesse und Judith Rübenach

Regie und Redaktion: Walter Filz

Eine Produktion des Südwestrundfunks für das ARD Radiofeature 2012