2010/31 Inland

https://www.jungle.world/artikel/2010/31/der-sieg-der-maultaschen

Proteste gegen das Bahnprojekt »Stuttgart 21«

Der Sieg der Maultaschen

Von **Martina Mescher**

Umweltschützer, Gentrifizierungsgegner und zahlreiche andere Bürger protestieren gegen das Projekt »Stuttgart 21«. Doch die verantwortlichen CDU-Politiker und die Bahn halten an dem Vorhaben fest.

Auf die Ankündigungen der Deutschen Bahn kann man sich verlassen. Fahrgäste des Unternehmens dürften diesem Versprechen zwar mit einer berechtigten Skepsis begegnen, aber zumindest bei dem gigantischen »Jahrhunderprojekt Stuttgart 21« lässt Bahnchef Rüdiger Grube auf Worte Taten folgen. Im April hatte der Nachfolger von Hartmut Mehdorn angekündigt, dass im August die vorbereitenden Arbeiten zum Abriss des nördlichen Bahnhofsflügels beginnen sollten. Unter Polizeischutz wurden am Freitag voriger Woche spät abends die ersten Bauzäune aufgestellt. Das Kommunikationsbüro von »Stuttgart 21« teilte mit, diese Maßnahme sei zur Absicherung der Baustelle unabdingbar gewesen, schließlich habe sich die Sicherheitslage verändert, nachdem Gegner des Projekts wenige Tage zuvor das Bahnhofsgebäude kurzfristig besetzt hatten.

Seit 36 Wochen wird in Stuttgart jeden Montag gegen das Bahnprojekt demonstriert. Am Freitag wurden die Aktivisten von der errichteten Mahnwache unmittelbar nach dem Eintreffen der Bauarbeiter mit E-Mails, SMS und Twittermeldungen über den Beginn der Vorarbeiten informiert. Die Demonstrationen, Sitz- und Straßenblockaden in der Stuttgarter Innenstadt begannen noch am späten Freitagabend und setzten sich bis Montag fort. Die Befürworter von »Stuttgart 21« bezeichnen den Protest gerne abwertend als »Aufstand der Alten«.
Nicht nur die Mobilisierung mit modernen Kommunikationsmitteln, sondern auch die Ergebnisse von Umfragen widersprechen dieser Einschätzung. Im März berichtete das ZDF, dass 72 Prozent der Stuttgarter Bürger und 60 Prozent der baden-württembergischen Bevölkerung das Projekt ablehnen. Eine Umfrage der Stuttgarter Zeitung kam kürzlich zu dem Ergebnis, dass mittlerweile nur noch acht Prozent der Bewohner der schwäbischen Hauptstadt die Transformation ihres Hauptbahnhofs in einen unterirdischen Durchgangsbahnhof begrüßenswert finden. Auch den Neubau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke von Stuttgart nach Ulm, die ebenfalls Bestandteil von

»Stuttgart 21« ist, lehnte die Mehrheit der Befragten ab.
Man kann nicht davon ausgehen, dass mehr als die Hälfte der Stuttgarter Bevölkerung den vielbeschworenen demographischen Wandel bereits vollzogen hat. Dennoch verweist der SPD-Landtagsabgeordnete Wolfgang Drexler, der seit Juli 2009 ehrenamtlicher Sprecher von »Stuttgart 21« ist, beharrlich auf die vielen grauhaarigen Köpfe, die er erblickt, wenn er aus seinem Bürofenster schaut, das ihm eine gute Sicht auf die Montagsdemonstrationen ermöglicht. Dass sich viele ältere Menschen pünktlich um 18 Uhr zum Protest versammeln, ist nicht nur den verlängerten Arbeitszeiten in der flexibilisierten Arbeitswelt geschuldet. Die Pläne für das »zukunftweisende Bauvorhaben« bestehen mittlerweile seit fast 20 Jahren, dementsprechend sind diejenigen, die schon früh ihre Kritik geäußert haben, älter geworden.
Mit dem Projekt »Stuttgart 21« haben sich bisher sieben Bundesverkehrsminister, vier Bahnchefs und drei Ministerpräsidenten beschäftigt. Die Idee, Stuttgarts Kopfbahnhof in einen unterirdischen Durchgangsbahnhof umzubauen, lieferte 1988 Gustav Heimerl, der als Verkehrsexperte an der Stuttgarter Universität lehrte. 1990 entschied sich der Vorstand der Deutschen Bahn, wegen der »Zukunftsperspektive« für den Bau der »Heimerl-Trasse« nach Ulm.

Der Entschluss, diese beiden Bauvorhaben unter dem Projektnamen »Stuttgart 21« zu verbinden, geht auf die sogenannte Maultaschen-Connection Stuttgarter Politiker zurück. 1994 präsentierten Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann (CDU), Bahnchef Heinz Otto Dürr, Ministerpräsident Erwin Teufel (CDU) und Stuttgarts Oberbürgermeister Manfred Rommel (CDU) erstmals das Projekt.
Schon im kommunalen Wahlkampf 1996 kritisierte Rezzo Schlauch (Grüne) das geplante Bahnprojekt. Trotz eines ausgeschriebenen Wettbewerbs für das Stuttgarter Bahnprojekt, den in den ausgehenden neunziger Jahren ein Düsseldorfer Architekturbüro gewann, wurde das Projekt nur zögerlich weiter entwickelt. Das änderte sich mit dem Amtsantritt von Ministerpräsident Günther Oettinger (CDU), der jenes »Prestigevorhaben« schon in seiner Antrittsrede im Jahr 2005 erwähnte. Im April 2007 forcierte Oettinger sein Engagement für »Stuttgart 21«, zu diesem Zeitpunkt benötigte er dringend ein Erfolgserlebnis. Nach seiner Trauerrede für Hans Filbinger (CDU), bei der Oettinger das frühere NSDAP-Mitglied zu einem Gegner des NS-Regimes verklärt hatte, forderten viele seinen Rücktritt. Mit intensiven Gesprächen konnte Bundeskanzlerin Angela Merkel damals noch vor Ende des Monats Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) für das Projekt gewinnen.

Allein die Kosten für die Planungen von »Stuttgart 21« belaufen sich mittlerweile auf etwa 280 Millionen Euro. Von den Befürwortern des Projekts wird diese Summe als Argument für die Realisierung des Bauvorhabens eingesetzt, da das Geld ansonsten verloren sei. Die Kritiker gehen jedoch davon aus, dass es wesentlich günstiger wäre, sich von dem Bahnprojekt zu verabschieden. Ursprünglich rechnete man mit Kosten von fünf Milliarden Mark, derzeit liegen die Schätzungen bei über sechs Milliarden Euro. Die Kritik der Gegner beschränkt sich allerdings nicht auf die immensen Kosten. Bei dem Protest versammeln sich Umweltschützer, Architekten, Stadtplaner, Denkmalschützer und Gentrifizierungsgegner aus ganz unterschiedlichen Milieus. Mit »Kopfbahnhof 21« (K21) ist es gelungen, gemeinsam einen Gegenentwurf zu entwickeln.
Die politischen Verantwortlichen möchten sich auf eine kostengünstigere Alternative, die

wie K21 eine vollständige Erhaltung des in den zwanziger Jahren von Paul Bonatz entworfenen Bahnhofs vorsieht, nicht einlassen. Nicht nur Parteipolitiker, sondern auch die Medien scheinen von der Vielfalt der Milieus, aus denen sich der Protest zusammensetzt, überfordert zu sein. Porträtiert werden allein Umweltschützer, die sich über das Abholzen von ein »paar Bäumen« echauffieren. Diejenigen, die in den geplanten Tunnelgrabungen der Schwäbischen Alb eine Gefährdung des Stuttgarter Mineralwassers sehen, werden seit den Grundwasserproblemen, die der Kölner U-Bahnbau hervorrief, zumindest ernster genommen.

In der FAZ fragt man sich verwundert, warum sich Stuttgarts Bürger kein Quartier wünschen, das ein ästhetisches Äquivalent des Potsdamer Platzes in Berlin werden könnte. Zeitungen, die das Unbehagen der Bürger gegen das Immobilienprojekt, das auf dem frei werdenden Gleisgebieten entstehen soll, teilen, sind enttäuscht, dass der Kampf gegen steigende Mieten und Luxusviertel in Stuttgart beschaulicher ausfällt, als man es aus Kreuzberg oder der Hamburger Hafenstraße gewohnt ist. Die Süddeutsche Zeitung gelangte zu der Diagnose, dass ausgerechnet in der »Stadt der Ingenieure« eine Technikfeindlichkeit populär ist. Ein Kommentator beschrieb anschaulich seine quälend lange Fahrt mit der S-Bahn zum Flughafen. In Stuttgart benötigt man strapaziöse 26 Minuten, um von der Innenstadt zum Flieger außerhalb der Stadt zu gelangen. Mit »Stuttgart 21« würde sich die Fahrzeit auf sensationelle acht Minuten verringern. Allerdings wird das noch dauern. Als Bauzeit haben die Planer zehn Jahre veranschlagt.

© Jungle World Verlags GmbH