

Wo stehen wir mit den Stuttgarter Großprojekten?

Karl-Dieter Bodack

Am 27.11. stimmten die Bürger über das Großprojekt „Stuttgart 21“ ab, über einen Gesetzentwurf, der Verhandlungen zum Projektabbruch forderte.

Die wichtigsten Fakten und Daten

Die Fakten der Großprojekte Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm (letztere war vom Volksentscheid nicht betroffen) lassen sich summarisch wie folgt zusammenfassen:

1. Das Gesamtprojekt soll gemäß Kalkulation der DB AG 8,5 Milliarden Euro kosten, da alle Großprojekte der DB AG sich während der Bauzeit um mindestens 50% verteuert hatten, sind hier Kosten von wenigstens 12 Milliarden Euro zu erwarten.
2. Die Baukosten werden fast ausschließlich aus Steuergeldern bestritten. Die DB AG kämpft für das Projekt, da ihr diese gigantische Summe quasi geschenkt wird.
3. Die Stadt Stuttgart wendet etwa eine Milliarde Euro zum Erwerb des Bahngeländes von der DB AG auf. Sie will damit etwa 100 Hektar Bauland gewinnen
4. Der Kopfbahnhof wird auf Dauer erhalten bleiben, da Bahngelände grundsätzlich per Gesetz ausschließlich dem Bahnbetrieb gewidmet ist. Eine Entwidmung wird nicht oder nur teilweise gelingen, weil der neue Tiefbahnhof für Dieselmotoren nicht zugelassen ist und weniger Kapazität hat als der derzeitige Bahnhof. Die Nutzung von Teilflächen ist durch den weiter verbleibenden Bahnbetrieb eingeschränkt.
5. Der Fahrzeitgewinn durch die Großprojekte für die Fahrgäste im Stuttgarter Raum und in den umgebenden Regionen wird im Mittel 30 Sekunden je Fahrt betragen (Rechnung der Sma im Jahre 2010 im Auftrag der Landesregierung).
6. Die Trassen- und Stationspreise, die je Zugfahrt zu bezahlen sind, erhöhen sich durch die neuen Anlagen erheblich. Da das Land für die Bestellung von Zügen vom Bund einen per Gesetz festgeschriebenen Betrag erhält, können bei Nutzung der neuen Bahnanlagen zwangsläufig weniger S-Bahnen, Regional- und Regionalexpress-Züge bestellt werden als bei der vorhandenen Infrastruktur.
7. Die Neubaustrecke wird die DB AG durch Einsparungen und Mehrerlöse um etwa 100 Mio. €/Jahr Euro besser stellen. Bund und Land müssen für ungedeckte Kosten von etwa 200 Mio. €/Jahr aufkommen!

8. Der geplante Streckenverlauf erfordert für die Zugfahrten wegen der im Vergleich zur jetzigen Strecke etwa doppelt so großen Höhendifferenzen einen wesentlich höheren Energieverbrauch; Die stärkeren Steigungen erfordern besonders leistungsstarke Züge verkehren.

9. Eingleisige Streckenabschnitte, Überkreuzungen ohne Brückenbauwerke und Mischbetrieb von ICE-, Regional- und S-Bahnen erschweren die Fahrplangestaltung, verschlechtern Anschlüsse und die Betriebsqualität.

10. Das durchschnittliche Zeitfenster je Zug an einem Bahnsteig beträgt beim neuen Tiefbahnhof in der Spitzenstunde nur etwa 10 Minuten, halb so viel, wie beim Durchschnitt der Knotenbahnhöfe der DB AG. Da schon Bahnhöfe mit 15 Minuten Zeitfenster große Probleme bereiten, muss damit gerechnet werden, dass Züge mit größerer Verspätung vielfach nicht in den Tiefbahnhof fahren können: Auch aus diesem Grund muss der Kopfbahnhof erhalten bleiben!

Die Kombilösungen und Alternativen

Sma und Heiner Geißler haben eine Kompromiss-Planung, die „Kombilösung“, vorgeschlagen: Der Kopfbahnhof soll mit etwa 8 Gleisen erhalten bleiben, der Tiefbahnhof auf 4 Gleise reduziert werden. Einige geplante Zulaufstrecken zum Tiefbahnhof entfallen. Die Verkehrsplaner Vieregge und Rößler schlagen eine Kombilösung vor, bei der ein viergleisiger Tiefbahnhof und ein unterirdischer Tunnel parallel zur bestehenden S-Bahn Trasse zum Flughafen gebaut werden sollen. Diese Kombilösungen vermeiden einen großen Teil der Nachteile von Stuttgart 21; vor allem halbiert sich das geplante Bauvolumen im Stadtbereich mit allen Risiken und Beeinträchtigungen. Die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm ist davon nicht betroffen. Schätzt man die voraussichtlichen Kosten dieser Lösungen auf der Basis der DB-Kalkulationen und Erfahrungen ab so ergibt sich für die S21-Kombilösungen:

Kalkulierte Baukosten: 50% von 4,5 Mrd.€:	2,3 Mrd.€
Risikoabdeckung für Baudurchführung: 50%:.....	1,2 Mrd.€
Sanierung Kopfbahnhof und Planungskosten:....	0,6 Mrd.€
<u>Rückzahlung Grundstückserlöse an die Stadt:....</u>	<u>0,4 Mrd.€</u>
<u>Summe Planung und Bau Kombilösungen:.....</u>	<u>4,5 Mrd.€</u>

Der Verfasser sieht die Möglichkeit, allein mit dem Bau des Teilstücks der Neubaustrecke vom Flughafen nach Wendlingen für 300 Mio.€ und einer moderaten Ertüchtigung vorhandener Anlagen in der Größenordnung von 1 Mrd. Euro den Flughafen mit direkten Zügen zu bedienen, die Fahrzeiten nach Ulm zu reduzieren und den Kopfbahnhof zu erneuern. Dank niedrigerer Infrastrukturkosten könnten mehr Züge im ganzen Land bestellt werden. Bürogebäude könnten über die Bahnanlagen gebaut werden, für Wohnungen gibt es frei werdende Flächen. Diese Alternativen sind leicht und schrittweise bis 2020 realisierbar (detailliert dargestellt in der Eisenbahn-Revue International, Heft 2, 2011).

Wer bringt aus welchen Motiven diese Projekte voran?

Das ist zu allererst die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft: Zwei Drittel ihrer Gewinne schafft sie aus steuerfinanzierten Geschäften; die weltweiten Geschäftsfelder sowie auch der Personenfern- und Güterverkehr erzeugen nur geringe Gewinne. Ein weiterer Zufluss vieler Milliarden Euro Steuergelder ist da hoch willkommen! Daraus resultiert, dass die DB AG Geheimhaltung pflegt, um die negativen Folgen der Pläne zu verheimlichen. Mehr noch: Es wurden sogar falsche Behauptungen und Unsinniges propagandartig kommuniziert.

Als im Rahmen der Schlichtungsrunden mit Heiner Geißler bislang verborgene Sachverhalte ans Tageslicht kamen, verstand es die DB AG, sie mit vielen Details zuzuschütten: Ein Erkenntnisprozess fand dabei kaum statt. Das gilt auch für den so genannten „Stresstest“, von dem nur die DB AG behauptet, er sei „bestanden“ – kein unabhängiger Gutachter, auch nicht die mit einem „Audit“ beauftragte Sma, bestätigte die vom Schlichter geforderte „gute Betriebsqualität“.

Was bewegte die Politiker im Bund, Land und Stadt, diesen Projekten mit den gigantischen Steuerbelastungen – richtiger Kreditaufnahmen – über Jahre hinweg mit großen Mehrheiten zuzustimmen? Ist es die „Faszination“, die Perspektive, Gigantisches zu bewegen?

Die geradezu fahrlässig erscheinende Gutgläubigkeit von Stadträten, Abgeordneten, Stadtoberhäuptern und Ministern gegenüber unglaubwürdigen Angaben und Behauptungen der DB AG offenbaren eine offensichtliche „Selbstbetäubung“. Sie wird bestätigt in dem Sachverhalt, dass namhafte unabhängige Bahnexperten sowie zahlreiche Fachveröffentlichungen über Jahre hinweg ignoriert wurden und werden.

Beispielhaft sei die Zahlung von 465 Millionen der Stadt Stuttgart genannt, die der DB AG für die Bahngrundstücke bis zum Jahre 2020 zinslos gegeben wurden – bis dahin wird sich die Steuerbelastung wegen der Zinsen auf etwa 1 Milliarde Euro belaufen. Offensichtlich hat die Stadt gar nicht geprüft, ob und wie weit die Bahngrundstücke durch die gesetzlich vorgeschriebenen Stilllegungs- und Entwidmungsverfahren überhaupt jemals frei werden können: In zahlreichen Fällen ist dies nicht genehmigt oder durch Gerichtsbeschlüsse untersagt worden: Wenn immer irgendein Bahnbetreiber auf Bahnanlagen fahren wollte (seien es selbst auch nur Freizeitverkehre!), solange langfristig irgendein Verkehrsbedarf erkennbar war, wurden regelmäßig die Stilllegung oder die Entwidmung verweigert.

Als Konsequenz ergibt sich, dass die Stadt mit einem Milliarden-Aufwand nur wenige verwertbare Flächen, im Wesentlichen jedoch Bahngelände erworben hat, dessen Ertrag durch den Bahnbetrieb weniger als ein Promille des Kaufpreises betragen dürfte.

Die Gegner der Großprojekte

Die relativ einfachen Sachverhalte und die katastrophalen Negativnutzen bewegten mehr und mehr Bürger, gegen die Pläne der DB AG zu protestieren: Bis zur Volksabstimmung fanden allein 100 Montagsdemonstrationen statt, Park- und Mahnwachen leisteten hunderttausende Stunden, alle Medien berichteten darüber: Allerdings deckten nur wenige die oben dargestellten Sachverhalte auf – eine Ausnahme bildet hier nur „der stern“ mit den Recherchen von Arno Luik. Die Bewegung der opponierenden Bürger wuchs und umfasste Menschen aus allen Schichten. Mit unglaublichem Engagement und Opferbereitschaft, mit vielen Ideen und Aktivitäten brachten sich viele Tausend Bürger in das „Bündnis gegen Stuttgart 21“ ein.

Die Befürworter

Auch wenn es Zehntausende waren, die demonstrierten und protestierten, so waren dies jedoch stets Minderheiten der Millionen Bürger im Land. Die Mehrheit wurde offensichtlich von den Argumenten der DB AG beeindruckt: Die Schnellzüge der „Magistrale Paris-Bratislava“ würden um Stuttgart herum („über Ingolstadt“ – so Bahnchef Grube) fahren, die Neubaustrecke würde nur gebaut, wenn auch der Tiefbahnhof käme, eine Beendigung der Projekte würde Milliarden Euro kosten, die Baukosten würden dem Land und der Stadt großenteils „geschenkt“ -- Argumente, die nie mit Fakten belegt wurden oder je belegt werden könnten.

Der Volksentscheid

Volksentscheide gelten als wesentliches Element der Demokratie, weil bislang erfahrbar war, dass die Bürger weit weniger anfällig für Versuchungen zur Geltungssucht sind als Politiker. Immer wieder haben Volksentscheide dazu geführt, dass das „rechte Maß“ gefunden und schwere Schäden am Gemeinwohl vermieden werden konnten. Die Schweizer Bürger haben durch Volksentscheide dafür gesorgt, dass statt gigantischer Prestigestrecken die Bahninfrastruktur im ganzen Land ausgebaut wurde: Nun fahren die Schweizer zweieinhalb so viele Bahnkilometer wie die Deutschen!

Daher schien es bis zum Schluss undenkbar, dass eine große Mehrheit der Bürger gegen Verhandlungen zu Ausstieg aus „Stuttgart 21“ votierte. Offensichtlich gelang es nicht, der Mehrheit der Bürger die oben genannten Fakten zu vermitteln: Der Verfasser nahm immer wieder wahr, dass eine Diskussion darüber abgelehnt wurde, dass ohne Angabe von Gründen die Aufnahme, die Kenntnisnahme dieser Sachverhalte verweigert wurde.

Pauschale Meinungen „nach Jahrzehnten Planung muss jetzt etwas geschehen“, „die Bahn wird das schon richtig machen“, „die Politiker werden schon richtig entschieden haben“, zeigen die Verweigerung.

Bürgerschaft in zwei „Lagern“

Die Bürgerschaft hat sich im Laufe der letzten zwei Jahre gespalten in „Befürworter“ und „Gegner“, in zwei Lager, die jeweils dem anderen beweisen wollen, wie recht sie haben. Gespräche, sachliche Auseinandersetzungen sind dabei verkommen zu Machtfragen „Wir setzen das durch“. Das dürfte vor allem auch die Stammwähler der über Jahrzehnte herrschenden CDU und FDP bewogen haben, nach der Wahlniederlage bei den Landtagswahlen nun „zurückzuschlagen“.

Diese Spaltung der Bürgerschaft in zwei Lager, erklärt auch die unerwartet hohe Wahlbeteiligung, unerwartet, weil von den Großprojekten noch einmal nicht die Hälfte der Bürger tangiert ist. Außerdem erklärt dies, warum die Befürworter sich für die Sache, für Fakten und Daten der Projekte gar nicht interessierten. Sie wollten siegen – egal wie mit welchen Konsequenzen! Daraus resultiert auch, dass die Kombilösungen gar nicht ernsthaft diskutiert wurden: Jede Gruppe sah sich siegesgewiss und brauchte keine Vermittlung.

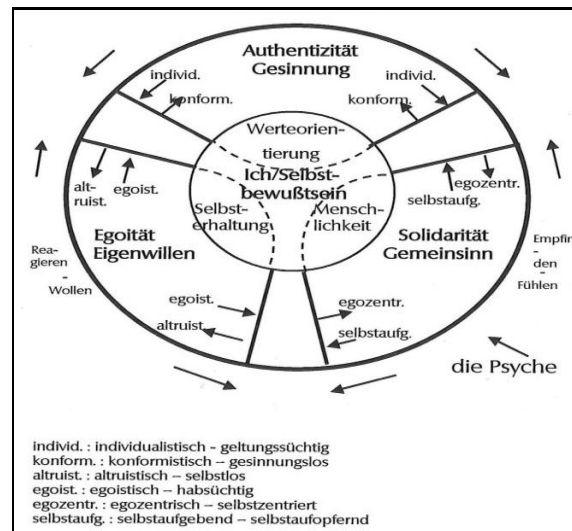
Unter diesen Umständen geriet das Thema, die Fragestellung der Volksabstimmung in den Hintergrund: Nur eine starke Minderheit hatte sich mit den Inhalten und Konsequenzen vertraut gemacht!

Für die Zukunft verheißt diese Situation nichts Gutes: Gelingt keine Mediation, so erscheint die Eskalation unvermeidbar: Anzeigen und Gerichtsverfahren werden den Baufortschritt hemmen, massive Demonstrationen können den Konflikt verschärfen, gewalttätige Auseinandersetzungen den Frieden und das Ansehen der Stadt zerstören. Dadurch werden Kosten und Zeitaufwand unermesslich steigen und zu fortwährendem Streit unter den Vertragspartnern führen.

Exkurs in die Persönlichkeitsstruktur

Will man die entstandene Situation tiefer verstehen, so müssen die Ursachen in der Struktur der Individualitäten der Beteiligten gesucht werden. Unabhängig von den persönlichen Wertvorstellungen und Lebensbildern kann man die Grundstruktur der Persönlichkeit, das „Selbst“ in drei Dimensionen verstehen. deren Ausprägung und Umfang voneinander abhängen: die Authentizität -- die Egoität -- die Solidarität, die besser mit dem Begriff der „Soziabilität“ (nach Alfred Adler) benannt wird, der Fähigkeit zur Empathie, zur Wahrnehmung und zum Mitfühlen Anderer.

Eine äquivalente Triade galt schon in der Antike in der Form der „Seelenbereiche“ des „Denkens- Fühlens und Wollens“. Sie erschienen in der Renaissance in den Idealen der „Wahrheit – Schönheit – Güte“; In der Französischen Revolution und in den nachfolgenden Demokratien kehrte diese „Dreigliederung“ in den Idealen der „Freiheit – Gleichheit – Brüderlichkeit“ wieder, die dann auch Grundlage unseres Grundgesetzes wurden.



Im Zeitalter der „Individualität“ müssen diese drei Dimensionen in der Grundstruktur des „Selbst“ gefunden werden, im Kern der Persönlichkeit. Sie sind voneinander abhängig: Je nach der relativen Größe einer Dimension bemessen sich die anderen beiden Bereiche. Eine Person mit ausgeprägtem Egoismus hat weniger Gemeinsinn, auch ein ausgeprägter Hang zur Selbstdarstellung, zur Überheblichkeit reduziert die Empathie. Wenn man landläufig von „ausgeglichener Persönlichkeit“ spricht, so meint man damit offensichtlich eine Persönlichkeitsstruktur, in der die drei Dimensionen im Gleichgewicht, d.h. gleich stark ausgebildet sind.

Im Extrem kann jede der drei Dimensionen so stark ausgeprägt sein, dass sie die anderen zur Unkenntlichkeit dezimiert: Dann wird zu Recht „Sucht“ diagnostiziert, die dazu führt, dass der Betroffene kaum noch in der Lage ist, sein Verhalten in freien Entscheidungen zu bestimmen: Es sind dies – durchaus verbreitet: „Geltungssucht - Habsucht – Machtsucht“.

Die Situation verstehen

Die Verantwortlichen der DB AG werden am Gewinn gemessen, sie erhalten „Boni“, abhängig vom Gewinn. Klar ist, dass sie die Dimension der „Egoität“ expandieren indem sie „Egoismus“ pflegen: Das geht zu Lasten der „Solidarität“: Das Gemeinwohl, die Fragen nach Staatsverschuldung und Steuerlast, stehen hinten.

Die Politiker, die die gigantischen Projekte unkritisch beschlossen haben, pflegen offensichtlich ihre „Authentizität“, indem sie sich profilieren möchten, auch hier mit der Tendenz, das Gemeinwohl, den Bereich der „Solidarität“ zu dezimieren. Dieses Zusammenwirken zeigt die unheilvolle Tendenz, dass beide Gruppen das Gemeinwohl tendenziell ignorieren und de facto beschädigen.

Die im Bündnis in freier Weise zusammenwirkenden Bürger entwickelten einen erstaunlichen Gemeinsinn, über alle Vereine, Gruppen und Initiativen hinweg.

Sie brachten persönliche Opfer, spendeten und sammelten hunderttausende Euro. Praktizierenden Egoisten und Profilierungssüchtigen ist eine solche Persönlichkeitsstruktur fremd, sie wird abgelehnt, will nicht verstanden werden. Da im Unbewussten oft Egoismus und Selbstbezug negiert werden, der Gemeinsinn dagegen geschätzt wird, grenzen sich egoistisch- und geltungsmotivierte Menschen gegenüber Gemeinsinnorientierten ab -- so wie Alkoholiker meist Abstinente und Maßhaltende hassen, um sich in ihrem Selbstwertgefühl zu erhalten.

Die überstarke Ausprägung der Authentizität gilt sicher nur für eine Minderheit, mehrheitlich ist der Egoismus ausgeprägt: Sind doch die meisten Menschen aufgrund der Erziehung und des sozialen Umfeldes tendenziell egoistisch oder sogar habsüchtig. Zwar empfinden die meisten unbewusst, dass unser Gemeinwesen nur aufgrund des Gemeinsinns existiert -- da sie ihn jedoch nicht im notwendigen Umfang aufbringen, schauen mit Verachtung auf diejenigen, die ihn pflegen. Dies führt wiederum dazu, dass sie keine Offenheit gegenüber den „Anderen“ pflegen, keine Argumente aufnehmen, nicht kommunizieren. Umgekehrt gilt das Gleiche: Wer sich um das Gemeinwohl sorgt und sich darin engagiert, kann nicht verstehen, wie andere des Geldes wegen oder des Ruhmes wegen das Gemeinwesen schädigen.

Die Konsequenzen

Die Folgen werden sich bald nach dem Baubeginn zeigen. Faktisch werden 17 Kilometer meist sichtbare Wasserrohre das Stadtbild verunstalten, wird der Südflügel des historischen Bahnhofs abgerissen, der Schlossgarten inmitten der Stadt aufgegraben, werden Millionen Tonnen Erdreich per Lastwagen durch die Stadt transportiert. Nach zwei Dritteln der Bauarbeiten sind die vereinbarten Geldmittel aufgebraucht: Die DB AG hat de facto schon erklärt, dass sie nur weiter bauen wird, wenn weitere Steuermittel fließen.

Das erscheint fraglich, weil die die Euro- und Schuldenkrise im Jahre 2012 auch Bundesrepublik in voller Härte treffen wird: Sie erhält keine weiteren Kredite, die Finanzierung stockt, die Stadt besteht in ihrem Herzen aus ruinenartigen Bauwerken, über deren Verwendung es Streit und Hader gibt. Währenddessen ist der bereits jetzt heruntergekommene Kopfbahnhof zwar funktionsfähig aber dennoch marode, da er keine Pflege und Erneuerung erfährt. Die Befürworter ärgern sich maßlos darüber, dass sie sich von Bahnverantwortlichen und Politikern haben einschläfern lassen, dass sie dümmsten Argumenten aufgesessen sind. Die Verantwortlichen der Stadt sehen sich in Ihrer Fahrlässigkeit bei dem Grundstückserwerb quasi nach Hameln ins Märchen vom „Rattenfänger“ versetzt. Alles das sind Voraussetzungen, dass der Konflikt eskaliert, in Gerichtsprozessen mündet und schließlich sogar gewalttätig werden könnte.

Die Folgen

Die Stuttgarter Großprojekte sind nur der Schlussstein eines Gesellschaftsgebäudes, das jahrzehntelang auf Schuldenmachen aufgebaut wurde, mit der Erwartung, Reiche und Superreiche, Versicherungen, Fonds und Banken würden endlos immer neue Schulden finanzieren. Der inzwischen gigantische Strudel in immer tieferer Verschuldung wird letzten Endes erzeugt durch den allgemein tolerierten, ja gepflegten Egoismus der Bürger, die vom Staat immer mehr fordern als sie zu geben bereit sind und durch die Profilierungssucht der Politiker, die mit Großartigem glänzen wollen.

Der dadurch kollektiv verdrängte Gemeinsinn hat dazu geführt, dass Bund Länder und Gemeinden in Deutschland inzwischen mit 2.100 Milliarden Euro verschuldet sind; Allein im Jahre 2012 müssen 280 Milliarden Euro getilgt werden. Das ist völlig unmöglich, betragen doch die gesamten Steuereinnahmen nur 570 Milliarden. Sie reichen noch nicht einmal zur Deckung der Ausgaben, der Schuldenstand soll ja noch weiter erhöht werden! Die Kreditgeber werden die etwa 300 Milliarden Euro nicht aufbringen, weil sie erkennen, dass eine Rückzahlung offensichtlich ausgeschlossen ist. Daher ist nicht absehbar, wie die Bundesrepublik im Laufe des Jahres 2012 zahlungsfähig bleiben will. Bevor die Gehälter der Beamten und Angestellten, die Hartz-IV-Beträge und andere Leistungen gekürzt werden, werden hoffentlich die Projekte, die vor allem dem Gewinn der Aktiengesellschaft Deutsche Bahn dienen und das Geltungsbedürfnis der Politiker befriedigen, eingestellt werden: Allen anderen voran Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm.

Ein Ausstieg im Konsens, eine De-Eskalation der Konflikte erscheint durchaus möglich mit einer wirklichen Schlichtung, in der die „Schlichtungsvorschläge“, z.B. die Kombilösungen ernsthaft geprüft und erwogen werden. Sie bieten ja -- leicht nachvollziehbar -- bessere Lösungen für weit weniger Aufwand und sind mit den derzeitigen Planungen kompatibel: Es fallen Teile der geplanten Anlagen weg, die ohnehin zu erhaltende Kopfbahnhof wird teilweise saniert, teilweise stillgelegt.

Gelingt das nicht, wird unser Gemeinwesen zu Recht in Unruhen und Aufstände geraten, die von überwältigender Mehrheit der Bürger getragen werden. Dann, wohl erst dann, werden die Mehrheiten der Politiker und der Bürger erkennen, was zur Zeit versäumt wurde, was sie versäumt haben und wie sie dazu ungewollt beigetragen haben, unser Gemeinwesen in eine Krise zu steuern, die derzeit noch gar nicht vorstellbar ist!

Diese Zusammenhänge sind detailliert dargestellt in:
Karl-Dieter Bodack:

Sich selbst entdecken -- Andere verstehen, Schritte zu Selbstentwicklung und erfolgreicher Zusammenarbeit
5. erweiterte Auflage, erscheint im Dezember 2011 im Shaker Verlag, Aachen.

