

06. Juli 2016, von Michael Schöfer

Sie haben es ja so gewollt

Verantwortungslose Menschen täuschen die Öffentlichkeit, verursachen Chaos und überlassen dann den von ihnen angerichteten Schlamassel großzügigerweise ihren Nachfolgern. Nein, ich rede hier zur Abwechslung einmal nicht über den Brexit und dessen Protagonisten David Cameron, Boris Johnson oder Nigel Farage, sondern über das Bahnprojekt "Stuttgart 21". Warum in die Ferne schweifen...? Die Stuttgarter Zeitung berichtet, dass der Bundesrechnungshof intern davon ausgeht, dass Stuttgart 21 am Ende bis zu zehn Milliarden Euro kosten könnte. "Auf 6,5 Milliarden Euro war das Projekt Stuttgart 21 zuletzt offiziell veranschlagt worden. Der Bundesrechnungshof legt jedoch erheblich höhere Kosten zugrunde: Nach umfangreichen, mehr als dreijährigen Prüfungen kalkuliert er mit Kosten in Höhe von bis zu zehn Milliarden Euro, die auf die Steuerzahler und die bundeseigene Deutsche Bahn AG zukommen. (...) Wer die Mehrkosten tragen soll, ist ungeklärt. Im schlimmsten Fall droht eine Bauruine, wenn das Geld ausgeht." [1]

Ursprünglich (1995) wurden die Kosten des Mammut-Projekts auf 2,45 Mrd. Euro taxiert, später hat man den Finanzierungsbedarf peu à peu erhöht. 2013 sprach die Bahn von Planungs- und Baukosten in Höhe von 4,73 Mrd. zuzüglich eines Risikopuffers von 1,796 Mrd. Euro, ergibt summa summarum besagte 6,5 Mrd. Euro. Kritiker behaupteten stets, die offiziellen Zahlen seien geschönt, das Projekt werde wesentlich teurer als geplant. Aber sie wurden immer wieder rüde abgebügelt.

Ein Beispiel: Als S21-Gegner Mitte 2008 mithilfe eines Gutachtens die Kosten für den Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs auf 6,9 bis 8,7 Mrd. Euro bezifferten, wies die Bahn dies entrüstet als "haltlos" zurück. Oliver Schumacher, Leiter Unternehmenskommunikation, und Martin Walden, Leiter Kommunikation Infrastruktur und Dienstleistungen: "Das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm ist eines der am besten und umfassendsten geplanten Projekte der Deutschen Bahn AG. Daher ist davon auszugehen, dass der derzeit vorgesehene Kostenrahmen eingehalten wird." [2] Der geneigte Leser darf sich übrigens herausuchen, was die Bahn damals als "derzeit vorgesehenen Kostenrahmen" definierte: 2,8 Mrd. Euro (Stand Juli 2007) oder 5,08 Mrd. Euro (Stand August 2008).

Der baden-württembergische Innenminister Heribert Rech (CDU) warf den Gutachtern "gravierende handwerkliche Fehler" vor. Sie zeigten "wenig Kenntnis von der tatsächlichen Baupreisentwicklung" und "die prognostizierten Baupreissteigerungen von bis zu 5,5 Prozent pro Jahr" seien "reine Spekulation". Rech versicherte ebenfalls: "Das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm ist eines der am besten und umfassendsten geplanten Projekte der Deutschen Bahn AG." Den Grünen, seinerzeit in der Opposition, empfahl er, "sich an die Fakten zu halten". [3] Das Gutachten habe 'wesentliche handwerkliche Fehler', kritisierte auch ein gewisser Günther Oettinger (CDU), in jenen Tagen Hausherr der Villa Reitzenstein, dem Amtssitz des Ministerpräsidenten.

Nur dumm, dass sie sich ständig korrigieren mussten. Aber es folgte, ganz so als sei es durch das lausige Drehbuch eines B-Movies vorgegeben, das offenbar einstudierte Leugnen: Die Berechnungen der Kritiker seien "nicht nachvollziehbar", Stuttgart 21 hingegen "solide kalkuliert" und die Kostenberechnung des Projekts selbstverständlich "tragfähig". Nebenbei bemerkt: Das Verkehrsplanungsbüro von Viereggs-Rössler, das 2008 die Studie im Auftrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Stuttgarter Gemeinderat und des BUND erstellte, kam Anfang 2016 auf Gesamtkosten in Höhe von 9,8 Mrd. Euro und liegt damit exakt auf der Linie des Bundesrechnungshofes. So viel zu "wenig Kenntnis" und "handwerklichen Fehlern".

Ähnlich wie in Großbritannien die Köpfe der Leave-Kampagne, haben sich die Urheber von Stuttgart 21 inzwischen aus dem Staub gemacht bzw. ihren Rückzug angekündigt. Heribert Rech musste 2011 nach der verlorenen Landtagswahl auf den harten Oppositionsbänken Platz nehmen und ist mittlerweile aus dem Landtag ausgeschieden. Günther Oettinger wurde nach etlichen Peinlichkeiten (u.a. Filbinger-Trauerrede, verpatzte Ansprache auf Englisch) bereits 2010 weggelobt und ist heute EU-Kommissar für Digitale Wirtschaft und Gesellschaft. Stuttgarts Oberbürgermeister Wolfgang Schuster (CDU) ist Vorstandsvorsitzender der Deutsche Telekom Stiftung. Bahnchef Hartmut Mehdorn ist nach einem Umweg über Air Berlin sowie den berühmt-berüchtigten Flughafen Berlin Brandenburg im Ruhestand. Volker Kefer wiederum, der einer breiteren Öffentlichkeit von den Stuttgarter Schlichtungsgesprächen her als durchaus jovialer Bahn-Vorstand in Erinnerung geblieben ist, wird im September 2017 aus dem Unternehmen ausscheiden. Was bleibt, ist das gigantische Bahn-Projekt mit seinen horrenden Baukosten. Kleines Schmankerl am Rande: "EU-Kommissar Oettinger will Spanien und Portugal mit Bußgeldern bestrafen, weil die beiden Länder 2015 ihre Haushaltsverpflichtungen nicht erfüllt haben. Nur so könne die EU-Kommission ihre Glaubwürdigkeit bei der Einhaltung von Etatregeln bewahren." [4] Glaubwürdigkeit und Einhaltung des Budgets hätten auch ihm gut zu Gesicht gestanden, aber Madrid und Lissabon sind anscheinend nicht mit Stuttgart gleichzusetzen.

Analog zum Brexit gab es 2011 eine Volksabstimmung zu Stuttgart 21. Die Baden-Württemberger durften über das "S 21-Kündigungsgesetz" befinden. 58,9 Prozent sprachen sich dagegen und damit für das Bahn-Projekt aus. Selbst in der Landeshauptstadt plädierten 52,9 Prozent der Wählerinnen und Wähler für den Umbau ihres Hauptbahnhofes. Wer der Auffassung ist, der Beschluss über den Ausstieg Großbritanniens aus der EU müsse wegen den Unaufrichtigkeiten im Vorfeld des EU-Referendums rückgängig gemacht werden, müsste eigentlich spätestens jetzt auch den Ausstieg aus Stuttgart 21 fordern, denn offenkundig wurde hier ebenso gelogen. Doch die Würfel sind gefallen, die Sache ist entschieden. Das ist jedenfalls meine Meinung. Und die gilt wohl gemerkt für beide Volksabstimmungen. Nun müssen die Bürgerinnen und Bürger eben notgedrungen die explodierenden Kosten des Bahn-Projekts mittragen, sie haben es ja so gewollt. Sage keiner, er habe es nicht gewusst oder zumindest ahnen können. Dass man mitten im Herz von Stuttgart eine Bauruine zurücklässt, kann ich mir nicht vorstellen.

Was lernen wir daraus? Erstens, dass Volksabstimmungen nicht immer der Weisheit letzter Schluss sind, ihnen aber dennoch in einer Demokratie die höchste Legitimität zukommt. Zweitens, dass Politiker, wenn man ihnen freie Hand lässt, gelegentlich noch viel unvernünftiger entscheiden, denn ohne den starken Bürgerprotest hätte sich keiner über die absehbar hohen Kosten von Stuttgart 21 beklagt, das Projekt wäre in den Parlamenten nämlich einfach durchgewunken worden. Das Bahn-Projekt kann sich ebenso wie der Brexit als Schuss in den Ofen entpuppen. Aber beides kann man vermutlich erst in zehn oder 15 Jahren wirklich beurteilen. Gut möglich, dass dereinst die meisten mit dem fertiggestellten Bahnhof trotz der horrenden Kosten zufrieden sind. Unter Umständen erweisen sich auch die düsteren Prophezeiungen in Bezug auf die Wirtschaft Großbritanniens bloß als Angstmache. Keep Calm and Carry On (ruhig bleiben und weitermachen).



[1] Stuttgarter Zeitung vom 05.07.2016

[2] pressrelations, Pressemitteilung der Deutschen Bahn AG vom 18.07.2008

[3] Landesportal Baden-Württemberg vom 23.07.2008

[4] tagesschau.de vom 04.07.2016