

Rückschau: Große Baustelle, gute Geschäfte?

Wer profitiert wirklich vom Milliarden-Bau "Stuttgart21"?

(© SR) Von Ingo Blank

Stuttgart 21 muss kommen, sagen die Befürworter des Projekts. Es geht um die Zukunft Baden-Württembergs, ja Deutschlands. Stuttgart 21 muss verhindert werden sagen die Gegner, weil das Projekt nur wenigen nützt und den meisten schadet. Tatsächlich geht es bei Stuttgart 21 offenbar weniger um eine bessere Bahn und vielmehr um ganz andere Interessen.

Stuttgart 21 beschert der Stadt einen hypermodernen Bahnhof und den Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz. Eine einmalige Chance sagen die Befürworter. Allerdings seien die Vorzüge nicht ausreichend kommuniziert worden und man müsse noch Überzeugungsarbeit leisten um die Bürger besser mitzunehmen. Noch wehren sich viele mit Händen und Füßen gegen das Projekt.

Was ist an dem neuen Bahnhof eigentlich besser?

Auch Egon Hopfenzitz wurde von Wasserwerfern beschossen. Der heute 80-Jährige war von 1981 bis 1994 Vorsteher des Stuttgarter Bahnhofes. Er sieht keinen vernünftigen Grund, Milliarden zu verbuddeln. Der alte Bahnhof sei besser als der neue je werden könne.

Egon Hopfenzitz:

„Der jetzige Bahnhof ist einer der pünktlichsten Bahnhöfe der Bundesrepublik. Er steht in der Pünktlichkeit hinter München an zweiter Stelle. Jeden Tag hat der Bahnhof Verspätungen abgebaut. Also von der Verspätung her ist der Bahnhof leistungsfähig. Er eignet sich auch für die Hochgeschwindigkeitsstrecke. Es kommen ICEs, jede Stunde zwei. Alle zwei Stunden endet einer. Der TGV fährt nach Stuttgart. Kein Mensch kann sagen Stuttgart würde abgehängt, nachdem heute schon eine große Zahl von Hochgeschwindigkeitszügen fahren und für die Zukunft wäre es mir überhaupt nicht bange. Der Bahnhof hat noch bauliche Reserven. Wir sind pünktlich, Hochgeschwindigkeitszüge haben wir schon, und die Kapazität zu weiterem Ausbau ist jederzeit vorhanden“, sagt er.

Der neue Tiefbahnhof ist dagegen für immer auf acht Gleise begrenzt, gegenüber den 17 heutigen. Das soll durch kürzere Haltezeiten kompensiert werden. Statt kreuzungsfreiem Ein- und Ausfahrten wie im bestehenden Gleisvorfeld, gibt es außerdem eingleisige Zufahrten und Kreuzungspunkte.

Ohne Probleme könne man zu den vorhandenen 17 noch vier weitere Gleise dazubauen. Der neue Tiefbahnhof sei dagegen dauerhaft auf acht Gleise begrenzt.

Egon Hopfenzitz ist überzeugt, dass es bei Stuttgart 21 gar nicht um die Bahn geht: *„Für mich ist das schon seit Beginn an kein Bahnprojekt, sondern es ist ein Immobilienprojekt, unter dem die Bahn leidet, weil sie einen neuen Bahnhof bekommt, der nicht so leistungsfähig ist wie der alte.“*

Selbsts Bahn-Fans sind gegen das Projekt

Interessant, dass sich ausgerechnet die größten Bahn-Fans gegen S21 wehren. Auch beim Fahrgastverband Pro Bahn schrillen längst die Alarmglocken. Der kleinere Tiefbahnhof wird nach dessen Ansicht wesentlich anfälliger für Verspätungen. Und wozu braucht man einen Durchgangsbahnhof, wenn 90 Prozent der Reisenden hier aussteigen?

Für die allermeisten Fahrgäste bringe das nur Nachteile, sagt Sabine Lacher von Pro Bahn: *„Wir beseitigen damit auf jeden Fall kein Nadelöhr, sondern wir schaffen Probleme für Fahrgäste, die jetzt ebenerdig umsteigen können und nachher Treppen, Rolltreppen und Fahrstühle benutzen müssen“*.

Wenn aber gerade die größten Bahn-Anhänger keine Vorteile in S21 sehen, wem nutzt das Projekt dann? Vielleicht kommt man der Antwort näher, wenn man weiß, dass drei der letzten vier Bahnchefs vorher Manager beim Daimler-Konzern waren. Rüdiger Grube, Hartmut Mehdorn und Heinz Dürr haben das Projekt vehement vorangetrieben.

Geht es in Wirklichkeit um Immobiliengeschäfte?

In Stuttgart scheint im Zeichen des Sterns manches möglich, was anderswo längst verworfen wurde. Denn von den ursprünglich geplanten Tiefbahnhöfen in Deutschland ist nur noch Stuttgart übrig geblieben.

Die Idee, alles unter die Erde zu verlegen, wird Heinz Dürr zugeschrieben. Die Bahngrundstücke mitten in der Stadt – eine potenzielle Goldgrube für Investoren.

Gangolf Stocker ist der Gründer der Bürgerinitiative „Leben in Stuttgart - Kein Stuttgart 21“. Der Stadtrat ist ebenfalls überzeugt, dass es bei dem Projekt nicht um eine bessere Bahn geht, sondern um Immobiliengeschäfte und am Ende um mehr Autoverkehr. Denn wenn der Bahnhof und die Gleise verschwinden, wird aus dem frei werdenden Gelände ein riesiger Baugrund in bester Lage.

Eigentlich ist S21 ein Immobilienprojekt. Die Schienen müssen oben weg, damit man die Grundstücke verkaufen kann. Die großen Baukonzerne werden an diesem Projekt verdienen, die Banken werden an diesem Projekt verdienen und Investoren werden an diesem Projekt verdienen. Die Kosten aber, für die dafür notwendige Tieferlegung der Gleise und des Bahnhofs, tragen die Steuerzahler.

Und die Kosten werden weiter steigen: „Berechnungen von unabhängigen Gutachtern und Wissenschaftlern kommen auf eine Größenordnung von 6,9 bis 8,7 Milliarden für Stuttgart 21, und ich vermute es wird sogar noch mehr werden“, sagt Stocker.

Als Gegenleistung wird den Stuttgartern ein neues Stadtviertel mit herausragender Architektur und hohen Sozial- und Umweltstandards versprochen. Aber die neue Stadtbibliothek und die benachbarten Bankentürme im ersten Bauabschnitt schrecken eher ab. Viele Stuttgarter glauben den Versprechen nicht.

Einige Meinungen von Stuttgarter Bürgern

„So wie es jetzt schon aussieht geht niemand dar rüber zum Vergnügen.“

„Wenn es so wird, wie das was da schon steht, dann brauche ich kein neues Stadtviertel.“

„Ich befürchte, dass praktisch nur Abschreibungsobjekte entstehen, die für Großbetriebe wie Versicherungen, Banken und Autofirmen sozusagen zweckdienlich zur Steuer- oder Kostenabschreibung sind, während die Stadt dann Steuereinnahmen vermissen wird.“

Mit ECE steht der Großinvestor schon fest

Ein Großinvestor steht auf jeden Fall schon fest: ECE. Der Marktführer für innerstädtische Shopping-Center will mit Partnern ein gigantisches Einkaufszentrum errichten. Eine Verkaufsfläche mit 43.000 qm und über 1600 Parkplätzen möchte ECE mit Partnern am Mailänder Platz in Stuttgart errichten. ECE expandiert seit Jahren in ganz Deutschland. Die riesigen Center führen fast überall zu deutlichen Einbußen beim eingesessenen Einzelhandel.

Der Architekt und Stadtplaner Holger Pump-Uhlmann befasst sich seit Jahren mit dem Thema und wurde wegen seiner kritischen Äußerungen auch schon von ECE verklagt. Der Experte sagt: *„Das Center selbst wird große Teile des Umsatzes aus der Innenstadt Stuttgarts in sich aufsaugen. Gleichzeitig wird der Verkehr massiv ansteigen. Das ist von den Entwicklern natürlich auch gewollt. Insbesondere der Individualverkehr. Deshalb gibt es große Parkplätze auf diesen Centern. Denn die Kofferräume der Autos sind die größten Einkaufstaschen. Das ist die Ideologie die dahinter steckt.“*

Dabei sind die Straßen im Stuttgarter Kessel schon heute stark überlastet und die Feinstaubwerte die höchsten der Republik.

Doch statt den Verkehr einzuschränken wird nach den aktuellen Plänen künftig noch mehr Verkehr in die Innenstadt gezogen und mit der Bebauung des Gleisvorfeldes eine für das Stuttgarter Klima wichtige Luftschneise bebaut.

Stuttgarter Oberbürgermeister steht zu Investor

Trotzdem wird der Stuttgarter Oberbürgermeister die vom Investor ECE gewünschte Zahl an zusätzlichen Parkplätzen in der Innenstadt genehmigen. Er hat sich damit gegen den Willen des Stadtrats auf die Seite des Investors geschlagen.

Die Parteinahme für die Investoren sei kein Zufall, sagen Kritiker. ECE habe über Jahre ein feines System entwickelt, um Politiker und Honoratioren für sich zu gewinnen. Eine wichtige Funktion habe dabei die von ECE gegründete Stiftung mit dem Namen „Lebendige Stadt“.

Und siehe da: Christoph Ingenhoven ist dabei, der Architekt von Stuttgart 21. Und Dr. Wolfgang Schuster, der Oberbürgermeister von Stuttgart. Der trat allerdings aus, als das zu einem öffentlichen Thema wurde. Genau wie Tanja Gönner, die Verkehrs- und Umweltministerin von Baden-Württemberg. Immer noch im Vorstand ist Friederike Beyer, die neue Lebensgefährtin des Ex-Ministerpräsidenten und jetzigen EU-Kommissars Günther Oettinger.

Alle Beteiligten weisen jeden Filz-Vorwurf von sich und die Stiftung „Lebendige Stadt“ schreibt, dass sie in keiner Weise etwas mit dem Projekt Stuttgart 21 zu tun habe.

Kritiker sprechen von Lobbyverein und Filz

Zum Schaden von ECE werden die pompösen Events und Treffen der Stiftung aber wohl auch nicht sein, meinen Kritiker.

„Für mich ist die Stiftung nichts weiter als ein Lobbyverein, der darauf zielt, ein Netzwerk zu

knüpfen zu hochrangigen Politikern auf Kommunal- und auf Landesebene sowie zu Vertretern der Finanzwirtschaft und der Immobilienwirtschaft. Dies zum Zwecke der besseren Durchführbarkeit von groß angelegten Einkaufszentren in den bundesdeutschen Innenstädten“, fasst Holger Pump-Uhlmann seine Erfahrungen zusammen.

Die Befürworter werden sich tatsächlich noch anstrengen müssen, wenn sie das widerspenstige Volk noch davon überzeugen wollen, dass die Milliarden auch zu seinem Besten ausgegeben werden.

Wir haben natürlich auch die Befürworter von Stuttgart 21 um ein Interview gebeten. Aber weder die Stadt noch ECE oder die Stiftung „Lebendige Stadt“ wollten vor die Kamera.

Die ausführlichen schriftlichen Antworten können sie als Zusatzlinks (oben rechts) aufrufen!

Dieser Text informiert über den Fernsehbeitrag vom 19.10.2010. Eventuelle spätere Veränderungen des Sachverhaltes sind nicht berücksichtigt