

# „Stuttgart 21“

## – Babylonischer Turm unseres Gemeinwesens?

Karl-Dieter Bodack



basierend auf gemeinfreiem Bild – Quelle: Wikipedia

*Da erhält endlich einmal eine Stadt einen ganz neuen Bahnhof und eine Million Quadratmeter neue Bauflächen – welch ein Glücksfall! Wie kann es sein, dass sich darüber seit zwei Jahrzehnten Bürger, Politiker, Ingenieure und Bahnexperten streiten, ja befehden... obwohl doch schon die Bauarbeiten in vollem Gang sind? Suggestieren die anhaltenden Montagsdemonstrationen (am 15. Juni war es die 275ste!), fünf Jahre Tag- und Nacht-Mahnwache, dass hier unhaltbare Zustände, vergleichbar mit denen am Ende der DDR herrschen?*

**W**ie kann sich eine Gesellschaft in eigentlich ganz rationalen Fragestellungen derart spalten: Leistet der neue Bahnhof 34 oder 52 Züge in der Spitzenstunde, mehr oder weniger als der derzeitige? Können die Züge im Gefälle des neuen Bahnhofs sicher gebremst werden oder nicht? Können die 62 km Tunnelstrecken unter der Stadt zuverlässig ohne Gebäudeschäden und ohne Risiken für die Mineralwasserquellen gebaut werden oder nicht:

Alle diese Problemfelder werden von Bürgern, Politikern und Experten kontrovers beurteilt – nicht nur

das: Der Riss quer durch alle Gruppen ist inzwischen so tief, dass eine rationale Klärung der strittigen Probleme unmöglich erscheint. Die regierenden Politiker, die Deutsche Bahn AG und die von ihr beauftragten Planer und Unternehmen sprechen und korrespondieren *de facto* überhaupt nicht mehr mit denjenigen, die sie als „Gegner“ outen: Hunderttausende Bürger, deren Steuergelder man verbraucht, sehen sich missachtet, obwohl sie ganz rationale, weitgehend technisch-naturwissenschaftliche Probleme in den sozialen Kontext stellen!



Dabei wird der weltanschauliche Grundkonflikt, der sich hinter und unter „Stuttgart 21“ orten lässt, gar nicht einmal artikuliert: Da stehen sich diejenigen, die das Bahnreisen als Notfall für den Ausnahmezustand „kein Pkw verfügbar“ sehen, denjenigen gegenüber, denen das Bahnreisen Lebenskultur darstellt. Denn: Pkw-Affine sehen Züge am liebsten als U-Bahn in Betonröhren, die anderen wollen Stadt-Land-Fluss aus den Bahnfens-tern erleben und auf die schönen Panorama-Ein- und -Ausfahrten Stuttgarts nicht verzichten. Diese kontroversen Lebenshaltungen blieben bislang weitgehend verborgen! Wie lässt sich dieses soziale Geschehen verstehen? Ist es vielleicht sogar symptomatisch für politisch-sozial-wirtschaftliche Entwicklungen in unserem Lande? Um dies zu verstehen, müssen die Größenordnungen des Bauvorhabens „Stuttgart 21“ gesehen werden:

### Kostenexplosion versus Nutzenimplosion



Das Projekt wurde schon vor vielen Jahren von Bahnexperten und vom Bundesrechnungshof auf Gesamtkosten von mindestens sechs, wahrscheinlich sieben und möglicherweise acht Milliarden Euro taxiert. Nun kommt auch der Bahnvorstand nach ursprünglich zwei, dann vier, nun auf sechs und nahe sieben Milliarden Euro Baukosten: 7.000 Millionen Euro für einen Bahnhof! Eine Schule kostet zehn Millionen – dieser Bahnhof kostet so viel wie 700 Schulen, so viel wie 1.000 durchschnittliche Rathäuser, so viel wie zehntausend Wohnhäuser!

Was bewegt Parteien und Politiker, Vorstände und Aufsichtsräte dazu, einen solchen, wahrhaft gigantischen Betrag für einen Bahnhof auszugeben? Er könnte doch auch dafür verwendet werden, um an 1.000 Orten marode Bahnhöfe zu durchschnittlich sieben Millionen Euro neu zu bauen – Deutschland hätte damit statt heute vielfach ruinenartiger „Empfangsgebäude“ wohl die schönste Bahn der Welt! Mehr noch, überall gibt es im Bahnnetz Engpäs-

se, marode Brücken und Tunnel, Lücken in der Elektrifizierung: Mit den Stuttgarter Milliarden wären deutschlandweit alle Schwachstellen behoben – wir hätten endlich das Schienennetz, das mehr Verkehr leisten, das Straßennetz entlasten und den CO<sub>2</sub>-Ausstoß vermindern könnte!

Analysiert man die Pläne, so erkennt man, dass die geplanten Bahnanlagen:

- weniger Züge zulassen als die vorhandenen: Gemäß DB-Vorgaben sind 32 Züge/Stunde geplant, derzeit könnten 56 geleistet werden (Vie-regg-Rößler, 2011);
- manche Zuganschlüsse wegen halbiert Gleiszahl nicht mehr zulassen, Fahrgäste müssen längere Wartezeiten in Kauf nehmen;
- wegen ihrer Tieflage, bei Bahnsteigen Treppen und Aufzüge erfordern, während im vorhandenen Bahnhof ebenerdige Zugänge zu allen Zügen vorhanden sind;
- statt der heute horizontalen Bahnsteige in Zukunft Gleise und Bahnsteige mit Gefälle haben und damit Gefährdungspotenziale für Bahnbetrieb und Reisende schaffen;
- im Brand- und Katastrophenschutz wegen beengter Zugänge und daher sehr langer „Räumungszeiten“ bislang unlösbare Probleme aufweisen;
- Zugoperationen, z. B. An-/Abkoppeln von Triebfahrzeugen oder Wagen ausschließen;
- nur einen durchschnittlichen Fahrzeitgewinn von 30 Sekunden je Fahrt für den Fahrgast schaffen.

Demgegenüber könnten bescheidene Ausbauten vorhandener Infrastruktur vergleichbare Nutzeffekte vor allem für den Bahnverkehr und dessen Fahrgäste schaffen<sup>[4]</sup>.

Wie steht die Deutsche Bahn AG zu diesem Projekt? Sie hat es nicht erfunden, jedoch vor zwei Jahrzehnten zunächst propagiert. Als die Größenordnung, die Risiken und Konsequenzen erkannt wurden, stieg sie aus... und wurde von den Politikern der Stadt und des Landes so unter Druck gesetzt, dass sie sich fügte und weiter plante. Als die gigantische Kostendimension nicht mehr zu leugnen war, wollte die DB AG erneut ansteigen – droht doch den Verantwort-

lichen wegen der Unwirtschaftlichkeit des Projekts der Vorwurf der Veruntreuung mit dem Risiko von Gefängnisstrafen. Da griff die Bundeskanzlerin in die Entscheiderhebel des Bahnvorstands und des Aufsichtsrats und verordnete den Weiterbau... weil sonst Deutschland seine „Zukunftsfähigkeit“ verlöre – eine wahrhaft apokalyptische Vision in Anbetracht eines Bahnhofs in Stuttgart, der den Bahnverkehr tatsächlich erschweren wird!

### Metropolenzentrum oder Bauruinenkonglomerat?

Die Befürworter ignorieren die Bahnprobleme mit dem Argument Gewinn von Flächen für Gewerbe, Büros und Wohnungen. Diese Flächen stehen jedoch weitgehend schon jetzt zur Verfügung: Die Gleisanlagen lassen sich überbauen, so wie in Berlin, Basel, London, Paris oder New-York, der Abstellbahnhof und das Instandhaltungswerk könnten ohne Weiteres verlagert werden – für einige 100 Millionen Euro – schon jetzt!

Dabei steht in Frage, ob „Stuttgart 21“ je fertiggestellt werden kann: Die Anlagen können erst in Betrieb genommen werden, wenn alle Teile fertiggestellt und genehmigt sind, wenn der letzte Meter der mehr als 61.000 Tunnelmeter unter der Stadt befahren werden kann. Maßgebliche Experten halten das für unmöglich: Stuttgarts weltweit renommiertester Bauingenieur, Professor Frei Otto, hat sich aus dem Projekt verabschiedet, weil er es für unverantwortlich hält! Die DB AG hat schon in den Vorarbeiten massive Inkompetenzen gezeigt: Teile des Bahnhofdachs drohten einzustürzen, Gleise wurden so verlegt, dass Züge mehrfach entgleisten: Da fragen sich zu Recht besorgte Bürger, wie sollen die komplexen Tiefbauten im Grundwasser, unter Gebäuden, unter dem Neckar und unter Fertigungsstraßen von Daimler-Benz je gemeistert werden? Für den unter Überdruck zu bauenden Düker für den Nesenbach erhielt die DB AG kein vergabefähiges Angebot – der Bau musste neu geplant werden: Zeitverzug über 2 Jahre!

Alle Entscheider könnten, ja müssten, aus vielfachen Quellen wissen, „...dass Stuttgart 21 in einem Desaster enden wird“ (DIE ZEIT am 28. 2. 2013). Die Katastrophe ist absehbar: Abgebrochene Baustellen, Wassereintritte stoppen die Bauarbeiten, unbrauchbare

Tunnel unterminieren die Stadt und erfordern Instandhaltung ohne Nutzen. Dazu kommen die Risiken, das Projekt im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen überhaupt zu realisieren: Wichtige Projektbereiche sind noch immer nicht genehmigt, der Brand- und Katastrophenschutz „sei nicht funktions- und genehmigungsfähig“ (so die von der DB beauftragte Gruner AG in Basel).

Als absolute Absurdität sehen Bahnexperten, dass schlussendlich der Kopfbahnhof weiter betrieben werden muss, dass sich damit das Milliardenprojekt als überflüssig, ja ausschließlich schädlich erweist. Das Allgemeine Eisenbahnnetz bestimmt, dass Bahnanlagen, die die DB nicht mehr betreiben will, anderen Bahnunternehmen angeboten werden müssen: Die DB AG behauptet, dies gelte für Stuttgart nicht, der wissenschaftliche Dienst des Bundestags widerspricht dem. Eine eigens gegründete „Stuttgarter Netz AG“ klagt deswegen und will Teile der vorhandenen Bahnanlagen übernehmen: Der steuerzahlende Bürger fragt fassungslos: Wie können Politiker und Bahnvorstände sieben Milliarden ausgeben, ohne dass der Erfolg dieser gigantischen Ausgabe vorab geklärt ist?

### Ursachen der Irrationalitäten

Suchen wir die tieferen Ursachen dieser gigantischen Verschwendung, der betäubenden Irrationalität, dieser offenbar unaufhaltsamen Abenteuer sucht. Es gibt mehrere:

Zunächst ist ein Hang zur „Gigantomanie“ zu entdecken, die offensichtlich Politiker und Vorstände beseelt: Alle Bahnanlagen der ganzen Stadt kommen unter die Erde, eine Art Manhattan wird möglich, Stuttgart wird „Metropole“. München und Frankfurt..., alle anderen Städte, denen dies auch angetragen wurde, lehnten es ab – nur Stuttgart, sich bundesweit diskriminiert fühlend, stieg ein. Nun, wo die Zerstörung Platz greift, merken die Bürger, dass sie Opfer werden, Opfer von – so formulierte es Benedikt Weibel, ehemals Vorstand der Schweizer Bundesbahnen – Geltungssucht und Größenwahn!

Diese konnten entstehen und „gedeihen“, weil die Medien die Kritiker weitgehend ignorierten die unglaubwür-

<sup>1</sup> Karl-Dieter Bodack: Bahnzukunft für Baden-Württemberg: Alternativen zu Stuttgart 21 Eisenbahn Revue International, Luzern, Heft 2/2011



digsten Statements der DB ungeprüft übernehmen. Es gibt nur wenige Ausnahmen, vor allem in Berichten des Magazins „stern“ und in „DIE ZEIT“, die diesen Bau kommentierte: ... ‘weil er ein Symbol der Macht ist... Es geht um Merkel und Grube, um Ehre und Eitelkeiten...‘

Neben dem Hang zur „Gigantomanie“, die offensichtlich die Promotoren bewegt, kann als weitere Ursache der Reiz des vielen Geldes gesehen werden, ausgelöst durch die Vision, dass Milliarden Euro Steuergelder in diese Stadt fließen sollen – zum eigenen Vorteil und zu Lasten anderer! Hotels und Gaststätten, Vermieter, die tausende Gastarbeiter für die Tunnelbaustellen beherbergen, Handwerker und Bauunternehmer glauben zu profitieren. Gerade dafür scheinen die Schwaben anfällig: Wirkt hier die Freude eigener Vorteilsnahme, ja vielleicht sogar „Habsucht“, das unablässige Bestreben nach mehr Hab´ und Gut – egal wie viel man schon besitzt<sup>[2]</sup>?

Tiefer verborgen kann quasi als Rumoren vermutet, ja vernommen werden, die Hoffnungen weltweit großer „Investoren“ auf gigantische Spekulationen: Hundert Hektar, eine Million Quadratmeter Grund inmitten einer Landeshauptstadt: Da locken leicht Millionen-gewinne aus „sicheren Geldanlagen“!

Hinter allem muss ein weiteres bedeutendes Schadenspotenzial für unser Gemeinwesen gesehen werden: Planungen und Genehmigungen beschädigen möglicherweise, ja wahrscheinlich unser Rechtssystem mit gesetzeswidrigen, ja sogar Grundgesetz-widrigen Beschlüssen (Titelzeile in „Süddeutsche Zeitung“: „Schwäbische Schweinereien“). U. a. gibt es gegen Vorstände und Aufsichtsräte der Deutschen Bahn AG Strafanzeigen, die den Tatbestand des EU-Subventionsbetrugs, den Verstoß gegen Artikel 104a des Grundgesetzes, der Veruntreuung von Vermögen der DB AG und Außerachtlassung von §§ 11 und 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes monieren (Strafanzeige von Dr. Eisenhart von Loeper, Dieter Reicherter und Peter Conradi vom 25. 3. 2013).

Ein geradezu unfassbarer Sachverhalt zeigt weiteres „außergesetzliches“ Handeln: Namhafte Brandschutzexperten halten den geplanten Bahnbetrieb im Tiefbahnhof für gar nicht genehmigungsfähig. Trotz ergänzter Fluchttreppenhäuser beträgt die gerechnete Räumungszeit bei voll besetzten Zügen immer noch etwa 25 Minuten. Bei Zugbränden entstehen toxische Gase (u. a. Zyklon B), die nach wenigen Atemzügen zur Ohnmacht und zu schnellem Tod führen. Auch ist bei einem ICE-Brand die Aluminiumaußenhaut in Brand geraten und konnte – wegen extrem hoher Temperaturen – mit Wasser nicht mehr gelöscht werden. Die riesigen Baustellen in Stuttgart sind aufgemacht, ohne dass bislang ein genehmigtes Brand-

schutzkonzept vorliegt. Es ist absehbar, dass der Tiefbahnhof bestenfalls für einen Bruchteil der heute verkehrenden Züge zugelassen wird, es sei denn, Planer, Genehmigungsbehörden und Bauherr setzen sich dem Vorwurf grob fahrlässiger Tötung hunderter Menschen in einem Brandfall aus, denn ein brennender Zug wird stets in einen Bahnhof gefahren, weil nur hier Rettung und Löschung möglich erscheint. In Kaprun starben beim Brand eines Seilbahnwagens 155 Menschen, nur 22 entkamen den giftigen Rauchgasen – im Tiefbahnhof Stuttgarts sollen sich bis zu 16 Tausend Menschen in den Zügen und auf den Bahnsteigen aufhalten!

### Sieg: Koste er was er wolle!

Der anhaltende Widerstand in der Bürgerschaft erscheint den Politikern und Ämtern, den Bahnvorständen und Planern offensichtlich als so „gefährlich“, dass man ihm keinesfalls nachgeben darf, den man brechen, ja besiegen muss! Anderenfalls würde man die Meinungsführerschaft, ja „Macht“ verlieren: Folgerichtig hat die Bundeskanzlerin persönlich das Durchhalten verordnet! Sieg ist damit unabdingbar – koste er was er wolle! Er wird sehr teuer werden:

- Er beschädigt wegen zahlreicher Rechtsverstöße das Ansehen des Rechtsstaats;
- Er empört mehr und mehr Bürger, die bei geringsten Vergehen bei Protesten mit Verurteilungen bestraft werden, während gegen massive Rechtsverstöße der Verantwortlichen noch nicht einmal staatsanwaltschaftlich ermittelt wird;
- Er kostet Milliarden Steuergelder, die an anderen Stellen dringender benötigt werden;
- Er schädigt den Bahnverkehr, weil schon jetzt Zugfahrten beeinträchtigt, Teile des Bahnhofs zerstört und andere wichtige Ausbaumaßnahmen „kannibalisiert“ werden;
- Er führt zu erheblichen sozialen „Brüchen“, weil Entscheidungsträger Steuergelder entgegen rationalen Argumenten und aller Warnungen von Experten verfeuern;
- Er zerstört das wunderschöne und vielgeliebte Herz der Stadt Stuttgart mit wertvollem Baumbestand und bedeutenden, denkmalgeschützten Bauten;
- Er verursacht einen jahrzehntelangen Leidensprozess, indem auf den

<sup>2</sup> Karl-Dieter Bodack: Sich selbst entdecken – Andere verstehen, 7. Auflage, Aachen, 2015

Großbaustellen den Bürgern Behinderungen, Lärm, Schmutz und Hässlichkeiten zugemutet werden;

- Er führt wegen verweigerter Baugenehmigungen, wiederholtem Scheitern von Baumaßnahmen, Kostensteigerungen und Terminüberschreitungen zu einem massiven Ansehensverlust der Technikmetropole Stuttgart, ja der Bundesrepublik überhaupt;
- Die Millionen Euro kostende Propaganda für das Projekt verbreitete so viele Falschbehauptungen, dass die Glaubwürdigkeit der Politiker, der Deutschen Bahn und der von ihr bezahlten „Gutachter“ nachhaltig beschädigt wird;
- Es genügt eine einzige Stelle im extrem schwierigen geologischen Untergrund, an der nicht weiter gebaut werden kann, dazu, dass die Jahrzehnte-dauernden Großbaustellen überhaupt nie zu funktionierenden Bahnanlagen führen.

Das alles wird in Stuttgart wissentlich in Kauf genommen und gleichzeitig geleugnet: Wofür? Für einen aktuellen Sieg, der allerdings jeden Tag verloren gehen kann: Das Aufschieben der zu erwartenden Niederlage ist den Entscheidungsträgern offensichtlich Milliarden Euro wert. Trotzdem wird der Skandal irgendwann offenbar: Es sind Geltungssucht, Habsucht und Macht-sucht die eigentlichen Triebfedern für die Ausgabe, für das Verschleudern von 7.000 Millionen Steuergeld!

## Die Folgen verändern nachhaltig das Land



Zunächst kann erstaunen lassen, dass die bislang als eigenbrötlerisch gesehenen Schwaben eine veritable Bürgerbewegung zustande gebracht haben: zehntausende Bürger bewegen sich aus eigener Überzeugung zu Veranstaltungen, laden Experten ein und haben inzwischen ein Know-how erworben über Geologie, Personenflüsse, Gleisbelegungen, Risiken und Kosten, welche das vieler politisch Verantwortlichen offenbar übertrifft: Sie wussten beispielsweise schon im Jahre 2008, dass „Stuttgart 21“ zwischen sechs und sieben Milliarden kosten wird – während sich Bahnvorstand Grube im März 2013 von den Kostensteigerungen auf nunmehr sieben Milliarden überrascht zeigte!

Mehr noch: Wohl an die hunderttausend „Gegner“ aller Altersstufen und aller Bildungsgrade zeigen nachhaltigen Gemeinsinn, sie bilden Gemeinschaftsnetzwerke, die sicher einmalig sind in einer modernen Gesellschaft mit emanzipierten Individuen. Dabei gibt es keine „Führergestalt“, keine „Vordenker“, keine charismatische Leitung. Die Menschen kämpfen individuell aus eigener Überzeugung, sie sind selbstmotiviert, sie brauchen daher keine Leitfiguren. Zum großen „Ratschlag“ im Stuttgarter Rathaus trafen sich mehrfach an die tausend Aktive, erfinden und beschließen ihre Aktionen. Bald zweitausend Tage und Nächte „Mahnwache“ am Stuttgarter Bahnhof! Da gibt es Spendenkonten, die von tausenden gespeist werden: Denn jede Veranstaltung kostet außer dem Engagement auch viel Geld! Dies ist ein beispielsloser Gewinn für das Gemeinwohl, wegweisend in eine gute Zukunft unseres Gemeinwesens!

Dabei ist absehbar, dass die Schönfärbereien der Propagandakampagnen, der mit Millionen Euro dotierten Agenturen, Kommunikationsbüros und des „Turmforums“ entlarvt werden. Sowohl die Bürger, die im Volksentscheid gegen den Ausstieg votiert hatten, wie auch diejenigen, die von den Täuschungen und Lügen wussten, werden mit Recht wütend werden: Die vertraut hatten, sehen sich belogen, diejenigen die es wussten, sehen sich ignoriert, ja diskriminiert!

Die Erkenntnis von der wahren Katastrophe wird eine Prozessflut auslösen: Bahnvorstände und Aufsichtsräte, die fahrlässig beschlossen hatten und willfährige Beamte, die nicht verantwortbare Genehmigungen ausgestellt haben, werden sich den Strafanzeigen stellen müssen. Politiker, die berufsmäßig Ignoranz gepflegt haben, werden sich verstecken. Das Stuttgarter Tagesgeschehen wird über Jahre hinweg von Konflikten und Schuldzuweisungen beherrscht und von offenbar werdenden Skandalen erschüttert werden – begleitet vom Spott aus allen Regionen Europas, in dem der schwäbische Werbespruch zitiert werden wird: „Wir können alles – außer...“ Die technisch höchstentwickelte Region offenbart ihre Unfähigkeit, weil deren Politiker sich das Unmögliche zutrauten: Einen babylonischen Turmbau in der Un-

terwelt kreuz und quer unter der Hauptstadt! Der tatsächlich ganz und gar unnötig ist, weil mit der vorhandenen Infrastruktur mit geringen Ausbauten sowohl ein besserer Bahnbetrieb wie auch für Jahrzehnte genügende Bauflächen für das Wachstum der Stadt gewonnen werden könnten!



### Literatur siehe auch:

Eine gute Darstellung ungelöster Probleme von "Stuttgart 21" gab Arno Luik dem Verkehrsausschuss des Bundestags, publiziert in Lunapark21, Extra11, Alternativer Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG, 2015, ISBN 1866-3788

Zum Autor Prof. Dipl.-Ing.  
Karl-Dieter Bodack, M.S.



geboren 1938, studierte u. a. in Stuttgart Maschinenbau und arbeitete 27 Jahre in Stabs- und Führungspositionen der Deutschen Bundesbahn und der DB AG, u. a. als Berater des Vorstands zu Schaffung einer kundenorientierten Unternehmenskultur. Er leitete ein Bahnwerk, wirkte maßgeblich mit an der Schaffung des InterRegio-Systems und schied 1995 bei der DB AG aus, da er mit der Unternehmensentwicklung nicht einverstanden war. Er wurde Mitbegründer von „Bürgerbahn statt Börsenbahn“, jetzt im Bündnis „Bahn für Alle“, das maßgeblich daran mitwirkte, den geplanten Verkauf der DB AG an russische und arabische „Investoren“ zu verhindern. Er arbeitet als freiberuflicher Berater in Bahnprojekten, berät vielmehr Bürgerinitiativen, soziale Einrichtungen und Unternehmen im Sinne einer individuellen „Dreigliederung“, bei der die Persönlichkeitsdimensionen „Egoität – Authentizität – Sozialibilität“ ins Gleichgewicht kommen sollen mit dem Ziel, individuelle Entwicklung und soziales Wirken gleichermaßen zu schaffen.



**Karl-Dieter Bodack:**  
**„Sich selbst entdecken – Andere verstehen“** – Schritte zu Selbstentwicklung und erfolgreicher Zusammenarbeit. – 7. Auflage, Aachen, Juni 2015

Preis: **18,00 €**

Zu beziehen im **Shaker Verlag, Aachen:**  
<http://www.shaker.de/de/content/catalogue/index.asp?ISBN=978-3-8440-2219-3>

oder im **Shop unserer Zeitschrift:**  
<http://shop.humane-wirtschaft.de/bodack-selbstentdecken>