



Der neue Tiefbahnhof verfügt über die doppelte Kapazität des bestehenden Kopfbahnhofs.

Foto: DB AG/NEXT EDIT

Schon 1901 wurden Konzepte entwickelt, die einen Umbau vom Kopf- zum Durchgangsbahnhof vorsahen. Sie wurden aber wegen der enormen bautechnischen und betrieblichen Anforderungen verworfen.

Im Rahmen der eisenbahnverkehrlichen Weiterentwicklung in Europa (TEN-Netze; Magistrale für Europa) und hier der Strecke Paris–Bratislava, wurde 1988 die Umwandlung des Stuttgarter Hauptbahnhofs vom Kopf- zum Durchgangsbahnhof wieder aufgenommen und dann 1994 erstmalig der Öffentlichkeit vorgestellt und im Laufe der Jahre immer weiter entwickelt. Im Februar 2010 wurde mit den entsprechenden Bauarbeiten begonnen.

Als Eisenbahner wissen wir, dass gerade Durchgangsbahnhöfe eine viel höhere betriebliche Frequenz aufweisen als Kopfbahnhöfe und sich damit der Service und die Effektivität für die Kunden enorm erhöhen. Als Beispiel kann man hier den neuen Berliner Hauptbahnhof nennen.

Aus dem „Hohen Norden

Deutschlands“ beobachtet man sehr gespannt und natürlich auch interessiert zzt. das „Geschehen“ in Stuttgart; man registriert Proteste, Gegenproteste, Veröffentlichungen in der dortigen regionalen Presse, Reaktionen aus der Politik, Meldungen der DB AG und Umfrageergebnisse. Und in Europa wundert man sich über die Deutschen.

Für einen Außenstehenden sind diese Dinge oft nicht verständlich, aber trotzdem sollten wir dankbar sein, dass es in unserem Land ein sehr hohes Gut, nämlich die Meinungsfreiheit gibt. Und diese soll auch mit diesem Beitrag dokumentiert werden.

Für einen Befürworter dieses Projektes ist es unverständlich, dass jetzt nach 16 Jahren der ersten Veröffentlichung anscheinend der sogenannte Protest eskaliert und daher die Frage erlaubt sei: „Wer hat hier eigentlich versagt???“ Haben die Planer nicht alle Dinge richtig berücksichtigt? Wurde die Öffentlichkeit falsch informiert? Hat die Öffentlichkeit dieses Projekt falsch bewertet? Oder gibt es bestimmte Gruppierungen, die sich für sehr

wichtig halten und immer protestieren?

Wenn man den Veröffentlichungen der Stuttgarter Nachrichten vom 11.08. glauben darf, dann ist das Meinungsbild der Öffentlichkeit in Stuttgart sehr differenziert zu sehen: Bei einer Bürgerumfrage 1995 hatten 51 % der Befragten dieses Projekt positiv bewertet und 30 % waren dagegen.

Auch in den folgenden Jahren fanden Umfragen der Bürgerinitiativen statt, und hier votierte die Mehrheit der Befragten natürlich negativ.

Eine abschließende Bewertung dieser Ergebnisse lässt den Schluss zu, dass die eine Hälfte der Bürger im Raum Stuttgart das Projekt Stg21 positiv und die andere Hälfte negativ bewerten, also eine überwältigende negativ denkende Mehrheit hier nicht vorhanden ist.

Projekte dieser Art dürfen nicht auf der „Straße“ entschieden werden, sondern Verkehrspolitiker und Fachleute müssen gemeinsam abwägen, ob gebaut werden kann oder nicht. Wenn der einfache Bürger eine andere Meinung vertritt, dann sollte er bei den politisch Verantwortlichen

(also in den Parteien) für Mehrheiten sorgen und so versuchen, seine Meinung durchzusetzen.

Mehrheitliche Entscheidungen sind in einem demokratischen Staat, wie es der unsrige ist, von allen Bürgern zu akzeptieren. Übrigens, dies ist auch ein Teil von Demokratie!

Seit 16 Jahren laufen die Planungen für Stuttgart 21. In zehn Jahren könnten der neue Bahnhof und die ICE-Schnellstrecke nach Ulm realisiert sein. Eine lange Zeit, aber schneller kann es nicht gehen. Erst recht nicht bei einem Stopp des Projekts. Planungen müssten überarbeitet oder völlig neu begonnen werden, und dies würde Jahre dauern.

Der Vorschlag, den Kopfbahnhof zu modernisieren und die überirdischen Strecken auszubauen, ist zudem nicht durchdacht, denn auch der finanzielle Aufwand für diese Variante wäre sicherlich nicht „preiswerter“. Es müssten Stützmauern, Lärmschutzwände und eine Hochtrasse durch das Neckartal geschlagen werden. Zu Recht würden die Anwohner protestieren, und viele Jahre des Stillstands wären die Folge.

Stuttgart 21 ist sehr teuer, und dies ist nicht erst jetzt bekannt; dies musste man aber auch schon bei vielen anderen Verkehrsprojekten in Deutschland leider zur Kenntnis nehmen.

Der Bau wird sicherlich noch teurer werden als die jetzt schon veranschlagten Kosten. Bei Tunnelbohrungen im instabilen Erdreich werden während der Arbeiten vielleicht noch neue Probleme auftreten. Doch solche Ausgabensteigerungen lassen sich nie ganz vermeiden.

Die ICE-Neubaustrecke Hannover-Würzburg oder der neue Berliner Hauptbahnhof sind Beispiele von Infrastrukturprojekten, die teurer als geplant wurden und sich trotz ihres unbestreitbaren Nutzens für die Menschen nicht immer wirtschaftlich betreiben lassen.

Die Gründe gegen Stuttgart 21 hängen sowieso nicht nur mit dem Bahnhof zusammen. Man kann sich des Eindrucks aus der Ferne nicht erwehren, dass das Projekt zum Symbol des Widerstands gegen das schwäbische Establishment geworden ist, gegen die sogenannte Spätzle-Connection, die in Schwaben anscheinend sehr ausgeprägt ist und in der Politiker und Manager zu finden sind. Daraus müssen diese Herren einfach lernen und auch die entsprechenden Konsequenzen ziehen.

Oder sollten hiermit vielleicht die Landtagswahlen in Baden-Württemberg, die im nächsten Jahr stattfinden, beeinflusst werden?

Ein Baustopp von Stg 21 aber ist ein falsches Signal. Die Kosten hierfür würden sich auf ca. 1,5 Mrd. Euro belaufen. Auch aus diesem

Grunde wäre ein Ausstieg ein glatter Schildbürgerstreich.

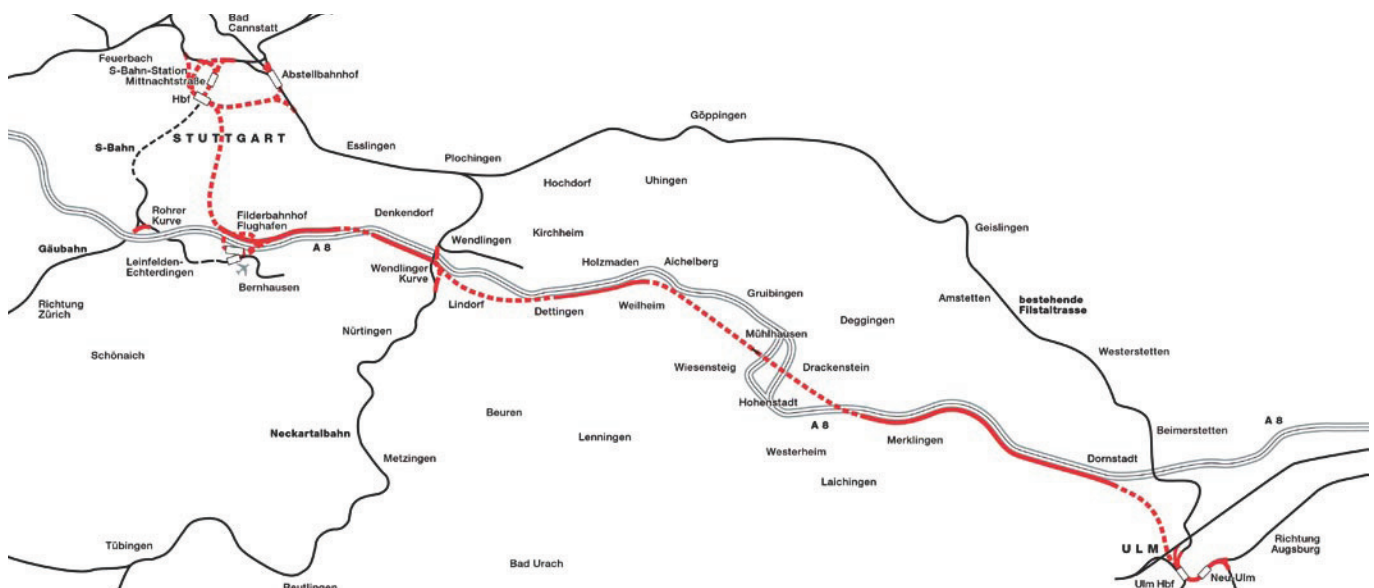
Pacta sunt servanda – Verträge sind einzuhalten gilt auch hier; oder glaubt jemand ernsthaft, dass bei Abbruch dieses Projektes das Ansehen und die Glaubwürdigkeit Deutschlands in Europa und in der Welt nicht leiden wird?

Die Signale aus Politik und Bahn hinsichtlich ihrer Gesprächsbereitschaft sind positiv zu bewerten und der richtige Weg, Irritationen auszuräumen.

Übrings ein Hinweis sei doch noch erlaubt; viele zeitgeschichtliche Projekte der Vergangenheit, die wir heute in unserem Land schätzen und nicht mehr vermissen möchten, haben zur damaligen Zeit auch sehr viel Geld gekostet. Sie würden bei solch einem „erfolgreichen Protest“ sicherlich nicht existieren; wäre dies nicht schade???

Wir in Deutschland benötigen eine intakte und effektive TEN-Linie Nr. 17 mit dem Stuttgarter Durchgangsbahnhof; denn nur so können die Verkehre des 21. Jahrhunderts im Sinne aller Europäer auf dieser Strecke sicher, schnell und problemlos bewältigt werden. ■

**Volker Thürk,**  
BFBahnen Niedersachsen/  
Bremen



Die Grafik zeigt die Gesamtplanung des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm.

Grafik: DB AG