

# Friede der Stadt

**Das Bahnprojekt S 21 zerreißt Stuttgart, zerreißt das Land, zerreißt die SPD. Nun will Erhard Eppler, der große alte Mann der Sozialdemokratie, die Notbremse ziehen: Er möchte einen Bürgerentscheid über das so heftig umstrittene Vorhaben. Und dieses, so zeigen neue Zahlen, soll noch viel teurer werden, als die Bahn behauptet**

Text ARNO LUIK

**G**ut 80 Kilometer von Stuttgart entfernt in Schwäbisch Hall sitzt ein alter Mann, es ist früh am Morgen am vergangenen Donnerstag, er arbeitet an einem Manuskript. Dass er das macht, darüber ist er selbst überrascht, aber er kann nicht anders.

Es tut ihm weh, wie Stuttgart 21 die Landeshauptstadt zerreißt. Seit Wochen ziehen täglich Tausende, manchmal sind es Zehntausende, durch die Straßen, vergangenen Freitag waren es über 60 000 Bürger, sie fordern einen Baustopp für das milliarden schwere Megaprojekt inmitten ihrer Stadt. Der alte, denkmalgeschützte Bahnhof soll teilweise abgerissen und unter die Erde gelegt werden. Dazu kommt noch eine Neubaustrecke nach Ulm. Bauzeit: zehn Jahre, mindestens.

Es ist ein Aufruhr in Stuttgart, wie ihn noch keine deutsche Stadt in den vergangenen Jahrzehnten erlebt hat. „Wenn ich Oberbürgermeister wäre“, sagt Erhard Eppler an diesem Donnerstagmorgen, „ich könnte nicht mehr schlafen.“

Der Oberbürgermeister ist von der CDU. Aber einer der eifrigsten S-21-Befürworter ist Wolfgang Drexler von der SPD, ein Genosse wie Erhard Eppler. Im Hauptberuf ist Drexler Landtagsvizeprsident, nebenher Sprecher für S21, ein Mann mit Einfluss. Das ist ein Problem für Erhard Eppler. Denn wenn er, der 83-Jährige, sich jetzt einmischt, dann legt er sich an mit seiner Partei.

Doch dem alten SPD-Mann geht es um mehr als die Partei – es geht um Grundsätzliches: Mit jedem abgerissenen Stein an Stuttgarts

Bahnhof, so fürchtet er, wächst die Entfremdung von Bürgern und Politikern. Da ist ein noch nie da gewesener Riss zwischen Citoyen und Politik, vielleicht noch tiefer als vor vielen Jahren beim Anti-Atom-Widerstand in Wyhl oder in Wackersdorf. Auch damals rebellierten Bürger gegen Großprojekte, die nach bitterem Streit gekippt wurden.

Erhard Eppler ist der große alte Mann der Süd-SPD. Häufig in seinem politischen Leben führte er die SPD zu Positionen, die sie vorher bekämpft oder ignoriert hatte: etwa bei ökologischen Fragen, den Grünen. Auf Parteitagungen hat sein Wort Gewicht.

Das alles weit Eppler, das ist jetzt sein Problem, deswegen fllt es ihm so schwer, sich an die Öffentlichkeit zu wenden. Er will nicht zndeln, bloß das nicht. Und so richtet sich sein Appell „Die Spaltung überwinden“ an Gegner und Befürworter des Projekts. Er will „die starren Fronten in Stuttgart“ aufbrechen. Eppler möchte einen Volksentscheid, der dann bindend ist für beide Seiten.

Diesen Freitag sollten erstmals Gespräche zwischen Bahnspitze, Politikern, die S21 unbedingt wollen, und S-21-Gegnern stattfinden. Doch am vergangenen Montag zerplatzte der Traum vom runden Tisch – und damit auch die Gespräche, auf die Eppler gehofft hatte: „Wenn jedoch Gespräche nicht zu einer Lösung und Befriedung führen“, so Eppler in seinem Appell, „dann sollten die Bürgerinnen und Bürger – in welcher Form auch immer – die Chance bekommen, selbst zu entscheiden.“ Und diese Entscheidung, so Eppler „muss dann auch akzeptiert werden“.



Zu den Erstunterzeichnern des Aufrufs gehören prominente SPD-Politiker: der Naturwissenschaftler und ehemalige Bundestagsabgeordnete Ernst Ulrich von Weizsäcker, der ehemalige Justizminister von Baden-Württemberg, Rudolf Schieler, der frühere Umweltminister des Landes, Harald B. Schäfer, und der ehemalige Wirtschaftsminister und stellvertretende Ministerpräsident von Baden-Württemberg, Dieter Spri. Dass sie nun für einen Volksent-

FOTOS: PATRICK G. STOESSER/BILDWASCHINE, ANDREAS ENDEMANN

scheid eintreten, ist überraschend. Sie gehen damit auf eine Linie, die bisher in der Partei nur der Bundestagsabgeordnete Hermann Scheer vertritt.

Den fünf SPD-Männern ist klar, dass es für einen Volksentscheid viele rechtliche Hürden gibt. Und sie haben starke Gegner: die ganz

schen Zwerg zu werden – kleiner als die Grünen.

Aber auch in der CDU geht die Angst um. Ihre Umfragewerte rauschen wegen S21 in den Keller. Eppers Aufruf öffnet also allen Auswege: Der Politik gibt er die Chance, dem Souverän zu zeigen, wir nehmen euch doch ernst.

Der Politik gibt er die Chance, souverän und ohne Gesichtsverlust aus einer Konfrontation herauszukommen.

S21 ist eine politische Frage, auch in Berlin. Also auch für Eppers Parteichef Sigmar Gabriel. Zurzeit tourt Gabriel durch Deutschland, um die Bürger und

Stuttgart 21 bedeutet viel mehr, als einen Bahnhof um 90 Grad zu drehen, ihn zwölf Meter tief unter die Erde zu legen, ihn durch 33 Kilometer Tunnelröhren mit der Außenwelt zu verbinden. Es gehört auch noch eine Neubaustrecke nach Ulm dazu. Erstmals haben jetzt unabhängige Experten die Kosten dieser Neubaustrecke durchgerechnet: 5,3 Milliarden Euro kann diese neue Trasse kosten, sagen sie – wenn alles optimal läuft.

Zehn Milliarden kann sie kosten, sagen sie, wenn es nicht optimal läuft.

**D**as sind die Befunde der Münchner Verkehrsberater Viereggs & Rößler, die im Auftrag der Landes- und Bundes-Grünen die Trasse durchkalkuliert haben – sie liegen ein Vielfaches über den Zahlen der Bahn. Die sagt: 2,9 Milliarden Euro wird die Trasse kosten.

„Diese neuen Zahlen“, sagt der Vorsitzende des Verkehrsausschusses des Bundestags, Winfried Hermann, „übertreffen die schlimmsten Befürchtungen. Ein Megadesaster, in das man sehenden Auges fährt.“

5,3 bis 10 Milliarden Euro – sind diese Zahlen realistisch?

Viereggs & Rößler haben es seit 20 Jahren mit Projekten der Bahn zu tun, und sie kennen S21 von Anfang an. Ihre Expertisen sind bei Kommunen, Parteien, Verbänden geschätzt. Sie sind dafür bekannt, keine Gefälligkeitsgutachten zu erstellen. Es waren ihre akkuraten Berechnungen, die die politisch geschönten Zahlen beim Transrapid entlarvten. Ihre Berechnungen ließen Edmund Stoibers Traum der Magnetschwebbahn in Bayern platzen.

Sind sie nun die S-21-Killer?

Gut möglich. Klar ist bei S21, dass die Kosten explodieren und die Bauzeiten völlig unkalkulierbar sind. Für die Neubaustrecke müssen 60 Kilometer Tunnelröhren durch porösen, feuchten Karst der Schwäbischen Alb gebohrt werden. Durch Dolinen und Höhlen, die mit Wasser gefüllt sein können. Wegen der Höhlen, →



**Mehr als 60 000 Bürger demonstrierten am vergangenen Freitag auf den Straßen der Landeshauptstadt**

**Alt-Genosse Erhard Eppler, 83, will das Volk entschneiden lassen**



große Koalition aus CDU/SPD/FDP/Bahn.

Doch Eppers Aufruf könnte zur rechten Zeit kommen.

Die SPD ist in Panik. Die Angst geht um, dass bei den Landtagswahlen im kommenden März viele SPD-Abgeordnete ihren Arbeitsplatz verlieren. S21 ist für sie die schwäbische Variante von Agenda 2010: Wenn die SPD an dem Projekt festhält, läuft die baden-württembergische Sozialdemokratie Gefahr, zu einem politi-

ihre Probleme besser kennenzulernen. Lässig ließ sein Sprecher wissen: „Nö“, zu S21 möchte Gabriel nichts sagen. Er wird nicht mehr lange schweigen können.

Aber vor allem muss Kanzlerin Angela Merkel bald etwas sagen zu den Dingen, die da im Süden der Republik passieren sollen. Das Geld, das in, über und unter der Schwäbischen Alb verbuddelt werden soll, kommt vor allem aus dem Bundeshaushalt. Es geht da nicht um Peanuts.

von denen niemand bisher sagen kann, wie groß, wie tief und wo sie überhaupt sind, werden Brücken im Berg konstruiert werden müssen. All das gehe „an die Grenzen des technisch Machbaren“, sagt der Co-Chef des Münchner Verkehrsbüros, Karlheinz Rößler. „Und ökologisch, ökonomisch, vom Nutzen für den Verkehr her“, sei die Trasse „schlichtweg nicht zu vertreten“.

Addiert man zu diesen Zahlen noch jene, die Vieregk & Rößler vor zwei Jahren allein für Stuttgarts neuen Tiefbahnhof berechneten, kommt man auf 12,2 Milliarden Euro für das Gesamtprojekt S21.

Im günstigsten Fall. Und im ungünstigen Fall? 18,7 Milliarden Euro.

Viel Geld. Für was eigentlich?

Die S-21-Befürworter sagen: Man wird schneller in Ulm und in München sein.

Das stimmt. Irgendwann, frühestens in zehn Jahren, vielleicht aber auch erst 2030, wird man in knapp zwei Stunden von Stuttgart nach München fahren können. 26 Minuten schneller als heute.

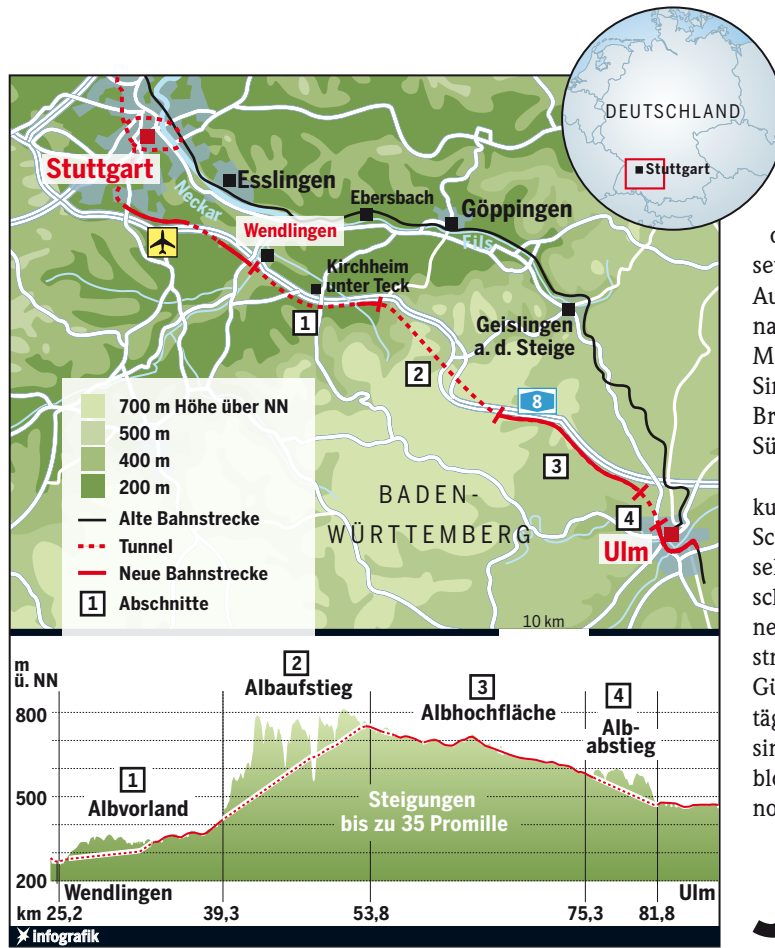
Aber gerade mal 18 Minuten schneller als 1995. Als bei der Bahn noch nicht so rigide für schöne Bilanzen gespart wurde, waren Gleise und Züge besser in Schuss.

**M**anchmal wird man sogar nur zwölf Minuten schneller sein als 1995. Denn jeder dritte ICE soll künftig am neuen Bahnhof Stuttgart-Flughafen halten. Das pulverisiert den Schnelligkeitseffekt, das wichtigste Argument der S-21-Befürworter.

18,7 Milliarden Euro für 12 Minuten!

Erhard Eppler sagt, er kenne nicht alle Details, er habe sich „da nicht reingewühlt“. Er spricht nicht von Höhenmetern, nicht von Steigungen, nicht von Geschwindigkeit, er möchte einfach nicht, dass dieser Megabau das Land zerreißt.

Warum so viele Milliarden für ein Projekt, das das Geld für viele ungleich wichtigere Schienenbau-



**Das umstrittene Projekt: Die Neubaustrecke führt über den Flughafen, in einem langen Tunnel steil hinauf auf die Schwäbische Alb und hinunter nach Ulm**



**Der denkmalgeschützte Kopfbahnhof wird unter Dauerprotest seit Ende August abgerissen**

ten wegfrisst, in Baden-Württemberg wie im Rest der Republik? Wenn man bei den Verantwortlichen in Berlin und Stuttgart, sei es bei der Bahn, dem Verkehrsminister, dem Ministerpräsidenten von Baden-Württemberg, diese Fragen stellt, sagen sie: Das sei so beschlossen, es gebe Verträge, die einzuhalten seien. Basta.

Geld kann man aber nur einmal ausgeben: In den nächsten 10 bis 20 Jahren hat der Bund rund eine Milliarde Euro pro Jahr für Neu- und Ausbau von Bahnstrecken zur Verfügung. Nimmt man die offiziellen Kosten für S21, verzögern sich dadurch alle anderen Bahnprojekte in Deutschland um mindestens fünf Jahre, manche werden gar nicht gebaut, manche Strecken werden nicht elektrifiziert werden. Nimmt man die Zahlen der Gutachter, verzögert sich alles um Jahrzehnte. Man braucht dann, sagt der Berliner Verkehrsexperte Michael Holz-

hey, der kürzlich für das Umweltbundesamt eine Studie über S21 erstellte, „sich keine Gedanken in den nächsten 20 Jahren mehr machen, ob noch etwas anderes umgesetzt werden kann“. Etwa der Ausbau der Strecke von Karlsruhe nach Basel, von Frankfurt nach Mannheim, von Stuttgart nach Singen, die Hafenanbindung von Bremen und Hamburg Richtung Süden.

S21 sorgt also dafür, dass in Zukunft weniger Verkehr auf die Schiene kommt – und ist dabei selbst ein Projekt, das im deutschen und europäischen Schienennetz bloß eine Art bessere Nebenstrecke ist: Rollten 1991 noch 139 Güter- und 104 Fernverkehrszüge täglich über die Schwäbische Alb, sind es im Fahrplan 2009/2010 bloß noch 56 Güter- und gerade noch 67 Fernverkehrszüge.

**J**ahrelang wurde der Bau der Trasse nach Ulm so begründet: Die alte Strecke über die Geislinger Steige sei zu steil, viel zu langsam für die schnellen ICES, aber vor allem viel zu steil für Güterzüge.

Die Neubaustrecke aber wird viel steiler als die alte, in einem langen Tunnel führt sie hinauf auf die Höhen der Schwäbischen Alb, sie hat Steigungen von bis zu 35 Promille. Sie wird damit so steil, dass kein Güterzug es den Berg hinaufschafft – und selbst wenn er es schaffte, er dürfte gar nicht hoch: Nach einer DB-internen Vorschrift sind Steigungen von mehr als 25 Promille für Güterzüge verboten.

Normalerweise bohrt man Tunnel, um Steigungen zu vermeiden.

„Wir können alles außer Hochdeutsch“, feiern sich die Schwaben. Offensichtlich auch das: sehr viel Geld verschwenden und Unsinn bauen.

In seiner Wohnung in Schwäbisch Hall sitzt Erhard Eppler und schreibt: „Wir sind keine Obergutachter und wissen nicht, was das Ganze am Ende kosten wird. Aber wir sorgen uns um den inneren Frieden in der Hauptstadt Baden-Württembergs.“