



Mediator Geißler

„Mit dem gesunden Menschenverstand“

STUTTGART 21

Ende der Mogelei

Zwei Drittel der Baden-Württemberger sind für eine Volksbefragung über das umstrittene Bahnprojekt. Interne Papiere belegen, dass die Kostenplanung schöngerechnet ist.

Die Botschaft von Heiner Geißler passt auf einen linierten Zettel, den er offensichtlich eilig aus einem Notizblock gerissen hat: „Wir wollen nicht, dass es hier in Stuttgart zugeht wie in der Hamburger Hafensstraße oder in Berlin-Kreuzberg“, verkündet der 80-Jährige am vergangenen Donnerstag in der großen Schalterhalle des Hauptbahnhofs.

Geißler ist gebürtiger Baden-Württemberger, langjähriger Stuttgarter, ein Schwabenverstehender, der selbst kaum glauben kann, dass seine Landsleute, diese braven, rechtschaffenen Häuslebauer, aufeinander losgehen wie der Mob der Großstadt. Der ehemalige CDU-Generalsekretär ist angetreten, den Streit zwischen Gegnern und Befürwortern des Bahnprojekts Stuttgart 21 zu schlichten. Er setzt dabei auf „völlige Transparenz“. Alles müsse jetzt auf den Tisch, „alle Argumente, alle Fakten, alle Zahlen“.

Genau das fürchten die Projektverantwortlichen. Denn so würde erkennbar, auf welchem tönernen Fundament sie stehen: wie hohl die angeblichen Zugeständnisse von Ministerpräsident Stefan Mappus (CDU) sind, einstweilen keine weiteren Abriss- und Abholzarbeiten vorzunehmen. Oder was die letzte Kostenkalkulation der Bahn wert ist.

Kommt alles auf den Tisch, wird publik, dass die nächsten Bäume im Schlossgarten laut Projektplan ohnehin erst im Herbst 2011 fallen sollten. Und dass der Abriss des Südflügels „rund 24 Monate nach Baubeginn, also frühestens im Früh-

SPIEGEL-UMFRAGE in Baden-Württemberg Stuttgart 21 und die Folgen

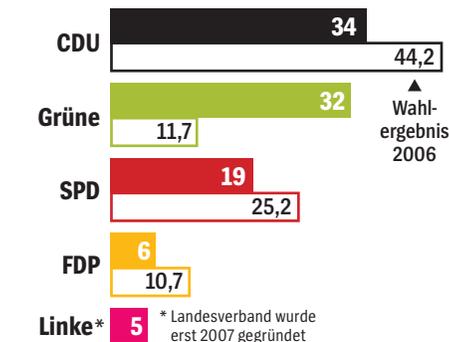
„Sind Sie für oder gegen das Projekt Stuttgart 21?“



„Sind Sie dafür, mit einer Volksabstimmung in Baden-Württemberg über die Fortsetzung oder den Stopp von Stuttgart 21 entscheiden zu lassen?“



„Welche Partei würden Sie wählen, wenn am kommenden Sonntag Landtagswahl in Baden-Württemberg wäre?“



TNS Forschung; 1002 Befragte am 6. und 7. Oktober; Angaben in Prozent; an 100 fehlende Prozent: „weiß nicht“/keine Angabe/Sonstige

jahr 2012, vorgesehen ist“, wie Werner Wölfle erklärt, der Grünen-Fraktionschef im Rat der Stadt Stuttgart.

Kommt alles auf den Tisch, wird Stuttgart auch erfahren, dass Mappus einen neuen Grund hat, den Südflügel vorläufig zu erhalten: In dem fast hundert Jahre alten Gemäuer sind derzeit die Polizisten untergebracht, die die Bauarbeiten am Bahnhof schützen sollen. „Die Zeit des Mogelns ist jetzt vorbei“, sagt Wölfle.

Alles auf den Tisch – Geißlers Gespür für Stimmen und Stimmungen funktioniert fraglos. TNS Forschung hat vergangene Woche im Auftrag des SPIEGEL die Bürger in Baden-Württemberg um ihre Meinung gebeten. Und auf die Frage, warum die Stuttgart-21-Demonstranten auf die Straße gehen, glaubten 37 Prozent, sie wollten wohl ihren Unmut darüber bekunden, „dass sie von Politikern unzureichend oder falsch informiert werden“.

Völlige Transparenz als Merkmal von Demokratie? Die Baden-Württemberger sind offenkundig dafür. Laut der repräsentativen Umfrage sprechen sich fast zwei Drittel für eine Volksabstimmung zu Stuttgart 21 aus (siehe Grafik). Und noch unangenehmer als diese eindeutige Aufforderung muss für Regierungschef Mappus das Ergebnis der sogenannten Sonntagsfrage sein: Der zufolge erhält die CDU im Land nur noch 34 Prozent der Wählerstimmen, während die Grünen inzwischen das Vertrauen von 32 Prozent genießen. Die vor Wochen noch surreal anmutende Vorstellung einer Ablösung der Union durch eine grün-rote Koalition nimmt allmählich realistische Züge an.

Folgt man den Umfrageergebnissen, ist sogar das Projekt Stuttgart 21 bei den Bürgern beliebter als die CDU. Eine knappe Mehrheit von 46 zu 43 Prozent

befürwortet die Milliardeninvestition – woraus Mappus die Empfehlung ableiten kann, möglichst schnell eine Volksbefragung durchzuführen, die den Bahnneubau bestätigt und die Stimmung contra Union womöglich noch abbildert.

Eigentlich hatte der Ministerpräsident vorige Woche mit der Anwerbung seines Parteifreunds Geißler eine Umarmungs-offensive starten wollen. Doch dann sprach der Attac-Aktivist von Friedenspflicht und Baustopp, und schon war Mappus wieder in der Defensive. Als besonders gefährlich könnte sich für den Regierungschef erweisen, dass Geißler in seinen Gesprächen ab Donnerstag „viele Fragen mit dem gesunden Menschenverstand beurteilen“ möchte.

Zum Beispiel bei Fragen zu den Kosten von Stuttgart 21. Als die Projektbeteilig-

ten im April 2009 alle Verträge unterzeichneten, wurde der Bahnhofsbau auf rund 3 Milliarden Euro taxiert. Doch schon im Verlauf des Jahres ermittelte die Bahn tatsächliche Baukosten von 4,9 Milliarden Euro. Es wäre das sichere Aus für Stuttgart 21 gewesen, nachdem die Landesregierung 4,5 Milliarden Euro als Obergrenze des Mammutprojekts definiert hatte. Also ließ Bahn-Chef Rüdiger Grube seine treuesten Leute noch einmal nachrechnen. Sie wurden fündig – und kalkultierten die Kosten auf 4,0878 Milliarden herunter.

Wie und wo die Budgetplaner fast 900 Millionen Euro sparen wollen, haben sie auf den Seiten fünf und sechs der Vorlage zur Bahn-Aufsichtsratssitzung vom 9. Dezember 2009 summiert; das interne Papier liegt dem SPIEGEL vor.

Auf Basis einer „Markt- und Vergabeanalyse“, bei der die Stuttgarter Pläne mit anderen Tunnelbauten des Konzerns abgeglichen wurden, dürfe man beispielsweise 598 Millionen Euro herausstreichen. Weitere 294 Millionen an Einsparungsmöglichkeiten hat die Bahn bei der „Optimierung der Bauwerke“ identifiziert. Ein „geringerer als angenommener Quelldruck“ in den unterirdischen Streckentei-

Zum einen wurden sie „ohne vertiefte Planung abgeschätzt“, wie die Bahn in der Auflistung einräumt. Zum anderen sind „zur Realisierung dieser Punkte zum Teil die Zustimmung des Eisenbahnbundesamtes, der Architekten, der Projektplaner, der Bauherren und Gutachter notwendig“.

Soll heißen: Für keine der Änderungen ist bislang eine Genehmigung erteilt worden. Auf Nachfrage musste die Bahn vergangenen Donnerstag gar erklären, dass entsprechende Anträge, etwa beim Eisenbahnbundesamt, überhaupt noch nicht gestellt wurden. Bis jetzt seien „noch keine Aufträge für den Tunnelbau vergeben worden, entsprechend gibt es auch noch keine Ausführungspläne“. Ein konkreter Zeitpunkt für die Vergabe könne derzeit nicht genannt werden, sagte eine Sprecherin, anvisiert sei 2011.

Nützlich erscheint ein Vergleich der neu heruntergerechneten Kosten für Stuttgart 21 mit jüngsten Tunnelbauprojekten der Bahn: So wird etwa der Citytunnel Leipzig rund 900 statt der angestrebten 572 Millionen Euro kosten. Dabei misst der Bau gerade mal 4010 Meter, in Stuttgart sind allein in der Stadt 33 Kilometer Tunnel in zum Teil schwierigstem Gestein zu graben. Doch die Bahn besteht darauf, dass die Projekte nicht miteinander verglichen werden könnten.

„Wenn diese Einsparungen nicht realisierbar sind, hat die Bahn ein dickes Problem“, warnt der Bundestagsabgeordnete Uwe Beckmeyer. Der Sozialdemokrat aus Bremen beklagt bei dem Schienenkonzern „einen Rückfall in alte kommunikative Muster jenseits von Transparenz und Dialogbereitschaft“.

„Der Aufsichtsrat der Bahn hätte diesen Kalkulationen niemals zustimmen dürfen, ohne Belege dafür einzufordern“, sagt der Grünen-Politiker Winfried Hermann. Der Vorsitzende des Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestag hat in der vergangenen Woche in einer parlamentarischen Anfrage der Bundesregierung 59 Fragen zu Stuttgart 21 und der Neubau-strecke Wendlingen-Ulm gestellt. Er sorgt sich um die Sicherheit der Tunnelbauten vor allem bei dünneren Wänden.

„Wir sollen sichere Tunnel bauen, aber keine Bunker“, begegnet Bahn-Vorstand Grube solchen Bedenken selbstbewusst. In puncto Sicherheit gäbe es für ihn „keinen Zehntelmillimeter Spielraum“.

Dass das Eisenbahnbundesamt der technischen Abrüstung von Stuttgart 21 einen Persilschein ausstellt, ist nicht zu erwarten. Bei einem Teilstück, dem knapp zehn Kilometer langen Fildertunnel, forderte das Amt die Bahn bereits zu teuren Nachbesserungen auf. Demnach muss der Bauherr nun alle 500 Meter Rettungsstollen zwischen den Tunnelröhren anlegen – statt wie geplant alle 1000 Meter.

SIMONE KAISER



JORG EBELZ / ACTION PRESS

Ministerpräsident Mappus
Wieder in der Defensive

len habe zudem „Auswirkung auf die benötigte Stahlmenge in den betroffenen Tunnelbauwerken“. Das heißt: Deren Wände könnten einfach dünner gebaut werden. So brauchte man weniger teuren Stahl. Und das „ohne Beeinträchtigung der Qualität und Sicherheit“, versicherten die Planer.

Eine formidable Streichliste also. Ihr Schönheitsfehler: Die Sparvorschläge existieren nur auf dem Papier.

Der SPIEGEL auf dem iPad™ – die neue Art zu lesen

Jetzt testen:
11 Ausgaben für
nur € 29,-!



Früher lesen:

Samstags schon ab 22 Uhr auf iPad, iPhone®, iPod® und PC.

Mehr sehen:

Nutzen Sie Videos, Fotostrecken und interaktive Grafiken.

Mehr hören:

Lauschen Sie Interviews, neuen Songs oder historischen Tondokumenten.

Mehr wissen:

Lesen Sie am Ende des Artikels weiter auf den Themenseiten. Lassen Sie sich vom Reporter erklären, wie er recherchiert hat.

Jetzt exklusiv in der neuen Ausgabe:

- Die Macht der Angst – **Dokumentarfilm** über den Kampf gegen Phobien
- Szenen aus Absurdistan – **Video** über die seltsame Bilderwelt Nordkoreas
- „Geld schläft nicht“ – **Video** über Oliver Stones neuen „Wall Street“-Film

Alle Angebote: www.spiegel.de/ipad



Apple, the Apple logo and iPhone are trademarks of Apple Inc., registered in the U.S. and other countries. App Store is a service mark of Apple Inc.