

„In Japan müssten diese Leute tiefe Verbeugungen vor dem Volk machen.“

Winfried Kretschmann



SPIEGEL-STREITGESPRÄCH

„Es gibt kein Zurück mehr“

Baden-Württembergs Ministerpräsident Winfried Kretschmann und Bahn-Chef Rüdiger Grube diskutieren über Kostensteigerungen beim Milliardenprojekt Stuttgart 21, teilen den Frust über ihre Amtsvorgänger und fordern Entschuldigungsrituale.

Im September 2010, auf dem Höhepunkt der Proteste gegen das Bahnprojekts Stuttgart 21, traf sich Bahn-Chef Rüdiger Grube, 61, mit dem S-21-Gegner und damaligen verkehrspolitischen Sprecher der Grünen im Bundestag, Winfried Hermann, zum SPIEGEL-Streitgespräch in Berlin (SPIEGEL 38/2010). Der neue Tiefbahnhof sollte damals rund 4,5 Milliarden kosten. Seitdem ist viel passiert: Die grünen Bahngegner haben die Landtagswahl in Baden-Württemberg gewonnen, Hermann ist inzwischen Verkehrsminister, und Winfried Kretschmann, 64, ebenfalls ein vehementer Kritiker des neuen Bahnhofs, regiert als Ministerpräsident in Stuttgart. Die Bahn musste vor einigen Wochen einräumen, dass sie jetzt mit Kosten

von bis zu 6,5 Milliarden Euro rechnet. Sie fordert vom Land Baden-Württemberg, sich an den Mehrkosten zu beteiligen, was die Regierung strikt ablehnt. Nachdem der Aufsichtsrat der Bahn vor zwei Wochen beschlossen hatte, das größte Infrastrukturprojekt Deutschlands trotz allem zu bauen, erklärten sich die Kontrahenten Grube und Kretschmann zu einem Gespräch in Stuttgart bereit.

SPIEGEL: Herr Kretschmann, das Projekt Stuttgart 21 soll zwei Milliarden Euro teurer werden. Die Grünen hätten die Volksabstimmung im Herbst 2011 gewinnen können, wenn diese Zahlen vorher bekannt gewesen wären. Hat Herr Grube sich schon bei Ihnen entschuldigt?

Kretschmann: Von den Leuten, die behauptet haben, unsere damaligen Kostenprognosen seien Panikmache, hat sich noch niemand bei mir oder den Bürgern von Baden-Württemberg entschuldigt. Im Gegenteil: Die Fürsprecher haben noch nicht mal leise Selbstkritik geübt. Weder von der Bahn noch von der CDU oder der SPD habe ich ein einziges Wort des Bedauerns gehört. Dabei geht es hier nicht um eine Petitesse, sondern um Vertrauen. In Japan müssten diese Leute tiefe Verbeugungen vor dem Volk machen.

SPIEGEL: Herr Grube, jetzt haben Sie dazu die Gelegenheit.

Grube: Dann müssten wir es sicherlich beide tun. Es ist nicht schön, wenn man sich hinstellen und Mehrkosten erklären muss.



„Sie sitzen nur auf der Zuschauerbank und sagen uns tagtäglich, was alles falschläuft.“

Rüdiger Grube

Aber es ist auch nicht gerade vertrauensbildend, wenn ständig politische Doppelpässe gespielt werden. Der Ministerpräsident sagt, das positive Ergebnis der Volksbefragung gelte. Aber andere aus seiner Partei liefern völlig konträre Töne. Es kann nicht sein, dass diejenigen, die ständig den Stock in die Speichen stecken, sich später beschweren, dass alles teurer wird. Das Projekt darf nicht weiter politisch instrumentalisiert werden.

Kretschmann: Wir haben keinen einzigen Stock in die Speichen gesteckt. Der Vorwurf, wir seien für die Verzögerungen verantwortlich, hat keine Substanz.

Grube: Da muss ich widersprechen. In den Finanzierungsverträgen steht ausdrücklich, dass alle Partner das Projekt fördern müssen. Und das bedeutet mehr, als es nur kritisch-konstruktiv zu begleiten. Es gibt viele kleine Dinge, die den Prozess tagtäglich hinauszögern.

SPIEGEL: Herr Kretschmann, angesichts der jüngsten Kostensteigerung waren die Chancen zuletzt so gut wie nie, aus dem Projekt auszusteigen. Warum haben Sie sich nicht getraut?

Kretschmann: Ich bin durch die Volksabstimmung gebunden. Die Bürger haben entschieden, und daran habe ich mich zu halten. Ich kann nicht einfach machen, was ich will. Ich bin nur der Ministerpräsident von Baden-Württemberg und nicht

der König von Württemberg. Ich habe selbst genügend schwierige Entscheidungen zu treffen. Da muss ich mich nicht auch noch um die kümmern, für die ich gar nicht verantwortlich bin.

Grube: Es kommt aber auch auf die Tonalität an. Nehmen Sie das Thema Brandschutz. Wir reden von einem Bahnhof, für den wir seit 2003 Baurecht haben. 2010 ist die Brandschutzverordnung geändert worden. Für uns ist es selbstverständlich, dass wir die Planung entsprechend anpassen. Aber was ist passiert? Es gab schlimmste Beschimpfungen, auch von Mitgliedern Ihrer Regierung wurde gegen die Bahn Stimmung gemacht, als wollten wir die neuen Bestimmungen umgehen und als hätte Sicherheit für uns nicht die allerhöchste Priorität.

SPIEGEL: Herr Grube, früher hieß es von Ihrer Seite, Stuttgart 21 sei das „bestgeplante Projekt“ der Bahn. Nun erklären Sie, nach heutigem Wissensstand hätte man das Vorhaben nie beginnen sollen. Warum sollen wir Ihnen glauben, dass der aktuelle Kostenrahmen eingehalten wird?

Grube: Als ich im Frühjahr 2009 Bahnchef wurde, war der Finanzierungsvertrag für Stuttgart 21 bereits verabschiedet worden. Die damals angesetzte Summe von knapp 3,1 Milliarden Euro bildete allerdings den Planungs- und Kostenstand

von 2004 ab. Deshalb habe ich sofort die Lieschen-Müller-Frage gestellt: „Was kostet es heute?“ Meine Kollegen versicherten mir, es handle sich um das bestgeplante Projekt der Bahn. Trotzdem habe ich es neu kalkulieren lassen – in der Erwartung, dass ein ähnlicher Wert herauskommt. Leider wurden dann aus gut drei mehr als vier Milliarden.

SPIEGEL: Vier Jahre später sind wir bei bis zu 6,5 Milliarden Euro angekommen. Ist Stuttgart 21 wenigstens jetzt das bestgeplante Projekt der Bahn?

Grube: Ich bin sehr vorsichtig geworden mit solchen Formulierungen, man sagt ja nicht umsonst: Vor der Hacke ist es dunkel. Wenn Sie einen Tunnel bauen, wissen Sie nie ganz genau und vor allem nicht fast zehn Jahre im Voraus, was Sie vorfinden. Aber wir sorgen jetzt für Transparenz – und nicht erst, wenn gebaut wird.

Kretschmann: Das Problem ist doch nicht, dass es vor der Hacke dunkel ist. Sondern dass bei Stuttgart 21 noch nicht einmal die Bagger unterwegs sind. Die immensen Kostensteigerungen sind schon da, bevor das Projekt und die eigentlichen Tunnelarbeiten überhaupt begonnen haben. Das ist es doch, was alle so in Rage versetzt. Es geht hier ja nicht um einen Euro weniger oder mehr, sondern darum, dass die Kosten alle paar Jahre steigen. So können

wir in Deutschland nicht weitermachen. Wir haben in dieser Debatte jetzt ein neues Hintergrundrauschen, und das heißt Berliner Großflughafen ...

SPIEGEL: ... wo alle Zeit- und Kostenpläne gesprengt wurden. Warum geht in Berlin, in Stuttgart oder auch bei der Hamburger Elbphilharmonie so viel schief? Haben Politiker und Planer das Rechnen verlernt?

Grube: Ich habe eine ganz einfache Erklärung dafür: Unternehmen definieren immer einen Gesamtumfang für die Kosten und rechnen dann die Risiken drauf. Die Kalkulationspraxis von Ministerien ist anders: Wenn es teurer wird, werden die Verträge angepasst. Ich halte diesen Weg für nicht mehr zeitgemäß, und deswegen sehe ich es auch nicht ein, dass die Bahn immer der Buhmann ist. Die Leidtragenden sind unsere Mitarbeiter, die sich ständig den Ärger anhören müssen. Deshalb müssen wir solche Projekte künftig ehrlicher planen.

Kretschmann: Die Bahn hatte bei Stuttgart 21 schon einmal einen Kostenpuffer kalkuliert, der dahingeschmolzen ist.

Grube: Machen Sie es sich nicht so einfach. Ich kann Ihnen zig Beispiele aus Ihrer Verantwortung sagen, bei denen Sie auch schon mal etwas anderes behauptet haben.

Kretschmann: Ich will nur sagen: Wir müssen damit aufhören, dass wir bei solchen



Stuttgart-21-Simulation: „Ich werde keine Prognose abgeben, was in zehn Jahren ist“

Großprojekten ganz niedrig einsteigen und den Nutzen überhöhen. Am Ende kommt dann die böse Überraschung. Wir müssen realistisch kalkulieren.

Grube: Genau! Das ist der Punkt.

SPIEGEL: Macht Ihnen der Imageschaden aus Ihrem jahrelangen Streit eigentlich nichts aus?

Kretschmann: Ich war kürzlich bei Jean-Claude Juncker, dem luxemburgischen Premierminister. Und Juncker hat mich gefragt: Was ist eigentlich mit euch Deutschen los? Ihr seid doch eine Ingenieur-

nation. Könnt ihr jetzt nicht mal mehr Bahnhöfe und Flughäfen bauen? Es ist der große Kollateralnutzen aus dem Konflikt von Stuttgart 21, dass nun alle wissen, wir müssen etwas ändern. Die Schweiz könnte uns ein Vorbild dabei sein, wie man Verfahren heute gemeinsam mit den Bürgern plant, kommuniziert und dann auch durchsetzt.

Grube: Da hat Herr Kretschmann absolut recht. Stuttgart 21 ist weiß Gott kein Grund dafür, eine Lobeshymne auf Deutschland zu singen. Aber wer die Schweiz preist,

muss der hiesigen Bevölkerung auch ehrlich erzählen, dass der Gotthard-Basistunnel fünf Milliarden Euro teurer wird als gedacht.

Kretschmann: Es hat dazu allerdings mehrere Volksabstimmungen gegeben.

Grube: Die Kostensteigerung wurde aber erst zu einem Zeitpunkt genannt, als schon tonnenweise Beton im Boden war. Bei Stuttgart 21 haben wir die Kosten und Risiken bereits zehn Jahre früher auf den Tisch gelegt. Das könnten Sie auch mal honorieren. Denn wir leben genau die Transparenz vor, die Sie immer einfordern. Stattdessen sitzen Sie nur auf der Zuschauerbank und sagen uns tagtäglich, was alles fälschläuft.

Kretschmann: Widerspruch, Herr Grube! Wir sind in keiner Weise Zuschauer. Das Land Baden-Württemberg beteiligt sich auf freiwilliger Basis mit 1,9 Milliarden Euro an der Tieferlegung des Bahnhofs und der Neubaustrecke nach Ulm. Dabei ist das laut Grundgesetz Aufgabe des Bundes und der Bahn.

SPIEGEL: Trotzdem profitieren Stadt und Land ganz besonders von dem Projekt.

Kretschmann: Natürlich ist es von überragender Bedeutung für Stuttgart und Baden-Württemberg. Aber hoffentlich gilt das auch für die Bahn. Sie baut ja Verkehrsprojekte für ihre Kunden. Und wir haben hier sehr viele Kunden, die

gern eine attraktive Bahn nutzen wollen.

SPIEGEL: Warum sind Sie so stur, wenn es um eine Beteiligung des Landes an den Mehrkosten für Stuttgart 21 geht?

Kretschmann: Weil ich das Geld nicht habe. Der Landeshaushalt ist schlichtweg nicht dafür gemacht, Bahnprojekte zu finanzieren. Die Größenordnungen stimmen doch überhaupt nicht. Ich muss den Haushalt sanieren, ab 2020 darf der Finanzminister keine neuen Schulden mehr machen. Das heißt: Es geht nicht einfach um meinen guten Willen. Hier geht es um klare Zuständigkeiten von Bund und Land. Darauf muss ich bestehen.

SPIEGEL: Oder sind Sie nur ein schlechter Verlierer? Wenn Ihre Bürger unbedingt einen milliardenschweren Hightech-Bahnhof wollen, sollten sie sich angemessen beteiligen.

Kretschmann: Meine Vorgänger haben sich vertraglich dazu verpflichtet, freiwillig einen Beitrag des Landes zur Finanzierung des Projekts zu leisten. Das war ein Sündenfall. Trotzdem stehe ich dazu. Aber daraus lässt sich keine Nachschusspflicht für weitere freiwillige Leistungen ableiten. Ich bin daran interessiert, dass wir das Projekt so gut und so schnell wie möglich auf die Beine bekommen. Da haben Herr Grube und ich absolut das gleiche Interesse, und ich werde dafür alles tun.

Da können Sie mich beim Wort nehmen, Herr Grube. Aber natürlich im Rahmen der Gesetze.

SPIEGEL: In Berlin gibt es Politiker von Grünen und SPD, die heimlich darauf hoffen, dass nach einem Regierungswechsel im Bund bei Stuttgart 21 doch noch die Notbremse gezogen wird.

Kretschmann: Für mich ist die Entscheidung gefallen. Es gibt kein Zurück mehr.

Grube: Es existieren Verträge. Und an die muss ich mich genauso halten wie alle anderen Projektpartner auch.

SPIEGEL: Herr Grube, Ihre Aufsichtsräte haben bereits gedroht, das Projekt abzuspucken, wenn Stadt und Land nicht mehr Geld geben. Was wollen Sie streichen?

Grube: Wir vergolden heute keinen Bahnhof, wir können und wollen aber auch nicht einfach eine Billigversion bauen. Klar muss allen Beteiligten sein: Jeder Tag, an dem wir nicht bauen, kostet Geld. Und einen Großteil der Risiken können wir dadurch verhindern, dass wir in Zukunft gut zusammenarbeiten, statt uns in der Öffentlichkeit ständig zu streiten. Wir können uns dieses bisherige Spiel nicht mehr leisten. Wir als Vorstand reichen Ihnen die Hand, Herr Kretschmann.

SPIEGEL: Wie wollen Sie konkret zur Versöhnung beitragen?

Grube: Es gibt eine Vereinbarung, in der steht: Wenn Stuttgart 21 teurer wird, set-

Der digitale SPIEGEL

Jetzt
auch für

Windows 8



In dieser Ausgabe:

Der Neue –

Animation über das Leben von
Papst Franziskus

Spuren des Krieges –

Video-Reportage aus dem irakischen Kirkuk

Extremsport –

Eine Abfahrt mit dem Einradfahrer
Lutz Eichholz im Video

Die neue Art zu lesen.

- Mit zusätzlichen Hintergrundseiten.
Mit exklusiv produzierten Videos.
- Mit 360°-Panoramafotos, interaktiven
Grafiken und 3-D-Modellen
- Alles immer schon **ab Sonntag, 8 Uhr!**

www.spiegel.de/digital



Einfach scannen und
Testangebot sichern –
Nutzen Sie dafür unsere
App **DER SPIEGEL** mit
integriertem QR-Code-
Scanner

**DER
SPIEGEL**

Deutschland

zen sich alle Projektpartner zusammen. Die Idee dahinter ist nicht, dass alle nett miteinander Kaffee trinken, sondern es geht um eine faire Lastenverteilung. Die Bahn finanziert hier ein riesiges Projekt, das Baden-Württemberg nutzt. Schlimmstenfalls liegt der Anteil der Bahn bei 3,7 Milliarden Euro, da erwarten wir einfach mehr Wertschätzung – auch von Herrn Kretschmann.

SPIEGEL: Allerdings wollen Sie Ihre Projektpartner auf eine Beteiligung an den Mehrkosten verklagen. Das fällt einem beim Stichwort Wertschätzung nicht unbedingt als Erstes ein.

Kretschmann: Das sehe ich genauso. Man baut einen Bahnhof nicht vor Gericht. Deshalb haben wir auch noch nicht mit einer Klage gedroht.

Grube: Sie haben ja auch noch kein Geld ausgegeben. Und eine Klage ist für uns wirklich nur die letzte Option.

SPIEGEL: Wenn Sie verlieren, gibt es dann auf die Ticketpreise einen Stuttgart-21-Soli, so wie ihn Verkehrsminister Peter Ramsauer bereits angekündigt hat?

Grube: Die Finanzierung von Stuttgart 21 hat nichts mit den Ticketpreisen für den Fernverkehr zu tun.



Kretschmann, Grube, SPIEGEL-Redakteure*
„Es kommt auch auf die Tonlage an“

SPIEGEL: Ist Stuttgart 21 das letzte Großprojekt, das wir in Deutschland erleben?

Grube: Das glaube ich nicht – und ich hoffe es auch nicht. Ein Land wie die Bundesrepublik kann es sich nicht leisten, keine großen Infrastrukturprojekte mehr zu realisieren.

Kretschmann: Da stimme ich Ihnen zu, diese Projekte sind notwendig, gerade im Verkehrsbereich. Aber die Mittel sind eben begrenzt.

SPIEGEL: Herr Kretschmann, es gab 2010 eine langwierige Schlichtung und 2011 auch noch die Volksabstimmung, um die Situation in Stuttgart endlich zu befrieden. Trotzdem ziehen hier noch immer jeden Montagabend Demonstranten durch die Stadt. Warum geben die Wutbürger keine Ruhe?

Kretschmann: Einige Stuttgarter haben das Thema zu ihrem Lebensmittelpunkt gemacht. Die kommen davon ganz schwer weg. Es entscheidet in der Demokratie

ja nicht die Wahrheit über die Lüge, sondern die Mehrheit über die Minderheit. Das muss man ertragen können. Es liegt mir aber fern und steht mir in keiner Weise zu, den Leuten vorzuschreiben, was sie über ein Projekt zu denken haben.

SPIEGEL: Und wie sehen Sie Ihre Rolle in dem Dauerkonflikt?

Kretschmann: Meine Rolle ist natürlich paradox. Ich war ein engagierter Gegner von Stuttgart 21 und ein Befürworter von Alternativen. Das Volk hat es anders gesehen. Und nun bin ich verpflichtet, das Projekt zu bauen. Deswegen werde ich versuchen, das Beste daraus zu machen. Es ist eine schwierige Angelegenheit, aber erlebnispsychologisch interessant.

SPIEGEL: Angela Merkel hat sich aus dem Streit öffentlich lange herausgehalten. Haben Sie schon einmal unter vier Augen mit der Kanzlerin über das Projekt geredet?

Kretschmann: Ja. Aber was dort besprochen wurde, bleibt unter vier Ohren.

SPIEGEL: Und Sie, Herr Grube?

Grube: Da kann ich mich den Worten von Herrn Kretschmann nur anschließen. Es gab Gespräche mit der Kanzlerin, aber die sind auch vertraulich.

SPIEGEL: Sind Sie eigentlich manchmal sauer auf Ihre Vorgänger, dass sie Ihnen diesen Schlamassel hinterlassen haben?

Kretschmann: Es gehört zur Demokratie, dass man Gutes und weniger Gutes erbt.

Grube: Ich hätte mir gewünscht, dass der Finanzierungsvertrag nicht kurz vor meinem Amtsantritt unterzeichnet worden wäre. Aber ich werde dafür bezahlt, dass ich meine Verantwortung wahrnehme und nicht auf andere zeige. Das gilt für Herrn Kretschmann doch genauso. Deshalb haben wir uns beide bereits vor der Landtagswahl 2011 getroffen und besprochen, dass wir immer dialog- und arbeitsfähig bleiben wollen. Wir wissen beide, dass wir trotz bislang gegensätzlicher Interessen eine Lösung finden müssen.

SPIEGEL: Wenn wir 2025 auf das Projekt Stuttgart 21 zurückblicken und alle Kosten zusammenzählen – welche Zahl wird dann da unterm Strich stehen?

Grube: Sie werden von mir dazu keine Zahl hören. Dutzende interne und externe Experten haben monatelang gerechnet. Wenn ich deren Kalkulationen nicht glauben würde, könnte ich mein Geschäft nicht machen. Deshalb wünsche ich mir, dass es bei der jetzigen Kostenrechnung bleibt. Aber ich werde keine Prognose abgeben, was in über zehn Jahren sein wird.

Kretschmann: Mich würde es natürlich reizen, dazu etwas zu sagen und auf diese Zahl sogar mit Herrn Grube zu wetten. Aber aus Gründen der Staatsräson spekuliere ich nicht.

SPIEGEL: Herr Kretschmann, Herr Grube, wir danken Ihnen für dieses Gespräch.

* Simone Kaiser, Frank Hornig, Sven Böll.