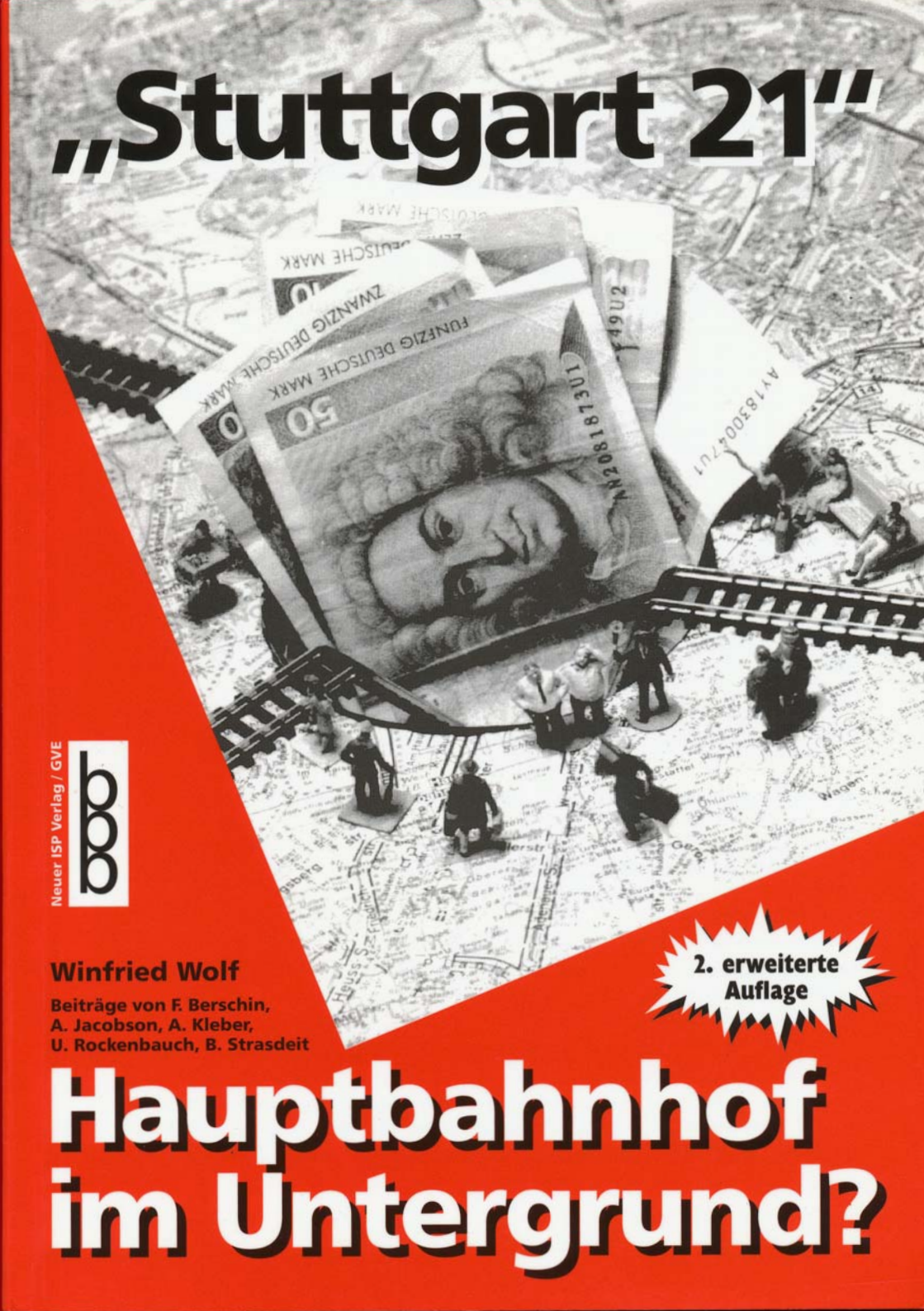


„Stuttgart 21“



Neuer ISP Verlag / GVE



Winfried Wolf

Beiträge von F. Berschin,
A. Jacobson, A. Kleber,
U. Rockenbach, B. Strasdeit

**2. erweiterte
Auflage**

Hauptbahnhof im Untergrund?

Bild auf der Umschlagrückseite:

Das Fenster zur Stadt

Empfangsgebäude des Stuttgarter Hauptbahnhofs, Großes Fenster.

Aus: Hugo Roettcher, Hochbauten der Reichsbahn, 1933.

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme

„Stuttgart 21“ – Hauptbahnhof im Untergrund? : Streitschrift

wider „Stuttgart 21“, Filder-Bebauung, Messe II / Gesellschaft

für Verkehrspolitik und Eisenbahnwesen, Berlin. Winfried Wolf.

[Hrsg.: Initiative für eine bessere Bahn, ffb e.V. Heiner Mohnheim ...].

– 2., erw. Auflage – Köln : Neuer ISP-Verl., 1996

(Bücher für bessere Bahnen ; Nr. 1)

ISBN 3-929008-30-0 (Neuer ISP-Verl.)

ISBN 3-89218-043-1 (GVE)

NE: Wolf, Winfried; Mohnheim, Heiner [Hrsg.]; Gesellschaft für

Verkehrspolitik und Eisenbahnwesen; GT

Herausgeber:

Initiative für eine

bessere Bahn

– ffb – e.V.

Heiner Monheim

Tine Seeböhm

Winfried Wolf



Die neue Reihe „bücher für bessere bahnen“ – bbb – wird von der Initiative für eine bessere Bahn seit September 1995 herausgegeben. Als Nr. 2 erschien im April 1996 die Schrift: „Tunnelmania – Licht und Schatten im Untergrund“ von den Autoren Jan Gympel, Ivo Köhler, Konrad Koschinski, Bernhard Strowitzki und Winfried Wolf (112 Seiten, 12,80 DM).

Neuer ISP Verlag GmbH

Dasselstraße 75-77, D-50674 Köln.

in Zusammenarbeit mit der

Gesellschaft für Verkehrspolitik und Eisenbahnwesen (GVE) e.V.

Straße der Pariser Kommune 12, D-10243 Berlin

Umschlaggestaltung:

Mathias Hiller und Tariq Kaddoura, Titelfoto: André Pätzold

Satz und Layout:

Mathias Hiller und Dieter Kaddoura (GVE e.V.)

Redaktionelle Bearbeitung:

Mathias Hiller, Dieter Kaddoura, Bernhard Strasdeit, Bärbel Schoolmann

Druck und Weiterverarbeitung:

GuS, Stuttgart

© 1996, Neuer ISP Verlag und GVE, 2. erweiterte Auflage 1996

Alle Rechte vorbehalten.

Inhalt

<i>Winfried Wolf</i>	
Vorwort	2
Einleitung	6
1. Die zentralen Zielsetzungen von „Stuttgart 21“	12
2. Vorbilder für „Stuttgart 21“	15
3. NS-Pläne zur Neugestaltung Stuttgart	18
4. Was ist Urbanität?	23
5. Bauzeit, Baukosten und Flächenverwertung	28
6. „Stuttgart 21“, der Bundesverkehrswegeplan und die Verkehrsrealität	36
7. Kopfbahnhof – überholt oder sinnvoll?	39
8. Einen neuen Autotunnel durch Stuttgarts Zentrum?	44
9. Für welche Art Verkehr steht „Stuttgart 21“?	47
10. „Stuttgart 21“ und Messe II auf den Fildern	58
11. Entstehen mit „Stuttgart 21“ neue Arbeitsplätze?	70
12. Debatte um „Stuttgart 21“ und Skizze einer Alternative	74
<i>Felix Berschin</i>	
Optimierter Kopfbahnhof mit integriertem Taktverkehr	92
Literaturhinweise und Anmerkungen	88

Die Autoren:

Winfried Wolf ist Verkehrsexperte, Mitglied des Deutschen Bundestages und verkehrspolitischer Sprecher der PDS im Deutschen Bundestag.

Felix Berschin ist stellvertretender Vorsitzender des baden-württembergischen Landesverbandes des Verkehrsclubs für Deutschland VCD.

Andreas Jakobson ist in Stuttgart unter anderem in Bürgerinitiativen zur Schaffung alternativer Wohnprojekte aktiv.

Andreas Kleber lebt als Hotelier, ist engagierter Bahnfreund in Saulgau und CDU-Stadtrat am Ort.

Utz Rockenbauch lebt als Architekt in Stuttgart.

Bernhard Strasdeit lebt in Tübingen und ist Mitarbeiter im Stuttgarter Büro des Bundestagsabgeordneten Winfried Wolf.

Vorwort

Das Buch „Stuttgart 21 – Hauptbahnhof im Untergrund?“ war Ende September 1995 erstmals im Buchhandel erhältlich. Die Tatsache, daß es ein halbes Jahr später bereits vergriffen ist und wir uns zu einer erweiterten und aktualisierten Neuauflage veranlaßt sehen, deutet auf das große Interesse des Publikums, auf eine sich entwickelnde Debatte und Widerstand und auf eine dramatische Zuspitzung der Situation um „Stuttgart 21“. Das Projekt droht zu einem Probelauf dafür zu werden, wie in großem Umfang Bahngelände durch die Deutsche Bahn AG gesetzswidrig für Spekulationsprojekte verkauft wird.

Gleichzeitig hat sich im vergangenen Jahr eine breite Diskussion um „Stuttgart 21“ entwickelt, in der zunehmend öffentliche Kritik geäußert wird und u. a. Unterschriften zur Erzwingung eines Bürgerbegehrens gesammelt werden (siehe Adresse der Initiative „Leben in Stuttgart.“ S. 5 u. Kasten S. 78). In diesem Rahmen kam es zu neuen Beiträgen mit fachkundiger Kritik an „Stuttgart 21“, u. a. aus den Reihen der Grünen und des VCD. Wir konnten Felix Berschin, den stellvertretenden VCD-Landesvorsitzenden, dafür gewinnen, seinen Artikel mit der Kritik von „Stuttgart 21“ und mit einem detaillierten Gegenvorschlag für einen Integrierten Taktverkehr bei optimiertem Kopfbahnhof für die erweiterte Neuauflage dieses Buchs zur Verfügung zu stellen. Sein Beitrag erschien erstmals in *ECOREGIO* Nr. 1–2/1996.

Die Freundinnen und Freunde schöner Bücher bitten wir um Verständnis, wenn wir bei dieser erweiterten Auflage den gegebenen Raum zwischen den zwei Buchdeckeln optimal nutzen mußten – der Preis sollte unter 10 Mark gehalten werden.

„Stuttgart 21“ und Bahnprivatisierung

Allerorten wird gespart. Allein die Sparbeschlüsse der Bundesregierung von Mitte April sollen auf Bundesebene 25 Milliarden Mark einbringen; in Stuttgart wird sozialen und kulturellen Einrichtungen das Geld gekürzt und gestrichen, ja, mit Verweis auf Geldknappheit werden öffentlicher Toiletten geschlossen. Geld in Milliardenhöhe für diverse absurde oder unnötige Großprojekte – Transrapid, Eurofighter, Deyle-Musical-Halle(n) – ist dann allerdings vorhanden.

Vor allem aber spricht einiges dafür, daß derzeit von Bonn bzw. von der noch im Eigentum des Bundes befindlichen Deutschen Bahn AG ein staatliches Vermögen in Höhe von Dutzenden Milliarden Mark verschleudert und Grundstücksspekulanten zugeschanzt wird. Dies erfolgt unter Bruch bestehender Gesetze – und dennoch weitgehend unter Ausschluß der Öffentlichkeit. „Stuttgart 21“ spielt in diesem Zusammenhang eine Vorreiterrolle. Dieser großangelegte Deal will erklärt sein.

Am 27. Dezember 1993 wurde vom Gesetzgeber mit dem Eisenbahnneuordnungsgesetz – und dort Artikel 1, § 1 – beschlossen: „Das unter dem Namen ‚Deutsche Bundesbahn‘ als nicht rechtsfähiges Sondervermögen verwaltete Bundeseisenbahnvermögen sowie das Sondervermögen Deutsche Reichsbahn ... werden zu einem nicht rechtsfähigen Sondervermögen des Bundes zusammengeführt und vom Bund unter dem Namen ‚Bundeseisenbahnvermögen‘ verwaltet.“

Damit wurde festgelegt, daß zunächst alle Grundstücke von Reichsbahn und Bundesbahn in die neue Institution Bundeseisenbahnvermögen (BEV) einzubringen sind. Die-

se sollte explizit „nicht rechtsfähig“, also keine Aktiengesellschaft, sein. Immerhin sind bei der BEV auch die Schulden von Reichsbahn und Bundesbahn und die Pensionsansprüche „geparkt“, so daß die in diese einzubringenden Grundstücke entscheidend für die entsprechende Gegenfinanzierung gewesen wären.

Die Frage der für den Bahnbetrieb notwendigen Grundstücke wurde in § 20 des selben Gesetzes geregelt. Dort heißt es, Bund und Bundeseisenbahnvermögen seien „berechtigt und verpflichtet, der... Deutschen Bahn AG aus dem Bestand des Sondervermögens ‚Bundeseisenbahnvermögen‘ alle Liegenschaften ... zu übertragen, soweit dies für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen sowie für das Betreiben der Eisenbahninfrastruktur notwendig (bahnnotwendig) ist“.

Für Streitfälle darüber, was „bahnnotwendig“ und was „nicht bahnnotwendig“ sei, wurde in § 20 eine „Schiedsstelle“ bestimmt.

Was passierte nun mit Stichtag 05.1.1994 – Gründung der Deutschen Bahn AG – mit diesen Grundstücken? Gar nichts. Wer vor Ort im Katasteramt nachschaut, welches Unternehmen oder welche Institution als Eigentümerin des Bahnhofs und des Bahngeländes am Ort eingetragen ist, der findet in der Regel die alten Eigentümer-Eintragungen – meist die Vorkriegs-Reichsbahn, z. T. die DDR-Reichsbahn oder die Deutsche Bundesbahn.

Verkauf der DB AG Gelände, das ihr nicht gehört?

Doch allerorten wird heute Bahngelände verkauft. Und in all diesen Fällen tritt nicht das BEV, sondern immer die Deutsche Bahn AG als Verkäuferin auf. Gelegentlich treten deren Vertreter mit einer notariellen Beglaubigung des BEV auf, wonach die DB AG Eigentümerin des betreffenden Geländes sei. Der Bundesrechnungshof hat inzwischen gegenüber dem Bundestag bestätigt, daß beim BEV – das heißt bei den Steuerzahlerinnen und Steuerzahlern – bis Frühjahr 1996 nicht ein Quadratmeter nicht bahnbetriebsnotwendiges Bahngelände gelandet ist. Die-

ses wird bisher als Eigentum der Deutschen Bahn AG definiert. Dabei befindet sich die Deutsche Bahn AG im Stadium der Privatisierung und soll spätestens Ende der neunziger Jahre über die Börse an private Käufer gehen.

„Stuttgart 21“ als Probelauf

Die Deutsche Bahn AG leistet sich nicht nur diese fortgesetzten Gesetzesverstöße, indem sie über Gelände verfügt, das ihr nicht gehört. Die DB AG verkauft auch Bahngelände im Rahmen dubioser Spekulationsdeals. Das Projekt „Stuttgart 21“ ist hier beispielhaft: Hier sind Erlöse in Höhe von 2,175 Milliarden Mark aus dem Verkauf von Bahngelände im Bereich des Stuttgarter Hauptbahnhofs vorgesehen. Mit dieser Summe soll ein Teil von „Stuttgart 21“ finanziert werden. Erneut tritt die Deutsche Bahn AG – und nicht das BEV – als Verkäuferin auf; es war die DB AG, die die ersten Rahmenverträge für das Projekt mitunterzeichnete. Hellhörig geworden stellten die Bundestagsmitglieder Peter Conradi, SPD, und ich unabhängig voneinander der Bundesregierung die Frage, *wann* dieses Bahngelände der Deutschen Bahn AG zugeteilt worden sei. Die erste Antwort von Bahn und Bundesverkehrsministeriums (BMV) lautete: Im Herbst 1995. Da dies *nach* Ausarbeitung der Finanzierungspläne für „Stuttgart 21“ gewesen wäre, schloß das Stuttgarter Blatt *Sonntag aktuell* messerscharf: „Das würde bedeuten: Vereinbarungen wurden unterschrieben, in denen Geld, das noch gar nicht da war, zugesagt wurde.“ (31.3.1996).

Als Bahn AG und BMV merkten, daß sie sich mit dieser Datums-Nennung ein Bein gestellt hatten, widerriefen sie ihre ursprüngliche Aussage und gaben als neuen Zeitpunkt das Gründungsdatum der Deutschen Bahn AG, Anfang 1994, an.

Es kommt noch besser: Ein größerer Teil des in Frage stehenden Geländes wird bereits seit Jahren von der Bahn nicht mehr genutzt – u. a. wegen entfallenden Rangierens und wegen der Auslagerung des Güterverkehrs. Teile davon sind von Speditionsfirmen und Möbelunternehmen, so Ikea, angemietet.

Darüberhinaus gibt es heute detaillierte Pläne – siehe den Schlußbeitrag von Felix Berschin in diesem Buch –, wonach bei einem Verzicht auf „Stuttgart 21“ Investitionen für einen optimierten Kopfbahnhof sinnvoll wären. Diese würden nicht nur weniger als die Hälfte des Projekts „Stuttgart 21“ kosten. Vor allem resultierten diese in einem optimalen integrierten Taktverkehr von Nah-, Regional- und Fernverkehr für diese Region und darin, daß auch in diesem Fall bis zu 75 Prozent des derzeitigen Bahngeländes für den Bahnbetrieb nicht mehr benötigt würden.

Bundesrechnungshof zu Besuch in Stuttgart

Ein Indiz dafür, daß die Angelegenheit oberflächlich ist, war Anfang April 1996 ein Besuch von Mitarbeitern des Bundesrechnungshofs in Stuttgart, bei dem mit der Bahn über deren Grundstücke gesprochen wurde. Die *Stuttgarter Nachrichten* (2.4.96) wählten für diesen Vorgang, der der Bahn AG peinlich ist und eigentlich intern bleiben sollte, eine offene Sprache: „Die Fläche, fast 100 Hektar, war der Bahn als ‚betriebsnotwendig‘ kostenlos vom Bund überlassen worden ... Das Geschenk war bereits mehrmals Thema im Finanzprüfungsausschuß des Bundestags. Es gibt Kritik an der Einstufung des ursprünglich den Steuerzahlern ... gehörenden Bodens als ‚betriebsnotwendig‘, weil darauf Wohnungen und Büros entstehen sollen.“

Ganz offensichtlich wird hier an einem Mega-Milliarden-Klau gedreht. Ausgehend von dem Spekulationsdeal in Stuttgart und vorliegenden Informationen über andere Projekte in München oder Leipzig ergibt eine vorsichtige Hochrechnung: bundesweit könnte es um Grundstücksverkäufe im Wert von bis zu 100 Milliarden Mark gehen. Die DB AG verfügt über einen Liegenschaftsbestand von insgesamt 150.000 Hektar. Bei ähnlich radikalen Tunnellösungen wie bei „Stuttgart 21“ vorgesehen, könnten 5.000 Hektar Bahngelände unter den Hammer kommen. Bei den für „Stuttgart 21“ unterstellten Grundstückspreisen wären das mehr als 100 Milliarden Mark.

Es handelt sich keineswegs um ein Nullsummenspiel, wo die DB AG ein BEV um Milliarden schröpft, was den 0-8-15-Steuerzahlenden gleichgültig sein könnte. Sie sind es, die die Rechnung bezahlen. In Stuttgart z. B. werden die Bürgerinnen und Bürger gleich dreimal geschröpft:

- erstens über ein unsinniges Spekulationsobjekt
- zweitens in dem Gelände verkauft wird und in dieses Projekt fließt, das ihnen gehört
- drittens für möglicherweise wirksam werdende Schadenersatzansprüche.

In dem Rahmenvertrag, der deswegen u. a. von Altstadtrat Gerhard Dürr als „Knebelvertrag“ bezeichnet wird, heißt es dazu: „Erfüllt die Landeshauptstadt die Verpflichtung (die planungsrechtlichen Festlegungen) ... nicht ... und werden die prognostizierten Grundstückserlöse aus diesem Grund nicht erzielt, ist sie zu Schadenersatz verpflichtet.“

In anderen Städten könnte Vergleichbares geplant sein. Immerhin argumentiert der Bahn-Vorstand, „Stuttgart 21“ habe „Modellcharakter für ganz Deutschland“. Die DB AG ließ in Stuttgart bereits einen besonderen Unternehmensbereich einrichten, der ausschließlich mit der Entwicklung ähnlicher Spekulationsprojekte befaßt ist. Für solche Zwecke werden übrigens einige neue Arbeitsplätze eingerichtet. Gleichzeitig informierte die DB AG im Dezember 1995 über bedeutende Umstrukturierungen, die nach Befürchtungen der Eisenbahngewerkschaft GdED in einem weiteren Arbeitsplatzabbau von 400 Beschäftigten allein am Ort Stuttgart münden (*Stuttgarter Nachrichten* vom 6.12.1995).

Altschulden boomen, Steuerzahlende bluten?

Vor allem aber zahlen bei dem beschriebenen Deal die Steuerzahlenden in Form des gigantischen Schuldenbergs beim Bundes-eisenbahnvermögen, dem nun kein Gegenwert in Form verwertbarer Gelände gegenübersteht, und der beim BEV höher als erwartet ausfallenden Ausgleichszahlungen für Bahnbeamte. Diese Schulden haben sich seit

der Bahnprivatisierung und bis Ende 1996 bereits um 10 Milliarden Mark – auf 80 Milliarden Mark – vermehrt. Zur Frage, „wie“ die Steuerzahlenden dafür herangezogen werden, siehe die „Sparprogramme“ – die vorausgegangen, die gegenwärtigen und die zukünftigen.

Der großangelegte Deal mit dem Bahngelände war seit Jahren absehbar. Drei Indizien: ● Heinz Dürr, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG, erklärte kurz vor der Bahn-Deform, bei aller sonstigen Kompromißbereitschaft werde er in einem Punkt „eisern bleiben“: Das Bahngelände dürfe „nicht beim Bund bleiben“ – so die ihm zugeschriebenen Aussagen im *Handelsblatt* vom 4.10.1993. Zum selben Zeitpunkt titelte *Focus* mit: „Das Mega-Milliarden-Ding: Das 41.000 Kilometer lange Schienennetz ist als Immobilie pures Gold.“ (43/1993)

● Der Bundesrechnungshof kritisierte bereits im Juni 1993 die Behauptung, die Bahnreform bringe dem Steuerzahler riesige Einsparungen. Tatsächlich, so die Gegenrechnung, hätten sich Bahnchef und Verkehrsministerium „um 35 Milliarden Mark verrechnet“, u. a. „um Zinseszinsen“ für die geparkten Bahnschulden (*Handelsblatt* vom 14.6.1993).

● Wiederholt erklärten die Bahnoberen und die Verkehrsminister Krause und Wissmann, die Bahnprivatisierung in Japan sei Vorbild für die deutsche Bahnprivatisierung. Bei der Privatisierung der damaligen Japan National Railways (JNR) wurde, was die Altschulden und Grundstücke betrifft, ein vergleichbares Privatisierungsmodell wie in der BRD gewählt. Anfang 1996 stellt sich das Ergebnis, recherchiert von dem profilierten Japan-Korrespondenten der *Süddeutschen Zeitung*, Köhler, wie folgt dar: Die Geländeverkäufe brachten nur einen Bruchteil dessen, was zur Tilgung der Altschuld erforderlich wäre. Selbst wenn die verbliebenen Grundstücke optimal verkauft und die einzelnen neuen Eisenbahn-Aktiengesellschaften zu Bestkursen an der Börse verschert würden, bleibt, so die Rechnung in der *SZ*-Ausgabe vom 9.2.1996, ein Gesamtschuldenberg in Höhe von umgerechnet 177 Milliarden DM übrig.

Dieser stieg allein seit der Bahnprivatisierung um 33 Milliarden Mark – die erfolgten Geländeverkäufe bereits gegengerechnet. Japans Ministerpräsident Hashimoto – er war sinnigerweise zur Zeit der Bahnprivatisierung der für diese verantwortliche Verkehrsminister – sieht in diesem Schuldenberg eine „Zeitbombe für Staat und Steuerzahler“.

Diese Charakterisierung trifft erst recht für die Bundesrepublik Deutschland und für die im Schattenhaushalt BEV geparkten Bahnschulden zu, zumal das BEV bisher gar keine Einnahmen aus einem eigenen Geländeverkauf verbuchen konnte und von der DB AG für 1994 und 1995 gerademal 220 Millionen Mark für Geländeverkäufe, die diese in eigener Regie getätigt hatte, erhielt. Wenn „Stuttgart 21“ in der vorgesehenen Form verwirklicht wird, dann wäre dies ein 2,2-Milliarden-Mark teurer Probelauf für – wie dies Peter Conradi bezeichnete – die „Veruntreuung von Bundesgeldern“ (*Stuttgarter Zeitung* vom 12.3.1996). Für diese „Vorbildfunktion“ sollten sich die Bewohnerinnen und Bewohner der Landeshauptstadt Stuttgart nicht hergeben.

Winfried Wolf
Köln und Stuttgart im April 1996

„Stuttgart 21“

Informationen zu Kritik und Widerstand:

- Initiative „Leben in Stuttgart – kein ‚Stuttgart 21‘“: Dr. Wolfgang Steinbach, Edisonstraße 28, 70439 Stuttgart
- Schutzgemeinschaft Filder e.V.: Gabi Visintin, Albrecht-Altdorfer-Weg 4, 70794 Filderstadt
- VCD: Rotebühlstraße 84/1, 70178 Stuttgart, Telefon (07 11) 62 88 33
- Umkehr Stuttgart: c/o BUND, Rotebühlstraße 86/1, 70178 Stuttgart
- Bündnis 90 / Die Grünen, Fraktion im Landtag, 70173 Stuttgart
- Untertürkheimer Initiative „Stuttgart Unverbaut“, Jägerhalde 65, 70327 Stuttgart
- MdB-Büro Dr. Winfried Wolf, Strohhof 42, 70180 Stuttgart, Telefon (07 11) 60 84 03

Einleitung

„Wer mitreden will, muß Kapital bringen.“

Wolfgang Häfele, Wirtschaftsförderer der Stadt Stuttgart und CDU-Regionalrat, laut *Stuttgarter Zeitung* vom 30.3.1995

Seit Frühjahr 1994 gibt es in der baden-württembergischen Landeshauptstadt hitzige Debatten um das Projekt „Stuttgart 21“. Aus dem Stuttgarter Hauptbahnhof – bisher ein Kopfbahnhof – soll ein Durchgangsbahnhof werden. Gleichzeitig werden die umfangreichen Bahnstränge und die Bahnhofswelt unter die Erde verlegt. Ein neuer Bahnhof mit ICE-Anschluß soll direkt am Flughafen Echterdingen entstehen. Schließlich gibt es die Konzeption zum Bau einer neuen Messe in Flughafennähe auf den Fildern.

Mit diesen – eng zusammenhängenden – Projekten, so die Vertreter der Deutschen Bahn AG, der Stuttgarter Stadtverwaltung und des politischen und wirtschaftlichen Establishments der Region, finde die schwäbische Metropole endlich den Anschluß an die Moderne, ja sie läge erstmals vor anderen Großstädten, die irgendwann später vergleichbare Projekte – ein „München 21“, „Frankfurt 21“ usw., auflegen würden.

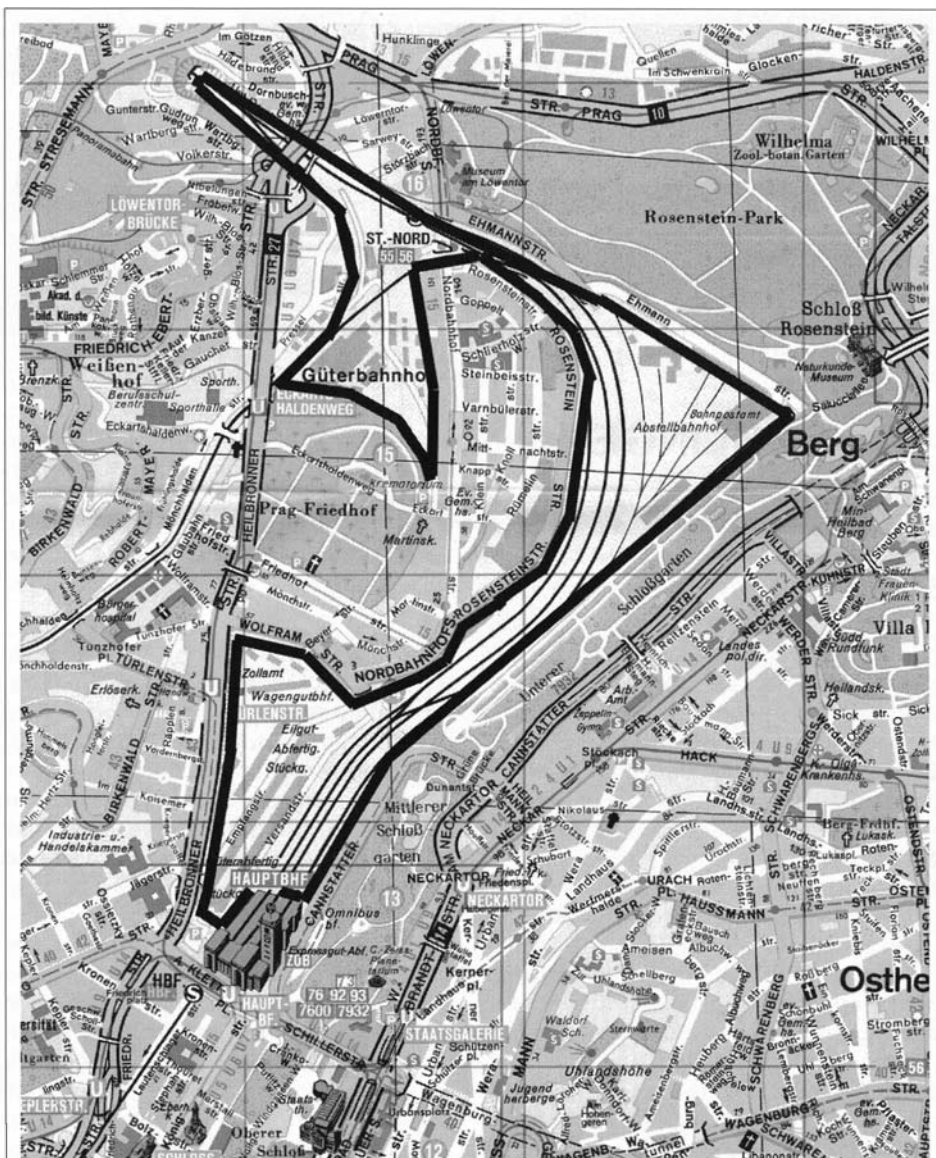
Die Idee, den Stuttgarter Kopfbahnhof aufzulösen und einen Durchgangsbahnhof zu schaffen, ist nicht neu. Bereits um die Jahrhundertwende gab es eine Debatte um eine Verlegung oder Erweiterung des Bahnhofstandorts. Damals lag bereits ein Vorschlag für einen Durchgangsbahnhof vor. Hierfür sollte der Kriegsberg untertunnelt werden. 1907 wurde dies von König Wilhelm II abgelehnt – wie wir noch sehen werden, mit durchaus überzeugenden Argumenten. Statt dessen entstand der heutige Bau als Kopfbahnhof.

Die Nazis hatten ähnliche Pläne. Sie wollten den Hauptbahnhof in den Rosensteinpark verlegen, die Stadt autogerecht umgestalten und „große Durchbrüche“ für neue Straßen schaffen. Die Durchbrüche gab es: Stuttgart wurde nach diesen Plänen überwiegend erst nach dem Zweiten Weltkrieg zu einer Autostadt „aufgebrochen“. Der Bahnhof allerdings blieb, wo er war. Jetzt soll auch hier die „große Lösung“ verwirklicht werden.

Allerdings wird heute nicht mehr, wie in der NS-Zeit, offen gesagt, es gelte, Raum für den Straßenverkehr zu schaffen. Vom Gegenteil ist vielmehr die Rede. Vorhaben und Zielsetzungen von „Stuttgart 21“ sind bemerkenswert: In einer Zeit, in welcher der Anteil des Schienenverkehrs am gesamten Verkehr von Jahr zu Jahr sinkt und der Güterverkehr auf Schienen sogar gewaltige absolute Einbrüche erlebt, geben die Macher von „Stuttgart 21“ vor, ein Modell gefunden zu haben, mit dem „Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert“ werde. Dafür allerdings müsse der Stuttgarter Hauptbahnhof als Durchgangsbahnhof neu gebaut und 12 Meter tiefer gelegt werden. Schließlich reichten seine Kapazitäten für die Ziele des „Unternehmens Zukunft“ nicht aus.

Hier stellen sich viele Fragen. Die bescheidensten lauten:

- Wie kann die Kapazität eines Bahnhofs erschöpft sein, wenn seine Tagesleistung bei einem Drittel derjenigen von 1961 liegt?
- Weshalb wird beim bestehenden Stutt-



Kartengrund: Falk-Megaplan Stuttgart, 1 cm ca. 220 m

Projekt „Stuttgart 21“: Rund 100 Hektar umfaßt „das neue innerstädtische Planungsgebiet“ – die gesamten Gleis- und Betriebsanlagen des Stuttgarter Hauptbahnhofs sollen aufgegeben werden oder zum Teil unter die Erde verschwinden.



Eine Herrenrunde: Diejenigen, die „Stuttgart 21“ und die „Machbarkeit“ dieses Projekts offiziell vorstellten, wurden in den Stuttgarter Nachrichten „von links nach rechts“ wie folgt präsentiert: „Ulf Häusler, Vorstandsmitglied der Deutschen Bahn, Heinz Dürr, DB-Vorstandsvorsitzender, OB Manfred Rommel, Ministerpräsident Erwin Teufel, Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann und Landesverkehrsminister Hermann Schauffer.“ Daß die Mehrheit der deutschen Bevölkerung und die Mehrheit derjenigen, die öffentliche Verkehrsmittel nutzen, weiblich ist, dürfte diese Herrenrunde kaum tangieren. Das Projekt „Stuttgart 21“ ist Ausdruck eines Machbarkeitswahns und einer männlich geprägten Technikgläubigkeit. Foto: Kern, Januar '95.

garter Hauptbahnhof die Konzeption des Kopfbahnhofs als aufwendig und unmö-
glicherweise gerügt, wohingegen in Echterdingen
ein neuer ICE-Kopfbahnhof entstehen soll?

● Weshalb wurde gerade erst ein teurer S-
Bahnanschluß für den Flughafen gebaut,
wenn nun ein ICE-Anschluß entstehen soll?

● Weshalb braucht Stuttgart eine zweite
Messe, nachdem das Messegeschäft bundesweit
erste Einbrüche aufweist und Überkapazitäten
so gut wie sicher sind?

Auf diese und andere Ungereimtheiten
geht diese Streitschrift ein. Kritisiert wer-
den nicht nur Einzelaspekte des Projekts
„Stuttgart 21“. Widerlegt werden nicht
allein die einzelnen technischen und fi-
nanziellen Grundlagen dieses Vorhabens.

Der Verfasser hinterfragt vor allem den
„Machbarkeitsbegriff“ und das Demokra-
tieverständnis derjenigen, welche „Stutt-
gart 21“ betreiben. Er stellt mit Verwun-
derung fest, daß sich Oberbürgermeister
Rommel zur Rechtfertigung dieses Pro-
jekts positiv auf ein Trotzki-Zitat bezieht.
Die genauere Recherche ergibt: Der russi-

sche Revolutionär machte die besagte
Aussage, um schnelle Reaktionen der Ro-
ten Armee in Krieg und Bürgerkrieg zu
rechtfertigen. Tatsächlich, so eine Schluß-
folgerung dieser Streitschrift, handelt es
sich bei „Stuttgart 21“ um ein Projekt, das
Krieg gegen die Stadt, Krieg gegen die
Natur und Krieg gegen die Bevölkerung
mit sich bringt. (Vgl. Kapitel 3 bzw. An-
merkung 13)

Vor allem aber kommt der Autor zu dem
Schluß, daß es sich bei „Stuttgart 21“ und
den damit zusammenhängenden Plänen
für die ICE-Strecke Stuttgart-Ulm, für ei-
nen neuen ICE-Bahnhof Echterdingen, für
die Bebauung der Filder und für eine
Messe II um Projekte handelt, die weni-
gen viel bringen und vielen teuer zu ste-
hen kommen. Die Streitschrift mündet in
die Forderung nach einem dreijährigen Bau-
und Planungsmoratorium, nach dem Zu-
sammenschluß aller Gegnerinnen und
Gegner von „Stuttgart 21“ und schließt
mit einer Skizze für eine alternative Stadt-
und Verkehrsplanung.

Gleis- und Lageplan des alten Stuttgarter Hauptbahnhofs im Jahre 1904

Das Empfangsgebäude des 1922 eröffneten heutigen Bahnhofs befindet sich an der Schillerstraße.

Aus: Zentralblatt der Bauverwaltung, 1907

Abbildungsmaßstab ca. 1:9000 (1 cm ca. 90 m)

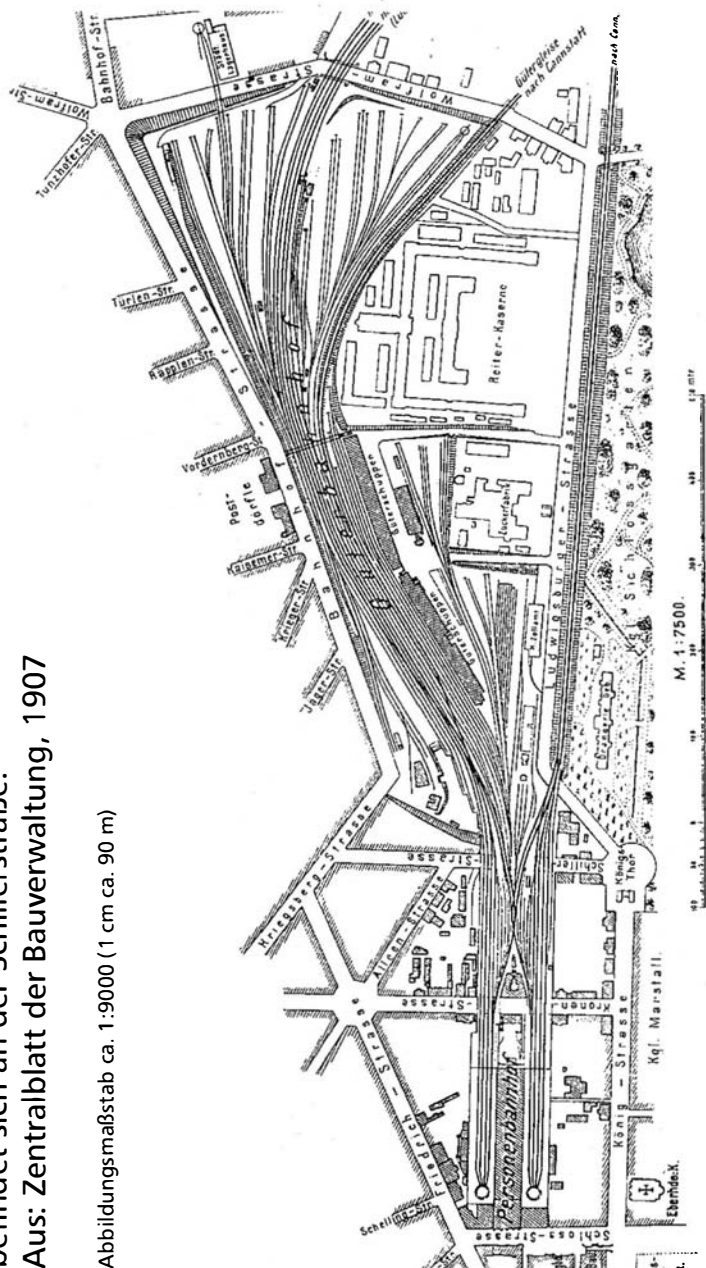
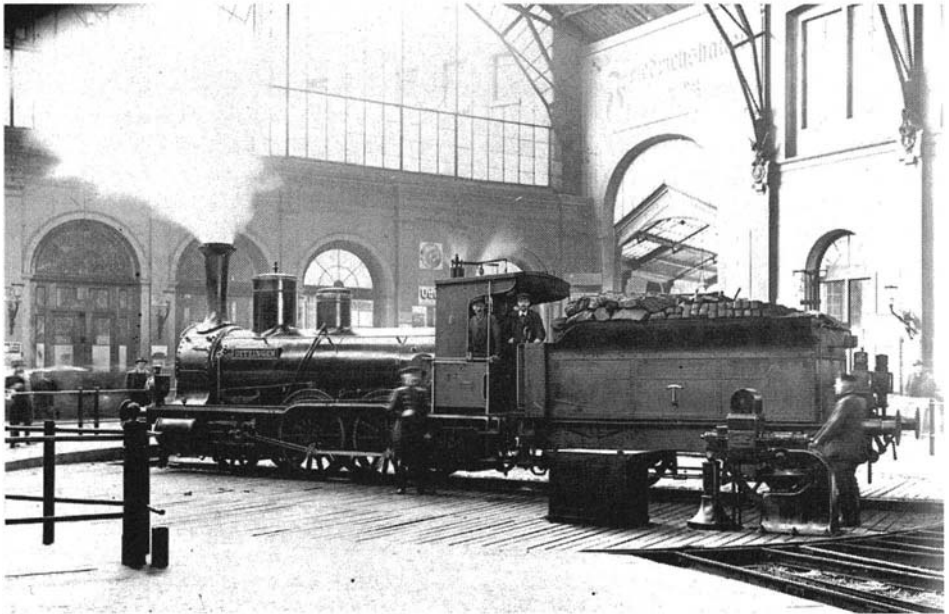
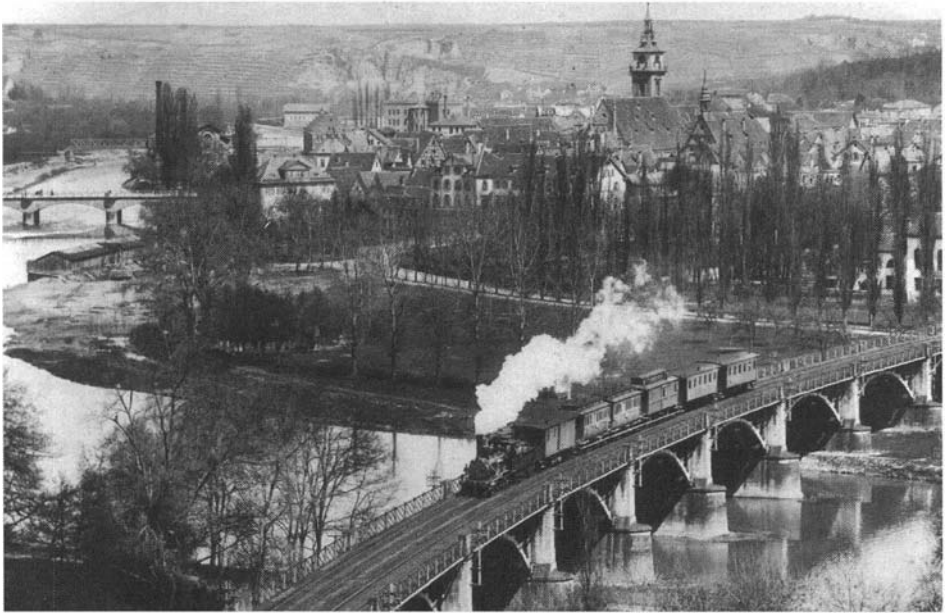


Abb. 4. Hauptbahnhof Stuttgart. Stand vom Jahre 1904.



Oben: Der Eingang Schloßstraße des alten Stuttgarter Personenbahnhofs, hier eine Lithographie um 1850 von Leins und Federer, ist heute noch vorhanden und wird als Kinoeingang genutzt. Unten: Die prachtvolle Mittelhalle des alten Stuttgarter Bahnhofs auf einer Fotografie aus dem Jahre 1873. Fotos: Landesbildstelle Württemberg.



Oben: Rosensteinbrücke 1907, Blick in Richtung Bad Cannstatt (Foto: Landesbildstelle Württemberg). Unten: Lokomotive, Baujahr 1856 (ab 1879 „B3“ und 1896 in „Ditzingen“ umbenannt), auf der südwestlichen Drehscheibe des alten Stuttgarter Personenbahnhofs. Foto: Sammlung Metz, Haus der Geschichte in Stuttgart.

1 Die zentralen Zielsetzungen von „Stuttgart 21“

„Der ICE 791 ‚Hercules‘ gleitet fast lautlos in die unterirdische Halle des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs. Eine hohe Glaskuppel wölbt sich über dem weiß-roten Zug ... Eine Vision vom modernen Verkehr, wie sie in 15 Jahren Wirklichkeit werden soll ... ‚Stuttgart 21‘ heißt das Projekt, bei dem etwa 85 Hektar Bauland in bester City-Lage gewonnen werden könnte.“
Aus: *Zug*, Nr. 2/1995

Die Argumente für einen Durchgangsbahnhof scheinen einleuchtend zu sein: Ein Kopfbahnhof – oder, eher negativ besetzt: ein Sackbahnhof – „kostet Zeit“, bringt Zeitverluste durch Ein- und Ausfahrten und „durch Lokwechsel“. So lesen wir beispielsweise in der „Machbarkeitsstudie ‚Stuttgart 21‘“.

Nun flackerte in allen bundesdeutschen – und vielen europäischen – Städten mit Kopfbahnhöfen die Diskussion um deren Ablösung durch Durchgangsbahnhöfe immer wieder auf. In vielen Fällen wurden sie bald wieder ad acta gelegt. Wie zum Beispiel in Frankfurt am Main. So bis zum Jahr 1994 auch in Stuttgart. Dort wo im 20. Jahrhundert solche Durchgangsbahnhöfe, welche Kopfbahnhöfe ersetzten, realisiert wurden, resultierte dies oft nicht in einer Zunahme des Schienenverkehrs, sondern in seinem Gegenteil. Beispiele hierfür ist die britische Stadt Bath (Green Park), die seit dem Verlust ihres Kopfbahnhofs von der Verbindung Midlands in den Südwesten weitgehend abgehängt ist. Die Stadt Ludwigshafen verfügte bis 1968 über einen Kopfbahnhof und war gut in das Fernverkehrsnetz integriert. Letzteres ist heute nicht mehr der Fall, auch wenn die Nahverkehrsverbindungen verbessert wurden. Das soll nicht heißen, daß in diesen Fällen – es handelt sich um

regionale Zentren und mittelgroße Städte – für ein Beibehalten der Kopfbahnhöfe zu plädieren gewesen wäre. Die Problematik wird jedoch auch hier deutlich.

Stuttgarts Kopfbahnhof wurde in den letzten Jahren im Zusammenhang mit der ICE-Neubaustrecke Stuttgart – Ulm – München negativ erwähnt. Die damalige Bundesbahn drohte damit, diesen Hauptbahnhof in Stuttgarts Zentrum möglicherweise für den Fernverkehr ganz aufzugeben und statt dessen einen ICE-Bahnhof in Stadtrandlage zu planen, wie dies in Kassel im Gefolge der ICE-Neubautrasse Hamburg – Frankfurt/M. erfolgt ist und wie dies im Falle Ulms lange Zeit geplant war. Bereits dieses Modells eines Stuttgarter ICE-Bahnhofs in Stadtrandlage war verbunden mit dem Projekt, den Stuttgarter Flughafen auszubauen und diesen an das ICE-Netz anzuschließen. Allerdings wissen wir heute, daß dieser Vorschlag erpresserischen Zielen diene. Zu dem Zeitpunkt, als dieser ICE-Bahnhof in Stadtrandlage in die Diskussion gebracht wurde, lagen bei der Bahn und bei der Stadtverwaltung bereits die Pläne für das Projekt vor, das heute „Stuttgart 21“ genannt wird. Gegen das Vorhaben, den zentralen Stuttgarter Bahnhof in Stadtrandlage zu bauen, kam es prompt zu heftigen Protesten. Durch diese Irreführung wurde ein

günstiges Klima für „Stuttgart 21“ erzeugt.

Inzwischen wird der Flughafen Stuttgart-Echterdingen ausgebaut. Zeitgleich mit dem Beginn dieses Ausbaus wurde im Frühjahr 1994 erstmals der Plan eines unterirdischen zentralen Durchgangsbahnhof Stuttgart präsentiert. Dieser soll ungefähr an derselben Stelle, wo sich derzeit der Kopfbahnhof befindet, entstehen. Vor dem Hintergrund der vorausgegangenen Diskussionen erschien das Projekt auf den ersten Blick überzeugend.

Zu diesem Zeitpunkt – es lag erst eine grobe Ideenskizze vor – zeigten sich alle Parteien in der baden-württembergischen Landeshauptstadt begeistert, ob der „Chance für die Zukunft“, der „Option auf Modernität“ oder der „Möglichkeit, Stuttgart den Flair der Großstadt“ zu vermitteln.

Im Januar 1995 wurde dann eine „Machbarkeitsstudie“ zu dem Projekt, für das man gleich den Markennamen „Stuttgart 21“ gefunden hatte, vorgelegt. Spätestens jetzt schlug die Zustimmung in fast ungeteilte Begeisterung um. Als „einmalige Chance“ bezeichnete der CDU-Sprecher Jürgen Haug „dieses Jahrhundertprojekt“. Die SPD im Stuttgarter Rathaus will keinen Zweifel offen lassen, daß sie „voll hinter diesem Projekt steht“. Als „einmalig“ bezeichnete auch Michael Kienzle, Sprecher der Grünen, die damit verbundenen Chancen. Rolf Zeeb von der FDP sieht gar „keine Alternative zum Tiefbahnhof“. Im Regionalparlament gab es keinerlei Gegenstimmen zu dem Projekt.

Ein Vierteljahr später präsentierten die Grünen eine Arbeit, in welcher „Stuttgart 21“ und das damit zusammenhängende „Filder-Konzept“ einer weitgehenden Kritik unterzogen und Alternativen skizziert werden. Allerdings heißt es auch in dieser Studie: „Das Projekt Stuttgart 21 kann tatsächlich die Weichenstellung für den

Schienenverkehr des 21. Jahrhunderts in unserer Region sein.“ (1)

Was verspricht nun „Stuttgart 21“, daß es solchen Jubel auslöst und auf derart wenige kritische Distanz stößt?

Das Ergebnis, zusammengefaßt im Vorwort der „Machbarkeitsstudie“, lautet:

„Die Machbarkeitsstudie hat die technische Realisierbarkeit von ‚Stuttgart 21‘ aufgezeigt ... Das Konzept ‚Stuttgart 21‘ eröffnet der Stadt Stuttgart und dem Land Baden-Württemberg beispielhaft Perspektiven, die weit in das nächste Jahrhundert reichen.“

Bereits an dieser Stelle des von Verkehrsminister Wissmann, Ministerpräsident Teufel, Landesverkehrsminister Schafler, Oberbürgermeister Rommel und Bahnchef Dürr unterzeichneten Textes sei auf die wenig überzeugende Logik und die Gigantomanie hingewiesen, welche uns noch öfters bei diesem Projekt begegnen wird. „Stuttgart 21“ wird nach Vorstellung dieser Herren frühestens im Jahr 2010, wenn ein Zehntel des nächsten Jahrhunderts bereits abgelaufen ist, fertiggestellt sein. Daß die Perspektiven von „Stuttgart 21“ somit „weit ins nächste Jahrhundert reichen“, liegt auf der Hand.

Zu fragen ist: Welche Art Perspektiven bieten sich denn mit „Stuttgart 21“?

Laut Aussagen der bereits zitierten Verfasser des Vorworts zur „Machbarkeitsstudie“ handelt es sich im wesentlichen um die folgenden drei Zielsetzungen:

● Die „Umgestaltung des Bahnknotens Stuttgart“ gebe „der Stadtplanung mit einem freiwerdenden Gelände in der Innenstadt mit einer nutzbaren Fläche von rund 85 Hektar standortpolitische Chancen an die Hand, die nur im europäischen Maßstab gemessen werden“ könnten. Hier wird „die Hochgeschwindigkeitsstrecke Stuttgart – Ulm – Augsburg“ als ein „Teilstück der geplanten Hochgeschwindigkeitsmagistrale zwischen den Großräu-

men Paris, Karlsruhe, Stuttgart, Ulm, Augsburg, München und Wien" genannt.

● „Dem Land Baden-Württemberg" eröffnet dieses Projekt „die einzigartige Möglichkeit, ein umfassendes und integriertes Verkehrskonzept für den gesamten Mittleren Neckarraum" zu gestalten.

● Schließlich erhalte „die Wirtschaft der Region Stuttgart, die für das Land Baden-Württemberg eine zentrale Rolle spielt, mit dem Projekt ‚Stuttgart 21‘ ... wichtige Impulse." (2)

Bei diesen drei hervorgehobenen „Perspektiven" von „Stuttgart 21" wird lediglich die erstgenannte präzisiert. Belege, daß „Stuttgart 21" zu einem „umfassenden und integrierten Verkehrskonzept für den gesamten Mittleren Neckarraum" führe, liefern die Autoren der „Machbarkeitsstudie" keine. Eher gibt es Belege für das Gegenteil.

Ebensowenig enthält die Studie nachvollziehbare Argumente, warum „Stuttgart 21" „die Wirtschaft der Region Stuttgart" derart beeinflusse, daß sich Beschäftigte und Erwerbslose in diesem Raum etwas Positives davon versprechen könnten.

Präzise festgehalten wird jedoch in dem ersten angeführten Spiegelstrich: Es werden „85 Hektar Gelände" in der Innenstadt frei. Es würden die Großräume Paris – Stuttgart – München – Wien verkehrspolitisch „verknüpft". Ich bin hier so frei und erwähne „Karlsruhe", „Ulm" und „Augsburg" als solche „Großräume" nicht. Zu durchscheinend ist die Absicht der Propagandisten von „Stuttgart 21", durch das Hochjubeln von Städten wie Ulm etc. zu „Großräumen" – bei gleichzeitigem Auslassen vergleichbarer regionaler Großstädte in Frankreich (Metz oder Nancy) und Österreich (Linz) – von der real stattfindenden Konzentration auf die Metropolen und den „Standortqualitätsverlusten", die damit für regionale Zentren wie Karlsruhe

oder Ulm verbunden sind, abzulenken.

Die zitierte Studie lehrt: Das Projekt „Stuttgart 21" ist „machbar". Bereits diese Feststellung irritiert. Als ob dies der Kern der Debatte wäre. „Brasília" als neue Hauptstadt des Landes gleichen Namens inmitten des Dschungels war „machbar". Daß eine solche künstliche Stadt sinnvoll war, wird heute von vielen bestritten.

Albert Speers Pläne zum Umbau Berlins zur Hauptstadt Germania waren machbar – aber Größenwahnsinnig und zerstörerisch.

Die Transrapid-Strecke Hamburg – Berlin mag für 10 Milliarden Mark machbar sein; sie ist dennoch unsinnig, zerstörerisch, den Niedergang der Bahn weiter beschleunigend.

Die ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke Frankfurt – Mannheim – Stuttgart war „machbar". Doch es wäre weit sinnvoller gewesen, mit demselben Geld eine direkte Nord-Süd-Verbindung Würzburg – Heilbronn – Stuttgart als den kürzesten Weg und in Ergänzung zu den bestehenden Nord-Süd-Verbindungen auszubauen. Dabei wäre noch ausreichend Geld übriggeblieben, um die bestehenden Strecken Stuttgart – Mannheim und Frankfurt/M – Mannheim zu optimieren.

Es geht in diesem Text also nicht darum, über die „Machbarkeit" oder auch „Nichtmachbarkeit" des Projekts Stuttgart 21 zu streiten. Hier werden Sinn und Ziel einer solchen Machbarkeit hinterfragt. Ein Projekt danach zu beurteilen, ob es in erster Linie „machbar" ist, das ist die Betrachtungsweise jener Männer in und nach ihrer Midlife-crisis, welche sich die „Natur untertan" machen wollen und entweder bereits völlig zynisch und rücksichtslos gegenüber den Folgen ihres Tuns geworden sind oder aufgrund ihres Alters davon ausgehen können, daß sie die Folgen dieses zerstörerischen Tuns nicht mehr erleben.

2 Vorbilder für „Stuttgart 21“

„Bahnsteige unter filigranen Glasdächern, Tunnelröhren, aus denen Hochgeschwindigkeitszüge fast lautlos herausgleiten, moderne Aufzüge und Rollsteige, täglich mehr als 200.000 Fahrgäste – das ist der Lehrter Zentralbahnhof in Berlin-Tiergarten. Ein Bahnhof der Superlative. Noch gibt es ihn nur als Modell.“

Aus: *Zug* Nr. 3/1995

Bereits der Vergleich der beiden Zitate, die am Beginn dieses und des vorangegangenen Kapitels stehen, zeigt: So einmalig ist „Stuttgart 21“ nun doch wieder nicht. Derlei Projekte werden demnach anderswo mit ähnlichen Worten angepriesen.

Bei dem Projekt „Stuttgart 21“ mögen der eine und die andere in Richtung neuer Hauptstadt Berlin geblickt haben. Tatsächlich ist in Berlin bereits ein vergleichbarer Tunnel-Hauptbahnhof – der „Lehrter Zentralbahnhof“ – geplant.

An der Spree kam es in diesem Zusammenhang zu einem der größten Bündnisse in der Stadtgeschichte, der Anti-Tunnel-GmbH, in der sich demokratische, umweltpolitische und verkehrspolitische Parteien, Gruppen, Verbände, Initiativen und viel Fachverstand vereinen. U. a. argumentieren die Gegnerinnen und Gegner dieses Tunnelbahnhofs dort, daß die Absenkung des Grundwasserspiegels, welche mit diesem unterirdisch angelegten Zentralbahnhof und den unterirdisch verlaufenden Verkehrsröhren verbunden ist, die größte Grünanlage der Stadt, den Tiergarten, existentiell bedroht. Sie argumentieren, daß es sich um ein verkehrstechnisch, finanziell und ökologisch nicht vertretbares Projekt handle. Sie entwickelten hierzu Alternativen – so ein Ring-

bahnmodell oder die Reaktivierung früherer Kopfbahnhöfe. (3)

Vor allem wird in Berlin darauf verwiesen, daß die Tunnelbaustrecke der Bahn als Trojanisches Pferd für einen parallel gebauten autobahnähnlichen Straßentunnel dient und daß mit dem gesamten Projekt Forderungen des Konzerns Daimler-Benz bedient werden, der die dicht daneben liegende City um den Potsdamer Platz maßgeblich ausbaut und hierfür einen unterirdischen Straßentunnel forderte – und nun erhält.

Der Verfasser der hier vorliegenden Kritik am Projekt „Stuttgart 21“ hat an den Anhörungen zum Lehrter Bahnhof im April 1995 in Berlin als Einwender teilgenommen. Er hat zusammen mit der großen Mehrheit derjenigen, die den Anhörungen beiwohnten, den Eindruck gewonnen: Hier ging es den Betreibern des Berliner Lehrter Zentralbahnhofs allein darum, ihr Projekt, das ebenso „machbar“ wie zerstörerisch ist, „durchzuziehen“. Diese Anhörungen dienten vielmehr als demokratisches Mäntelchen – sie fanden weit außerhalb der Berliner City, im östlich gelegenen Bezirk Berlin-Lichtenberg, und zur Arbeitszeit statt; also zu einer Zeit, in der die Mehrheit der 19.000 Einwenderinnen und Einwender nicht anwesend sein konnte.

In einer ersten Zwischenbilanz gelangte die Zeitschrift des Fahrgastverbands IGEB, Signal, zu der Folgerung, daß „die planenden Stellen ... noch immer befürchten müssen, daß die ganze ‚Pilzkonzept-Planung‘ bereits vor oder gar erst nach dem ersten Spatenstich wie ein Kartenhaus zusammenfällt.“

Ich habe bei den Anhörungen und zusätzlich im Deutschen Bundestag eine entsprechende Anfrage an die Bundesregierung als alleinige Aktionärin der Deutschen Bahn AG gestellt. Beide Male lautete die verblüffende Antwort: Eine Prüfung der traditionellen und im Fall der Eisenbahnhauptstadt Berlin viele jahrzehntelang erfolgreich erprobte Kopfbahnhoﬂösung fand nicht statt. Die Bundesregierung verwies in ihrer Antwort nur pauschal auf „Mängel des Systems von Kopfbahnhöfen“ und darauf, daß „die Flächen der ehemaligen Kopfbahnhöfe für den Wiederaufbau nicht mehr zur Verfügung stehen oder für andere städtebauliche Planungen vorgesehen“ sind. (4)

41.000 Kilometer Schienennetz als Spekulationsobjekt

Bundesverkehrsminister Wissmann sprach davon, mit dem geplanten unterirdischen Hauptbahnhof würde „Stuttgart zum Modell für Deutschland“. Diese Worte sollte man – im Wortsinne – auf die Goldwaage legen. Erschien doch vor einiger Zeit ein Artikel in dem Magazin Focus mit der reißerischen Überschrift: „Das Mega-Milliarden-Ding – Das 41.000 Kilometer lange Schienennetz ist als Immobilie pures Gold“? War nicht im Blatt Wirtschaftswoche zu lesen, wonach „der Berliner Senat (von der Bahn) verlangt, die Grundstücke um den Lehrter Bahnhof ... kostenlos dem Investor Tishman Speyer Properties zur Verfügung zu stellen. Nur mit den umliegenden Immobilien ließe sich ein ‚städtebaulich anspruchsvolles und prägendes Bahnhofsgebäude‘ errichten, so

der zuständige Senator für Stadtentwicklung Volker Hassemer.“ (5)

Weisen die Debatten und Enthüllungen in Berlin auch den Weg, wo es in Stuttgart lang gehen soll? Geht es gar nicht in erster Linie um einen verbesserten Schienenverkehr, sondern um einen großen Grundstücksdeal, der eng mit der Bahnreform, die viele als eine Deform identifizieren, verknüpft ist?

Vier Monate vor Verkündung der „Idee“, den Stuttgarter Hauptbahnhof neu als Durchgangsbahnhof zu bauen und diesen zusammen mit einem Großteil der innerstädtischen Bahnanlagen in Tunnellage zu führen, kam es zur Umwandlung der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn in die Deutsche Bahn AG. In diesem Zusammenhang wurde wiederholt die Idee geäußert, Bahnhöfe zu privatisieren und zu kommerzialisieren, so daß diese nicht mehr primär Zentren des Schienenverkehrs wären.

Beispiel Essen

In Essen gibt es kein „Problem Kopfbahnhof“, wohl aber den Plan, in großem Umfang Bahngelände im Zentrum zu verkaufen, aufzulösen oder zu überbauen. Fast zeitgleich mit dem Projekt „Stuttgart 21“ wurde hier das Projekt „Passarea“ vorgestellt und in der Welt am Sonntag wie folgt beschrieben: „Zwei neue Hochhäuser am Südrand, neue, den Bahnhof begrenzende Gebäude an der Nordseite, eine gewagte, großzügige Glaskuppel über den Bahngleisen – und als Kernstück eine luftige Kombination von Fußgängerpassage und Bahnhofshalle ... – das sind wichtige Plan-Bestandteile aus einer Studie.“ Auch hier wird herausgestrichen, es handle sich um ein „Produkt, das den Vorteil der ‚Machbarkeit‘ genießt.“ (6)

Die Wirtschaftswoche geht in dem eben zitierten Artikel davon aus, daß der bundesweite Verkauf von Bahngrundstücken dazu diene, die immer größer werdenden

Löcher in der Bundeskasse teilweise und zeitweilig zu verkleinern.

Internationale Vergleiche zu „Stuttgart 21“

Damit würde die deutsche Entwicklung „nur“ einem internationalen Trend folgen. Der zitierte Bericht der Zeitschrift Focus dokumentierte die Zukunft des Schienenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland mit Photos aus den USA nach dem Schema „Vorher – Nachher“. Gezeigt wurde auf Foto 1 ein Bahnhof im Zentrum New Yorks, mit seinem stadtprägenden Gebäude und mit offenliegenden Gleissträngen. Daneben, auf Foto 2, wird dieselbe Stelle heute abgebildet. Nunmehr befinden sich nur noch Hochhäuser an dieser Stelle. Die implizite Behauptung, inzwischen finde derselbe Bahnverkehr unterirdisch statt, hält der Überprüfung nicht stand. Die Schienenpersonenverkehrsgesellschaft Amtrak befördert in den gesamten USA jährlich gerade noch 22 Millionen Passagiere – weniger als ein Fünfzigstel dessen, was die Deutsche Bahn befördert – und nur ein Bruchteil dessen, was die US-Eisenbahnen in ihren großen Zeiten beförderten. Der Bahnverkehr in

den USA steht 1995 vor dem endgültigen Aus. Seit Februar 1995 läuft ein neues „Sparprogramm“, mit dem der verbliebene Personenverkehr auf 22 Bahnstrecken von Amtrak eingestellt werden soll. (7)

In Großbritannien ist die Privatisierung von British Rail, die nach fast exakt demselben Organisationsschema verläuft wie die Privatisierung der Deutschen Bahn AG, damit verbunden, daß gut ein Drittel aller Bahnstrecken stillgelegt wird und der Verkauf von Fahrkarten bei mehr als 80 Prozent der verbliebenen Bahnhöfe eingestellt werden soll. (8)

Nicht anders in Japan. 1986 war in dem japanischen Blatt Asahi Shinbun die Äußerung des damaligen Präsidenten der Japanischen Staatsbahn (JNR), Isozaki, zu lesen: „Wenn man die Staatsbahn auslöscht, dann fließt Blut, aber es wird auch gutes Fleisch auf den Markt kommen. Alle werden es vermutlich darauf absehen, dieses gute Fleisch billig in die Hände zu bekommen.“ Isozaki spielte auf die Privatisierung der JNR, die 1987 stattfand, an, die ebenfalls mit einem gewaltigen Verkauf von Bahngelände verbunden war und im übrigen zu einem Zusammenbruch der Grundstückspreise beitrug. (9)

Die Stadt Lille liegt im Schnittpunkt dreier Linien: Paris – London, Brüssel – London und Brüssel – Paris. Diese Tatsache ist eine Herausforderung für Verteidiger der geraden Linienführungen. In Lille kreuzen sich die Linien der Hochgeschwindigkeitszüge Paris – London, Brüssel – London und Brüssel – Paris. Damit wird Lille zum Vorort der genannten westeuropäischen Metropolen. Die Fahrtzeit von Paris nach Lille schrumpft von zweieinhalb Stunden auf 50 Minuten, von London nach Lille von sieben auf zwei Stunden, und die Entfernung von Lille nach Brüssel wirkt wie eine innerstädtische U-Bahn-Verbindung.

Wenn Zehntausende Bundesdeutsche nach Bochum zum „Starlight-Express“ fahren, warum sollten nicht Hunderttausende EU-Menschen in Lille zu einer Madonna-Show oder einem Guns ‘n’ Roses-Auftritt einfallen? Der Architekt Rem Koolhaas meinte, als Franky-Boy noch nicht beim Intonieren von „That ‘smyway“ von der Bühne abgegangen war: „Wenn Frank Sinatra ein Konzert gibt oder andere Großveranstaltungen stattfinden, dann wäre es am einfachsten, wenn dies künftig nicht mehr in London oder Paris, sondern in Lille passierte.“

Vor Lille entsteht die Euralille-City. Ein gigantischer Komplex aus Kreuzungsbahnhof, Geschäfts- und Kongreßbauten und Euro-Supermarkt. Drei Turmbauten bestimmen das Bild – ein „World Trade Center“ mit 25 Geschossen, ein Luxushotel mit 200 Zimmern und der Turm der Bank Crédit Lyonnais. Sollte letzter übrigens in Schiefelage gebaut werden, entspräche dies dem Finanz-Zustand des Instituts, in Volkes Mund bereits Crazy Lyonnais getauft.

Euralille spekuliert auf Wachstumsschübe, die der Binnenmarkt, der Ärmelkanaltunnel und eben die Hochgeschwindigkeitszüge mit sich bringen würden. So liegt das Niveau der Mieten für Büros und Wohnungen in Lille um rund ein Drittel niedriger als in den Metropolen mit TGV-Anschluß. Warum also die europäische Niederlassung eines Multis nicht in Euralille plazieren.

Da war doch noch was? Richtig: Lille war bislang berühmt für seine „Königin der Zitadellen“, ein fünfeckiges Bollwerk aus dem 17. Jahrhundert. Lille verfügt über einen historischen Stadtkern, der bald nicht mehr Zentrum, sondern nostalgischer Appendix von Euralille-City sein wird.

3 NS-Pläne zur Neugestaltung Stuttgarts: Keine Demokratie damals, mangelnde Demokratie heute

„Stuttgart 21‘ sei kein Etikett für Stuttgarter ‚Großmachtstreben‘. Das hat Oberbürgermeister Rommel gestern im Regionalparlament versichert. Die Versammlung hat das Jahrhundertprojekt einstimmig begrüßt ...

Der Oberbürgermeister schloß seine Ausführungen mit einem Zitat aus den Memoiren des russischen Kommunisten Leo Trotzki: ‚Hätten wir noch mehr Zeit gehabt‘, schrieb der Revolutionär, ‚hätten wir gewiß noch mehr Fehler gemacht.“

Bericht in *Stuttgarter Zeitung* vom 2.3.1995

„So fehlt unseren Städten der Gegenwart das überragende Wahrzeichen der Volksgemeinschaft ... Die Zeit erstickt in kleinster Zweckmäßigkeit. Da darf man sich nicht wundern, wenn unter einer solchen Gottheit wenig Sinn für Heroismus übrigbleibt.“

Adolf Hitler, *Mein Kampf*

In der nationalsozialistischen Zeit wurde die Verlegung des Hauptbahnhofes in den Rosensteinpark und eine „umfassende Neugestaltung der Innennstadt“ geplant. Unter anderem sollte das Bahnhofsgelände erschlossen werden, weil zwischen Bahnhof und Schloßplatz noch eine verhältnismäßig flache und kleinteilige Bauweise vorherrsche, die dem klotzigen Baustil der NS-Zeit widersprach. Ziel dieser Konzentration auf große Prachtbauten war, wie Adolf Hitler in „Mein Kampf“ schrieb, „das Wohnhaus zu einer unbedeutenden Nebensächlichkeit“ zu erklären und die „Prachtbauten der ganzen Gemeinschaft“ ins Zentrum zu rücken.

In dieser Zeit entstand auch unter Federführung von Paul Bonatz, dem wichtigsten Gutachter der Stadt Stuttgart in Angelegenheiten der Stadtplanung, ein genau ausgearbeiteter Entwurf zur Verkehrsführung in der Innenstadt. Diese Planungen wurden überwiegend in der Zeit nach

dem Zweiten Weltkrieg umgesetzt. Maßgeblich daran beteiligt waren in der Regel dieselben Architekten und Stadtplaner, die auch in der NS-Zeit das Sagen hatten.

In seiner Studie über „Hitlers ‚wunderschöne Hauptstadt des Schwabenlandes““ bilanziert Wolfgang Christian Schneider:

„Die Verkehrsführung, die von (dem NS-Oberbürgermeister) Strölin und seinen nationalsozialistischen Stadtplanern wesentlich mit der nationalsozialistischen Weltanschauung begründet worden war, ist in den Grundzügen die heutige. Sogar die von den Nationalsozialisten geplanten Arkaden an den Gebäuden der überbreiten Rote Straße (Theodor-Heuss-Straße) wurden bei den ersten Gebäuden dort durchgeführt ... Auch die Planungen zur Verlegung des Bahnhofs lebten wieder auf. Professor Pierath, auch er oft bemühter Gutachter der Nationalsozialisten, der schon 1945 eine Generalplanung für die Innenstadt erarbeitet hatte, erhielt im

Dezember 1947 den Auftrag einer Neuplanung der Hauptbahnhofsanlagen am Süden des Rosensteinparks. Bis auf den Abriß des Neuen Schlosses und die Verlegung des Hauptbahnhofs wurden alle diese Planungen auch durchgeführt.“ (10)

Zurück zur NS-Zeit. Die gewaltigen Maßnahmen zur „Neugestaltung von Stuttgarts Innenstadt“ wurden weitgehend unter Ausschluß der Öffentlichkeit betrieben. Am 1. April 1938 besuchte Adolf Hitler im Rahmen eines Propagandafeldzugs durch Deutschland auch die „Stadt der Auslandsdeutschen Stuttgart“. Bei dieser Gelegenheit wurden ihm alle Planungen für die Neugestaltung der Stadt, einschließlich der Reichsautobahnen und ihrer Anschlüsse um Stuttgart und des neuen Personenflughafens auf den Fildern, in Echterdingen, im Rathaus vorgestellt.

Wolfgang Christian Schneider berichtet: „Nachdem Hitler die Modelle gesehen hatte, wurde ein Teil von ihnen ... abgeräumt. Die Bevölkerung, die am folgenden Tag das geschmückte Rathaus mit der Modellschau besichtigen durfte, bekam aller Wahrscheinlichkeit nach gerade das wichtigste, das Innenstadtmodell, nicht zu sehen, denn in der Stuttgarter Presse wurde in der Folgezeit allein von diesem Modell keine Aufnahme veröffentlicht ... Die betroffenen Bewohner wurden an der Gestaltung ihrer Stadt nicht beteiligt, die allein von der höheren Warte der nationalsozialistischen Technokraten aus erfolgte ... Öffentlichkeit war für die nationalsozialistische Führung allein der Aufmarsch, dessen Gestalt sich ebenfalls nur bei der Sicht von oben ... ergibt.“ (11)

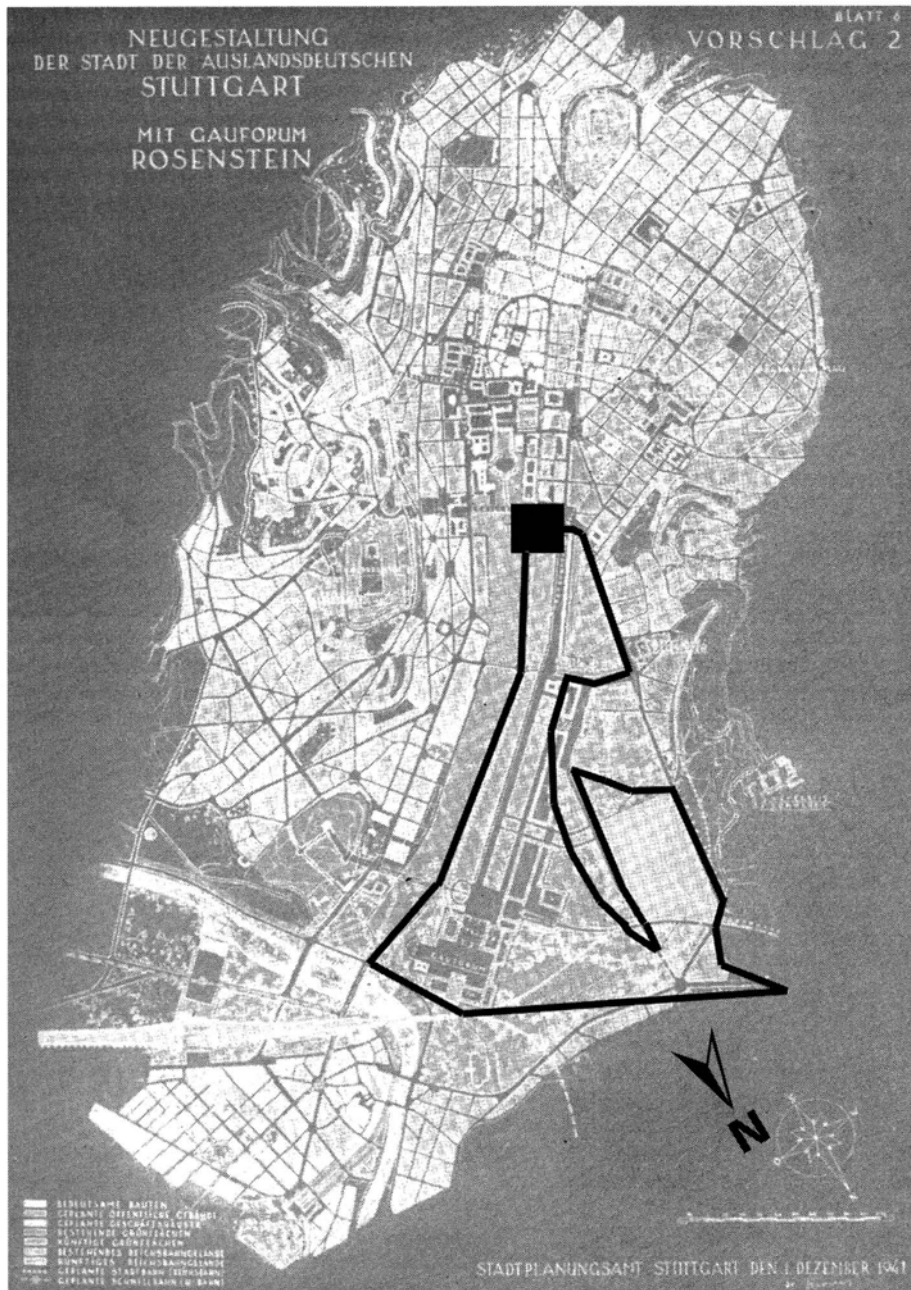


Gauleiter Murr (Gau „Württemberg-Hohenzollern“) erläutert Hitler das Modell der Innenstadt. Foto aus: Demokratie und Arbeitergeschichte, Jahrbuch 2, Alektor-Verlag.

NEUGESTALTUNG
DER STADT DER AUSLANDSDEUTSCHEN
STUTTGART

MIT GAUFORUM
ROSENSTEIN

BLATT 6
VORSCHLAG 2





*Der Stuttgarter Hauptbahnhof Ende der 20er Jahre.
Foto aus: The Architectural Forum, New York, December 1930.*

„Stuttgart 21“ – Ein Projekt von oben

Keiner kann behaupten, daß im Fall von „Stuttgart 21“ ebenso verfahren würde, wie im Fall der NS-Pläne für die Umgestaltung Stuttgarts. Es wurden höchstens zeitweilig Modelle verborgen gehalten. Seit dem Frühjahr des Jahres 1994 wird das Projekt „Stuttgart 21“ auch öffentlich präsentiert.

Linke Seite:

Damit Wohnhäuser nicht die „Prachtbauten der ganzen Gemeinschaft“ verstellen: Gesamtplanung mit Bahnstofsverlegung und „Gauforum“ auf dem Rosenstein-gelände. Zum Vergleich: ungefähre Lage des Planungsgebiets „Stuttgart 21“ und des Bahnstofsgebäudes.

„Neugestaltung der Stadt der Auslands-deutschen Stuttgart. Mit Gauforum Rosenstein. Blatt 6, Vorschlag 2. Stadtplanungs- amt, Stuttgart, den 1. Dezember 1941.“ Aus: Demokratie und Arbeitergeschichte, Jahrbuch 2, Alektor-Verlag.

Doch der „Blick von oben“ ist unübersehbar. Eine wirkliche Bürgerbeteiligung und offene kontroverse Debatte existieren nicht. Bereits die Zeitplanung steht diesen demokratischen Erfordernissen entgegen.

Das Projekt „Stuttgart 21“ wurde nur kurze Zeit der Öffentlichkeit vorgestellt, um umgehend seine Durchführung zu beschließen. Eine ernsthafte Einbeziehung der betroffenen Bevölkerung fand nicht statt.

Normalerweise sollte man davon ausgehen, daß ein Projekt dieser Art und Größenordnung (mit erheblichen Veränderungen des Großstadtzentrums!), im Stadtparlament entwickelt, dann der Bevölkerung und Gutachtern vorgestellt und erst nachdem es umfassend debattiert ist – und viel Wasser den Neckar hinuntergeflossen ist –, zur Entscheidung gebracht wird.

Anders bei „Stuttgart 21“. Die Präsentation erfolgte durch den Bundesverkehrsminister, den Landesverkehrsminister, den Chef der Deutschen Bahn AG und den Oberbürgermeister der Stadt. Bis dahin

war eine parlamentarische Institution gar nicht gefragt worden. Gleichzeitig mit dieser Präsentation reagierten die Medien unisono mit einer breiten Unterstützungskampagne für „Stuttgart 21“. Es erschien eine Sonderbeilage der beiden Stuttgarter Tageszeitungen, die faktisch pure Werbung für „Stuttgart 21“ darstellte, bei der jedoch nicht erkenntlich war, inwieweit es sich um einen redaktionellen Beitrag oder um einen Werbebeitrag handelte.

Ein Propagandafilm – „Stuttgart 21“ in den schönsten Farben – war schnell fertiggestellt. Er wird ohne Pause auf einer Leinwand im Stuttgarter Hauptbahnhof gezeigt und dient der Einstimmung von Besuchern und Besucherinnen auf die optimistische Zukunft von „Stuttgart 21“.

Das Vorgehen erscheint generalstabsartig. Die Frankfurter Rundschau und „Umkkehr Stuttgart“, eine Organisation der regionalen Umwelt-, Naturschutz- und Verkehrsverbände, stellen fest, die Vorbereitungen für „Stuttgart 21“ und für diesen Coup in der Öffentlichkeit seien „seit langem geheimgehalten“ worden. (12) Bereits Ende 1995 sollen die definitiven Entscheidungen für einen Baubeginn von „Stuttgart 21“ fallen. Das heißt, weniger als zwei Jahre nach der ersten Präsentation und weniger als ein Jahr nach Vorstellung einer „Machbarkeitsstudie“, die im übrigen viele Fragen offen läßt, soll über ein Projekt entschieden werden, das die Landeshauptstadt nachhaltig verändert und riesige Summen Steuergelder verschlingt. Man vergleiche diese unchristliche Hektik mit dem Amtsschimmel, der dann wiehert, wenn es um sinnvolle, weit bescheidenere Maßnahmen wie die Einrichtung eines Zebrastreifens, einer Fußgängerampel, einer Fahrrad- oder einer Busspur geht. Hier können viele Jahre ins Ländle ziehen, bis Entscheidungen fallen und zur Tat geschritten wird.

Unter diesen Umständen ist es fast wieder logisch, wenn Oberbürgermeister Rommel den Revolutionär Leo Trotzki zitiert, um das Projekt „Stuttgart 21“ und die Kürze der Zeit, in welcher dieses Projekt durchgesetzt wird, zu begründen.

Als gebildeter Mensch weiß Oberbürgermeister Rommel sicherlich, was nicht jeder und jede im Schwabenland wissen muß. Leo Trotzki formulierte die im Eingangszitat zu diesem Kapitel wiedergegebenen Sätze im Hinblick auf die Revolution, auf den Bürgerkrieg und auf den Krieg gegen die Interventionsmächte, die Rußland nach der Oktoberrevolution überfielen und verwüsteten. Das Originalzitat, aus dem sich Oberbürgermeister Rommel seinen passenden Satz herausklauben ließ, lautet:

„Fast alle ... Fragen und Schwierigkeiten des Sowjetaufbaus ... erstanden vor uns zuallererst auf militärischem Gebiet ... Nach einer allgemeinen Regel konnten in der Roten Armee Vertagungen nicht gewährt werden. Fehler hatten sofortige Bestrafung zur Folge. Die Opposition gegen vorliegende Beschlüsse mußte sich an Ort und Stelle, während der Aktion prüfen. Daher ... die innere Konsequenz im Aufbau der Roten Armee und das Fehlen des Herumexperimentierens ... Hätten wir mehr Zeit für Erwägungen und Diskussionen gehabt, es wären sicherlich viel mehr Fehler begangen worden. (13)

Es mag dahingestellt sein, inwieweit Leo Trotzki's Aussage für die betreffenden historischen Zeiten zutreffend war. Unbestritten dürfte sein, daß wir heute nicht in Kriegs- und Bürgerkriegszeiten leben. Einen Sinn würde Rommels Bezug auf Trotzki allerdings machen, wenn der Oberbürgermeister das Großprojekt „Stuttgart 21“ als einen neuzeitlichen, auf 12 bis 15 Jahre Zeitdauer zu veranschlagenden Krieg gegen die Bevölkerung und gegen die Natur verstünde.

4

Was ist Urbanität?

Der Kopfbahnhof wirkt dergestalt wie eine Schleuse. Seine Funktion ist, zwei sehr verschiedene Arten von Verkehr und Verkehrsraum miteinander zu vermitteln, den Verkehrsraum der Stadt und den der Eisenbahn. Auf der einen Seite ist er, in seinem klassizistischen steinernen Empfangsgebäude, Teil der Stadt, auf der anderen Seite, in der Eisenkonstruktion der Bahnhalle, ganz und gar Funktion des „industriellen“ Bereichs der Eisenbahn. Wolfgang Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise*

„Flair der Großstadt“, soll laut Stuttgarter Zeitung der neue Stuttgarter Untergrund-Hauptbahnhof bringen. (14) Nun gibt es Dutzende beeindruckender oberirdischer großer Bahnhöfe, die ihrer jeweiligen Stadt Flair verleihen und das Bild der jeweiligen Stadt im positiven Sinne prägen. London-Victoria Station, Paris Gare de L'Est Ouest, Wien-Westbahnhof, Wien Franz-Josef, Zürich-Hauptbahnhof, Milano, Bologna, Lyon, die Hauptbahnhöfe von Frankfurt/M., Köln, Leipzig, Mannheim, Karlsruhe, Hagen, Münster, Essen, Rostock, Görlitz, der Hamburger Hauptbahnhof oder auch der Hauptbahnhof Stuttgart. Alle diese Bahnhöfe sind – noch – oberirdisch angelegt. Es handelt sich um Baudenkmäler, die Urbanität vermitteln. Sie sind integraler Bestandteil der Stadt (lateinisch: urbs).

Umgekehrt gibt es keinen bekannten unterirdischen großen Bahnhof, der Flair und Urbanität vermitteln würde. Dort, wo es zu einer Verbannung des Schienenverkehrs und großer Bahnhöfe in den Untergrund kam, ging dies in der Regel einher mit dessen Diskriminierung und Reduzierung. So war es, als die New Yorker Bahnhöfe überbaut – und viele von ihnen gleichzeitig geschlossen oder der über sie abgewinkelte Verkehr stark redu-

ziert – wurden. Neuere Bahnhöfe wie derjenige in Hannover oder der Untergrundbahnhof am Frankfurter Flughafen, in denen der Fahrgast- und Publikumsverkehr überwiegend unterirdisch und überbaut stattfindet, strahlen weit weniger „Flair“ und Urbanität aus als die großen traditionellen Bahnhofshallen.

Den Öffentlichen Verkehr in den Keller der Stadt zu verlegen, heißt auch immer, diesen „abzudunkeln“, den Verkehrsteilnehmern und Teilnehmerinnen einen großen Teil des Reisespaßes (aus-dem-Fenster-schauen) in der schwarzen Röhre zu nehmen. Darüber hinaus werden den Reisenden längere Wege und viele Treppen zugemutet. Letzten Endes wird der öffentliche Verkehr diskreditiert. Just so sieht es Fred Superczynski aus Markgröningen in der Zeitschrift ECoregio: „Stuttgart 21“, das heißt, die Bahn läßt sich endgültig begraben und die Fahrgäste dazu. „Stuttgart 21“, das ist schwäbischer Größenwahn vom Tiefsten.“ (15)

Bei Hochgeschwindigkeitsstrecken, die über lange Distanzen in Tunneln oder zwischen hohen Lärmschutzwänden bzw. Erdwällen verlaufen, ist bereits Vergleichbares zu beobachten. Viele Reisende auf der Strecke Stuttgart – Mannheim beklä-

gen einen Verlust an Reisequalität. Das Ohrensausen bzw. der Druck auf den Ohren, der mit den vielfachen Tunnelquerungen verbunden ist, kommen hinzu.

Das Bahnmanagement reagiert auf diesen Verlust an Reisequalität, indem es den Reisenden anstatt der – über den Tunneln liegenden und hinter Lärmschutzwänden und Erdwällen verborgenen – realen Welt eine virtuelle vorspielt: Bildschirme mit Filmen für die ICE-Fahrgäste.

Doch dies sind nur Substitute, ist Ersatz, der niemals die Qualität des ursprünglichen Reisekomforts ersetzen kann. Und dies wissen die Verkehrspolitikern genau. Im Fall des allseits geförderten Straßenverkehrs meiden sie soweit wie möglich die Fahrt durch die Röhre. Wenn es um die Alternative geht, eine Autostraße oder eine Tram bzw. Stadtbahn in einen Tunnel zu legen, dann plädieren die Verkehrspolitikern fast immer dafür, den Schienenverkehr zu vertunneln. Dabei kommt dies in der Regel teurer, u. a. wegen der unterirdisch zu verlegenden Stromführung. Auch in Stuttgart gab es für diese Option Beispiele: In den 70er Jahren wurde die Neue Weinsteige von der Straßenbahn „befreit“ und die Trambahnstrecke vertunnelt. Groteskerweise handelte es sich um einen Abschnitt, der in vielen Reiseführern als derjenige gepriesen wird, der einen hervorragenden Blick auf die Stadt bietet. Als Trostpflaster für die Straßenbahnfahrenden wurde ein „Fenster“ in den Tramtunnel eingelassen. Gleichzeitig baute man die Neue Weinsteige zur vierspurigen Kfz-Rennstrecke aus. Auf ihr wird seitdem eine stark erhöhte Zahl von Unfällen registriert.

Die nach Stuttgart mit der Bahn Reisenden werden nach Realisierung von „Stuttgart 21“ in einem langen Tunnel in die Landeshauptstadt gelangen. Diejenigen, die Stuttgart passieren und diejenigen, die hier zusteigen, werden diese Stadt durch einen langen Tunnel verlassen.

Nun scheint eine lange Fahrt durch einen Tunnel in gewissen Situationen für den einen und die andere ihren besonderen Reiz zu haben. Kurt Tucholsky trug hierzu die Beobachtung bei: „Im Tunnel küßten sich früher die Hochzeitspaare. Das ist schon lange her, und jene Geschichte („Adolf! Es küßt – bist du das?“) ist kaum noch wahr.“ (16)

Heute ist das noch länger her und es bleibt fraglich, ob dieses anonyme Kußerlebnis weniger Reisenden die Tatsache aufwiegt, daß bei „Stuttgart 21“ allen Fahrgästen der Blick auf die Landeshauptstadt verwehrt wird.

Doch ein Glasdach?

Nun haben die Planer von „Stuttgart 21“ der Kritik, wonach ein im Tunnel geführter Schienenverkehr bzw. ein unterirdischer Bahnhof wenig Attraktivität aufweist, teilweise Rechnung getragen. In der Machbarkeitsstudie für „Stuttgart 21“ wird zwar vorgeschlagen, die innerstädtischen Zu- und Ablaufstrecken weitgehend im Tunnel verlaufen zu lassen: insgesamt soll der Bahnverkehr „12 Meter tiefer als die gegenwärtige Bahnsteigebene“ im Bereich des Hauptbahnhofs abgewickelt werden. Ein größerer Teil des neuen Bahnhofs selbst soll jedoch „nach oben offen bleiben“ und mit einem „für Tageslicht durchlässigen Hallendach“ versehen sein.

Die Konstruktion eines solchen gläsernen Bahnhofs ist gewagt und seine Realisierung wenig glaubwürdig. Hierfür gibt es technische und finanzielle Gründe.

Bei der technischen Beschreibung des Bahnhofs dach bleibt die „Machbarkeitsstudie“ eher vage. An einer Stelle heißt es, es werde ein „riesiges Glasdach“ geben. Anderswo wird darauf verwiesen, man habe die Dachkonstruktion „dem Münchener Olympiastadion abgeschaut.“ (17)

Hier wäre nachzuhaken: Wurde nicht jüngst in München, nur zwanzig Jahre nach Fertigstellung des „transparenten“

Daches über dem Olympiastadion, festgestellt, daß die Transparenz dieses Plastikdaches inzwischen stark eingetrübt ist und das verwandte Material sich zersetzt, so daß bei den aufwendigen und teuren Instandsetzungsarbeiten das Dach nicht mehr begangen werden kann?

Über diese technische Kritik hinaus ist aus denselben Kostengründen, welche den Verfassern der Machbarkeitsstudie und Betreibern von „Stuttgart 21“ so am Herz liegen, zu fragen: Wo gibt es eine solche riesige durchsichtige Dachkonstruktion bei neuen Bahnhofsgebäuden? Besagt nicht das vom Bahnmanagement immer wieder vorgetragene Argument, im Zentrum der Stadt sei der Boden so teuer, daß man sich keine „Bahnhofs-Kathedralen“ mehr leisten könne, daß eine solche lichte Bauweise des Stuttgarter Hauptbahnhofs eher unwahrscheinlich ist? Immerhin käme eine solche Bauweise einer stark reduzierten Verkaufsfläche in diesem Bereich gleich – und oberstes Ziel all dieser Planungen ist doch eine Geschäfts- und Bürowelt mit optimaler Quadratmeterzahl nebst Gleisanschluß zu bieten.

Bei diesen Rahmenbedingungen, angesichts der bekannten internationalen Erfahrungen und bei Kenntnis von Bodenpreisen und Spekulationswut gelangt man zu der Befürchtung: Derzeit wird der Bevölkerung mit hübschen Videofilmchen und Broschüren vorgegaukelt, mit „Stuttgart 21“ käme es zu einer Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt und des öffentlichen Verkehrs. Am Ende werden jedoch die wenigen diskutablen Teile dieses Vorhabens nicht verwirklicht. Was bleibt, ist ein „Stuttgart 21“, mit welchem immer größere Teile der City zugebaut, wachsende Teile des öffentlichen Lebens auf die „Ebene minus eins“ verbannt und ein unterirdischer Bahnhof, der überwiegend dem Geschäftsreiseverkehr dient, geschaffen werden. Just dies wurde im Juni 1995 angedeutet, als die Stuttgarter

Zeitungen darüber berichteten, die Deutsche Bahn AG wolle die Investitionskosten für „Stuttgart 21“ um eine Milliarde Mark kürzen, dabei die geplante neue S-Bahnstation Mittnachstraße streichen und Abstriche bei dem geplanten Abstellbahnhof in Untertürkheim machen. (18)

Lichte Bahnhofshalle oder zurück ins Höhlenzeitalter?

Wir erleben derzeit einen Trend zurück in ein Zeitalter, das der Vergangenheit anzugehören schien: ins Höhlenzeitalter. Immer mehr Menschen sollen zumindest zeitweilig in den Keller der Städte verbannt werden. 1992 erhielt ich die Einladung zu einem Kongreß des „Südtiroler Ingenieur- und Architektenvereins“ über „Aspekte des Tunnel- und Kavernenbaus“. Ein wichtiges Thema des Kongresses war das Projekt eines Brennerbasistunnels, der zum längsten Tunnel der Welt werden soll. Großes Interesse an dieser Tagung zeigten die italienischen und deutschen Baukonzerne und die mit ihnen verbundenen Banken.

Zeitgleich mit der Debatte um „Stuttgart 21“ (Mai 1995), fand in Stuttgart der World Tunnel Congress mit 1.600 Teilnehmern statt. Er wurde u. a. von OB Rommel im Beisein des baden-württembergischen Verkehrsministers Schaufler und des Staatssekretärs Henke aus dem Bonner Verkehrsministeriums eröffnet. Im Mittelpunkt der Debatten stand „Stuttgart 21“. Vertreten waren die großen Baukonzerne und die damit verbundenen Banken.

Natürlich wurde weder in Bozen noch in Stuttgart öffentlich gesagt, es gehe einfach um große Bauaufträge. Vielmehr wird allerorten mit der Ökologie argumentiert. „Stuttgart 21“ wird in erster Linie mit einer Verbesserung des öffentlichen Verkehrs und mit „Umweltschutz“ begründet. In dem Einladungsschreiben zur angeführten Bozener Tagung hieß es: „Der für die Verbauung zur Verfügung stehen-

de Lebensraum wird knapper. Die Expansion der oberirdisch liegenden Siedlungseinheiten ist räumlich beschränkt ... Verkehrsflächen und Lager aller Art werden in Zukunft großteils unterirdisch angelegt. Damit wird man vor allem den verschiedenen Anforderungen des Umweltschutzes gerecht."

Daß es unsere Form der Industrialisierung eines Tages sein könnte, welche die Menschen erneut in solche Höhlen zwingt und jeden direkten Kontakt mit der Sonne verbietet, steht auf einem anderen Blatt. In unseren Breitengraden ist es noch nicht soweit. In Australien allerdings wurde Hautkrebs, ausgelöst durch das Ozonloch, zu einem Massenphänomen, so daß die Menschen tatsächlich jeden längeren direkten Kontakt mit der Sonne möglichst meiden und sich soweit wie möglich bedeckt halten. Eine entscheidende Ursache für die Zerstörung der Ozonschicht sind die Abgase des Autoverkehrs.

Soweit ist es in Deutschland noch nicht. Was also zwingt uns unter die Erde? Die Tatsache, daß der Grund und Boden „zu knapp“ wurde? Das Mehr an Menschen kann dafür nicht verantwortlich sein. Die Bevölkerung in Deutschland stagniert. Laut Statistischem Bundesamt soll sie in Zukunft sogar rückläufig sein.

In *Bild* war im November 1994 zu lesen: „Geotropolis 2020 – Die erste Stadt unter der Erde“.

Textauszüge: „Tokio plant die erste Untergrund-Stadt der Welt. ‚Geotropolis‘ soll 50 m unter der Erde liegen und im Jahr 2020 fertig sein. Die U-City sieht aus wie ein riesiges Reagenz-Glas. Warum sollen Menschen unter Tage leben? Die Grundstückpreise in Japan sind die höchsten der Welt ... Die Natur (Parks, Wälder etc.) wird so nicht zerstört ... Untergrund-Cities sind besser geschützt vor Umweltkatastrophen. Viele Versorgungsstränge (Bahn, Strom, Wasser etc.) sind ohnehin schon unterir-

disch. Die Nachteile: Menschen sind keine Maulwürfe. Es gibt zu wenig natürliches Licht und zu wenig natürliche Luft ... Die Baukosten sind doppelt so hoch wie über der Erde.“ (19)

Wenige Wochen, nachdem Bild dies schrieb, wurde just in Tokio deutlich, welche zusätzlichen Gefahren solche unterirdische Bebauungen mit sich bringen und wie anfällig solche Anlagen im Fall von Terrorakten mit unabsehbaren Folgen für tausende Menschen sind. Das Argument „Schutz vor Umweltkatastrophen“ kehrte sich im Fall der Giftgasattacken der Aum-Sekte in das Gegenteil.

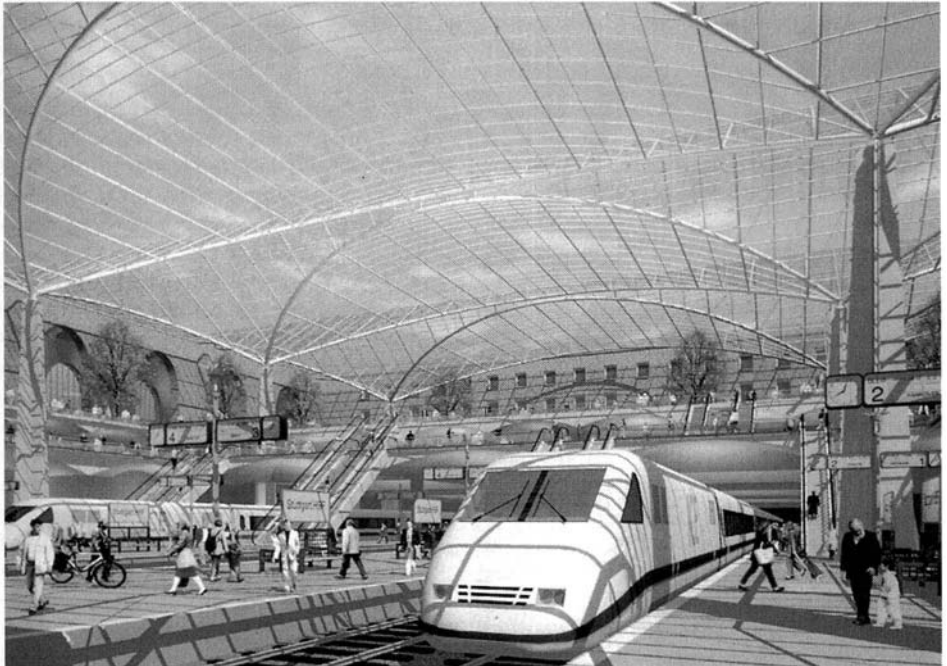
So weit muß bei „Stuttgart 21“ gar nicht gedacht werden. Die Gefährdungen in unterirdischen Verkehrsführungen sind weit profaner, aber ernstzunehmen. Generell gilt die Faustformel: Je mehr Bahnen und Verkehrswege unterirdisch geführt werden, desto mehr Menschen haben Angst, diese – z. B. nachts – zu nutzen. Das wiederum fördert die Tendenz, Wachleute und „schwarze Sheriffs“ mit Hunden einzusetzen. Dies verbreitet neue Angst. Auf diese Weise wurden U-Bahnen und andere unterirdisch geführte Schienenverkehrsanlagen zum Synonym für die seelische Kälte in unserer Gesellschaft und für anonyme Gefahren in den Metropolen der entfremdeten Gesellschaft.

Armut und Obdachlosigkeit sind in einer Stadt wie Stuttgart nicht zu übersehen. Wenn kostspielige Projekte wie „Stuttgart 21“ realisiert werden, dann ist dies heute in der Regel damit verbunden, die sozialen Leistungen noch weiter einzuschränken, d. h. noch mehr Elend und Obdachlosigkeit zu produzieren. Verkriechen sich arme Menschen ohne Dach über dem Kopf vor der Kälte in unterirdische Verkehrsanlagen, dann kommen Wachleute, um sie wieder zu verjagen.

Aus einem Bericht der Stuttgarter Zeitung: „Zwei Wachmänner näherten sich

in der unterirdischen Stadtbahnhaltestelle Arnulf-Klett-Platz einem auf einer Bank schlafenden älteren Mann. Dem Äußeren und dem Gepäck nach handelte es sich um einen Tippelbruder. Bei der Vertreibung des Mannes wurde ein Dobermann ohne Maulkorb eingesetzt, der an der Leine laut bellend dicht an den Schläfer herangeführt wurde und versuchte, nach ihm zu schnappen ... Mehrere Fahrgäste empörten sich über die Behandlung des Obdachlosen ... Albert Wild, Abteilungs-

leiter der Sozialen Dienste bei der Stuttgarter Caritas, hat das Vorgehen der Hundeführer als ‚Nötigung‘ und ‚massive Bedrohung von Obdachlosen‘ kritisiert. Seit anderthalb Jahren, so der Caritas-Vertreter, nehme die Vertreibung von Wohnsitzlosen aus U-Bahnhöfen drastisch zu. Der Deutsche Caritasverband hat die Vertreibung wohnungsloser Menschen von öffentlichen Plätzen und aus U-Bahnen als ‚mensenverachtende Bestrafung für Armut‘ kritisiert.“ (20)



Titelbild der Machbarkeitsstudie „Projekt ‚Stuttgart 21‘“. Auf schönem Papier wird der Stuttgarter Bevölkerung die Machbarkeit eines gigantischen Bauprojekts suggeriert. Dem interessierten Leser wird es dabei nicht einfach gemacht – fehlende Legenden und Maßstäbe bei Streckenskizzen und Kartendarstellungen! Die Montage der präsentierten Zukunftsvision ähnelt sehr den derzeit in Berlin am Potsdamer Platz entstehenden Bauten: langweilige Bauklotz-Architektur für ganze Häuserblocks, die aufwendig angepriesen werden ...

5 Drei immanente Kritikpunkte: Bauzeit, Baukosten und Flächenverwertung

„Große Zweifel lassen Politiker und der DB-Chef bei diesem Vorhaben („Stuttgart 21“; W.W.) nicht mehr aufkommen, so daß sich die Stuttgarter in ein paar Jahren auf Großbaustellen im Stadtzentrum einrichten dürfen. Während mehrerer Jahre sind davon die Heilbronner Straße, die Willy-Brandt-Straße, die Jägerstraße, Teile der Cannstatter Straße, Teile des Mittleren Schloßgartens und ein Teil des Bahnhofvorplatzes vor dem Neubau der Südwest LB betroffen. Der unterirdische Hauptbahnhof kann nämlich im Bereich zwischen dem Sitz der Bahn an der Heilbronner Straße und der Willy-Brandt-Straße nur in offener Bauweise entstehen. Auf etwa 30 Jahre Bauzeit richtet sich die Stadtverwaltung für dieses riesige Bauvorhaben ein.“

Stuttgarter Zeitung vom 17.1.1995

Es gibt eine Reihe immanenter Ungereimtheiten und Probleme bei dem Projekt „Stuttgart 21“. Zwei von ihnen – die Bauzeit und die Projektkosten – bringen weit höhere Belastungen für die Bevölkerung und die Steuerzahlenden mit sich, als bisher bekannt ist. Der Aspekt freiwerdender Flächen und ihrer Verwertung schließlich verdeutlicht die gesamte mangelnde innere Logik des Projekts „Stuttgart 21“.

30 Jahre Bauzeit?

Als die Stuttgarter Zeitung erste kritische Stimmen zum unterirdischen Hauptbahnhof einholte, zitierte sie den Rentner Rudolf Schwab aus Wolfschlugen mit: „Wieviel Jahre bauen die dran?“ Auch wenn sich die reine Bauzeit des Tunnels, wie behauptet, „nur“ auf fünf Jahre belaufen würde, so würde sich daran die Bebauung und Umgestaltung des überirdisch freiwerdenden großen Areals anschließen. Das Zentrum der Landeshauptstadt Stuttgart würde ohne Zweifel für weit mehr als ein Jahrzehnt eine große Baustelle sein –

mit hunderten Lastkraftwagen, die täglich Abraum wegschaffen, mit verstärktem Lärm, einer gewaltigen Staubemission, mit einem Verkehrschaos.

U. a. muß, so die Machbarkeitsstudie, der Bahntunnel, in welchem die bisher offenen Gleisanlagen verschwinden sollen, in offener Bauweise zustandekommen, was, im Vergleich zur Untertagebauweise, den Lärm und die Staubemission steigern muß.

Ein Artikel der Stuttgarter Nachrichten zur Beschreibung des „Projekt Stuttgart 21“ endet schlicht mit dem Satz: „Auf etwa 30 Jahre Bauzeit richtet sich die Stadtverwaltung für dieses riesige Vorhaben ein.“ Auch die „Machbarkeitsstudie“ klingt diesbezüglich keineswegs allzu optimistisch, zumal wenn man zwischen den Zeilen liest. Dort heißt es: „Bei guter Vorbereitung und Organisation ist eine Gesamtprojektdauer von ca. 14 bis 15 Jahren ab der Realisierungsentscheidung denkbar.“ „Denkbar“ ... „zirka 14 bis 15 Jahre“ ... und dies nur bei „guter Vorbereitung und Organisation“ ... (21)

Die Stuttgarterinnen und Stuttgarterverfügen über eine historische Erfahrung: den Bau der S-Bahn vom Hauptbahnhof bis Stuttgart West und unter der Theodor-Heuss-Straße. Damals gab es ein allgemeines Stöhnen über jahrelange Bauarbeiten und vielfältige Belästigungen, die mit diesem Projekt verbunden waren. „Stuttgart 21“ allerdings wird im Vergleich zu diesen vorausgegangenen Bauvorhaben Belastungen mit sich bringen, die eine weit größere Dimension haben.

Völlig ungeklärt ist, zu welchen Störungen die Realisierung von „Stuttgart 21“ im öffentlichen Schienenverkehr führen wird. Bereits bei den diesbezüglich weit weniger problematischen Veränderungen am Berliner Eisenbahnnetz, welche im Zusammenhang mit der Neukonzeption des Schienenverkehrs in dieser Stadt vorgesehen sind, kommt es zu jahrelangen Schließungen einzelner wichtiger Bahnhöfe, zu provisorischen Haltepunkten und zu einem S-Bahn-Pendelverkehr auf vielen Abschnitten und über längere Zeiträume hinweg. Dies trägt in einem entscheidenden Umfang dazu bei, den öffentlichen Verkehr zu diskreditieren und viele seiner bisherigen Nutzerinnen und Nutzer dazu zu bewegen, auf das Auto umzusteigen.

Ein solcher Effekt ist bei „Stuttgart 21“ weit mehr zu befürchten, da – anders als in Berlin, wo der Lehrter Bahnhof auf einer weitgehend von der Fernbahn nicht genutzten Stelle geplant ist – der neue Stuttgarter Hauptbahnhof dort entstehen soll, wo sich der bisherige Kopfbahnhof befindet. Darüber hinaus sind bereits bestehende unterirdische S- und Stadtbahnen neu – und tiefer – zu legen. Dies kann kaum erfolgen ohne massive Behinderungen und Unterbrechungen auf diesen bestehenden ÖPNV-Strecken.

Baukosten und ihre Finanzierung

Anfangs hieß es: Der unterirdische Hauptbahnhof in Stuttgart koste quasi nichts.

Die Deutsche Bahn AG verkaufe ihr oberirdisches Gelände und der Verkaufserlös bringe den größten Teil der Kosten für den neuen Bahnhof und die Gleisverlegungen wieder herein. Der Schwaben und Schwäbinnen Sparsamkeitstugend schien optimal Tribut gezollt. In Wirklichkeit handelte es sich um einen Streich der Schwaben Wissmann und Dürr.

Es war bereits grotesk, daß von einem solchen Fast-Null-Summen-Spiel im Frühjahr 1994 die Rede war, als für das Projekt noch gar keine seriösen Pläne vorlagen. Auch in der 1995 vorgelegten Studie „Projekt „Stuttgart 21““ spielt der Verkauf von Bahngelände eine entscheidende Rolle. Zunächst aber fällt auf: In dieser Machbarkeitsstudie wissen die Macher auf die Million genau, was welche Bestandteile des Projekts „Stuttgart 21“ kosten werden. So sind für alle neuen vorgesehenen Bahnhöfe – „Hauptbahnhof/Taldurchquerung, Filderbahnhof Flughafen, Wartungsbahnhof Untertürkheim“ – insgesamt 1.529 Millionen Mark vorgesehen. Zusammen mit den übrigen Kosten (vor allem für die Fahrwege) wird ein Betrag von 4.807 Millionen Mark Gesamtinvestitionskosten errechnet. (22)

Bekannt ist, daß es längst eine Art Koeffizienten gibt, mit welchem solche Prognosen zu multiplizieren sind, um die tatsächlichen Kosten annähernd zu ermitteln. Bei Atomanlagen und Rüstungsprojekten (Jäger 90/„Eurofighter“) liegt dieser Multiplikator gewöhnlich beim Dreifachen, bei Straßen/Autobahnen bei gut dem Doppeltem, und bei anderen Verkehrsanlagen (Schienenverkehrsanlagen, Flughäfen, Kanälen) bei mindestens dem 1,5fachen, oft dem Zweifachen.

So verschlang das Projekt des Ärmelkanaltunnels die doppelte Summe dessen, die prognostiziert worden war. Vergleichbare Steigerungsraten wurden beim Münchener Flughafen „Franz-Josef Strauß“ und beim Rhein-Main-Donau-Kanal erreicht.

Es ist nicht einsichtig, weshalb es sich im Fall des neuen Stuttgarter Bahnhofs anders verhalten sollte. Bereits der Vergleich mit dem angeführten Berliner Lehrter Zentralbahnhof, dessen Planungen weiter vorangeschritten sind, spricht dafür: In Berlin wird für die Tunnelbauten von einer ähnlich hohen Gesamtsumme wie in Stuttgart ausgegangen, wobei der Baukörper des Lehrter Bahnhofs noch nicht einmal in diese Rechnung integriert wurde. Nun sind die Stuttgarter Planungen umfangreicher: mehrere Bahnhöfe und doppelt so viele zu vertunnelnde Gleise. Es ist schwer nachvollziehbar, weswegen „Stuttgart 21“ dennoch nicht mehr als das Berliner Projekt kosten soll.

Bei der Finanzierung von „Stuttgart 21“ ist vorgesehen, daß eine halbe Milliarde Mark oder gut zehn Prozent der Gesamtkosten aus den Mitteln des Gemeindeverkehrs-Finanzierungs-Gesetzes (GVFG) kommen sollen. Diese Gelder sind für die Finanzierung des Nahverkehrs gedacht und stehen dem gesamten Bundesland zur Verfügung. Nun sollen sie in Stuttgart-Mitte für ein Projekt vergraben werden, das in erster Linie dem Fernverkehr dient. Diese Gelder werden später anderswo im Land für den Nahverkehr fehlen. Zum Vergleich: Mit 500 Millionen Mark, die in Stuttgart für eine einzige neue S-Bahn-Umsteigehaltestelle ausgegeben werden sollen, könnten, so die Kritik der Grünen, „20 Schienenstrecken im Land reaktiviert werden oder ein komplettes regionales Stadtbahnssystem für einen Raum wie Heilbronn oder Reutlingen/Tübingen geschaffen werden.“

Darüber hinaus wird bei der Finanzierung der Kosten für „Stuttgart 21“ vor allem mit zwei großen Posten operiert: den Einnahmen durch den Grundstücksverkauf und den Mehreinnahmen durch ein sprunghaft ansteigendes Schienenverkehrsaufkommen. Auf das letztere soll weiter unten eingegangen werden. Hier

wird nur der Posten „Einnahmen durch Grundstücksverkäufe“ hinterfragt. Insgesamt, so die Machbarkeitsstudie, soll der Verkauf der Grundstücke, die durch die Vertunnelung bzw. Aufgabe von Bahngelände frei werden, exakte 2,120 Milliarden Mark – oder knapp die Hälfte (44 Prozent) der gesamten Baukosten – einbringen. (23)

Das ist eine äußerst gewagte Rechnung. Sie verschweigt z. B., daß ein neues Gutachten der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft AG ergeben hat, daß der Verkauf aller Gelände, welche sich in den neuen und alten Bundesländern im Eigentum der Bahn AG befinden und welche die Bahn angeblich nicht mehr braucht, „gut elf Milliarden Mark“ einbringen soll. Nun errechnen die Stuttgarter Macher, daß durch den Verkauf allein des in der Landeshauptstadt freiwerdenden Geländes ein Fünftel der gesamten Verkaufssumme des zum Verkauf anstehenden Bahngeländes der ehemaligen Bundesbahn und Reichsbahn erzielt werden könnte. (24)

Völlig unberücksichtigt blieb in diesen Rechnungen die Möglichkeit eines Preissturzes für Stuttgarter Grundstücke. Es liegt auf der Hand, daß das Grundstückspreisgefüge in Stuttgart erheblich durcheinander gewirbelt werden wird, wenn ein derartig großes innerstädtisches Areal auf den Markt gelangt.

Nun wäre ein Zusammenbruch des Stuttgarter Grundstücksmarkts nicht zum Übel aller; die Mieterinnen und Mieter könnten davon profitieren. Doch das Finanzierungsmodell für „Stuttgart 21“ wäre damit komplett in Frage gestellt. Erfahrungsgemäß würden dann die Steuerzahlenden herangezogen, um die zusätzlichen Kosten zu finanzieren bzw. sie müßten von der Allgemeinheit in Form neuer Streichungen für Sozialausgaben, kommunale Einrichtungen usw. getragen werden.

„Stuttgart 21“ weist damit zumindest drei finanzielle Unwägbarkeiten auf: die

Höhe der Baukosten, die Höhe der erwarteten Einnahmen durch Grundstücksverkäufe und die Höhe der erwarteten Mehreinnahmen durch ein Plus im Schienenverkehr. Treffen bei nur zwei dieser Unwägbarkeiten die optimistischen Vorgaben, welche in der Machbarkeitsstudie unterstellt sind, nicht zu, dann stürzt die gesamte Planung ab. Wenn dann – wegen fortgeschrittener Baumaßnahmen – kein kompletter Stopp des Projekts und keine grundlegende Neuplanung mehr möglich ist, dann tritt ein, was in solchen Fällen meist eintritt: Die Planungen werden „abgespeckt“: diejenigen Bestandteile, welche heute dazu beitragen, daß sich manche Bürgerinnen und Bürger mit „Stuttgart 21“ auch Verbesserungen im Stadtbild und im öffentlichen Verkehr versprechen, verschwinden. Zurückbleibt ein vertunnelter, unterirdischer Durchgangsbahnhof, der für den ICE-Verkehr ausreicht und vor allem dazu dient, den ausgebauten Echterdinger Flughafen an den ICE-Verkehr anzubinden.

Internationale Erfahrungen

Als Ende der achtziger Jahre in Japan die Bahn privatisiert wurde und große innerstädtische Gelände auf den Markt gelangten, folgte ein Zusammenbruch der Grundstückspreise. An seinen Folgen laborieren japanische Banken und die Tokioter Börse bis zum heutigen Tag.

Im Fall des Eurotunnels kam es zu Fehlplanungen, die nun in einem Desaster enden. Die Baukosten waren am Ende mehr als doppelt so hoch als prognostiziert. Das Fahrgastaufkommen und die Pkw- und Lkw-Durchfahrten liegen weit unter den Erwartungen. Die aufzunehmenden Schulden übersteigen bei weitem das geplante Niveau und die Kosten für den Schuldendienst fressen die Einnahmen auf. Die absehbaren Folgen: Pleite der Firma Eurotunnel, Verluste von hunderten Millionen Mark für die vielen

tausend übertölpelten kleinen Aktienbesitzer, Übernahme des defizitären Betriebs durch die Staaten Großbritannien und Frankreich, das heißt neuerliche Überwälzung der Kosten auf die Steuerzahlenden, Reduktion der Personenzüge und Betrieb des Tunnels vor allem für den Shuttle-Verkehr mit Pkw- und Lkw. Und all dies war absehbar ... (25)

Die ökologischen Kosten

Außer den reinen Baukosten sind auch die ökologischen Kosten bei „Stuttgart 21“ unkalkulierbar: Wie weit wird beispielsweise der Grundwasserspiegel sinken, wenn in Stuttgart ein unterirdischer Hauptbahnhof entsteht und große Teile der Bahnanlagen vertunnelt werden? Welcher Einfluß ergibt sich auf Stuttgarts unterirdische Mineralwasserquellen? Hierzu liegt seit Anfang 1995 ein „Statement“ des Arbeitskreises Wasserwirtschaft (AWA) vor. In diesem Papier sind eine Reihe „offener Fragen“ angeführt. So wird dort gefordert, daß „mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen“ werden müsse, daß die geplante offene Bauweise im Schutz einer Grundwasserabsenkung zur Erhöhung der Wasserwegsamkeiten bzw. Abminderung der geologischen Trennfunktion zum Mineralwasser führt.“ Weiter heißt es: „Durch den Tunnel in Richtung Untertürkheim wird voraussichtlich zwischen Nesenbachtal und Gablenberg der Lettenkeuper in einer Sattelstruktur angeschnitten. Druck, Mineralisierungsgrad und Gasführung des Grundwassers in diesem Bereich sind nicht bekannt. Starke Zutritte von hochkonzentriertem, gasreichem Mineralwasser mit Auswirkungen auf die Heilquellen können derzeit nicht ausgeschlossen werden.“

Schließlich: „Ohne hinreichende Kenntnisse über die lokalen Untergrundverhältnisse im Bereich der Baumaßnahmen kann derzeit eine abgesicherte Beurteilung der Planungen hinsichtlich ihrer Auswirkung

gen auf das Mineralwassersystem nicht vorgenommen werden.“ (26)

Es ist darauf zu verweisen, daß dieses Gutachten nicht von einer unabhängigen Stelle erstellt wurde und diejenigen, die „Stuttgart 21“ betreiben, erheblichen Einfluß auf eine solche Stellungnahme nehmen konnten.

Sicher ist weiterhin, daß mit „Stuttgart 21“ der Kfz-Verkehr zunehmen wird. Laut Machbarkeitsstudie soll es zu 140.000 zusätzlichen Fahrten pro Tag in Stuttgarts City kommen. Selbst wenn es gelänge, was die Propagandisten von „Stuttgart 21“ unterstellen, daß die Mehrzahl dieser Fahrten im ÖPNV erfolgt, ist der Zuwachs an Kfz-Verkehr in der bereits mit Autos verstopften Innenstadt erheblich. Prof. Dr.-Ing. Karajan nannte am 29.6.1995 in einem Referat bei der Stuttgarter Architektenkammer folgende aktuelle Belastung wichtiger Innenstadtstraßen: In der Heilbronner Straße zwischen 52.000 und 71.000 Kfz pro Tag, in der Cannstatter Straße zwischen 71.000 und 88.000 Kfz/Tag, im Wagenburgtunnel 40.000 Kfz/Tag und in der Schillerstraße 65.000 Kfz/Tag. Die zusätzliche Belastung, die mit der Realisierung von „Stuttgart 21“ zu erwarten sei, wird auf mindestens zehn Prozent veranschlagt. In der Cannstatter Straße würden dann beispielsweise Spitzenwerte von bis zu 100.000 Kfz am Tag erzielt.

All dies mündet in mehr Schadstoffen, mehr Lärm, mehr Flächenbedarf. Die Machbarkeitsstudie schweigt sich dazu aus, wie das bestehende Straßennetz dieses Mehr an Kraftfahrzeug-Verkehr aufnehmen kann. Tatsächlich ist die Kapazität des Netzes erschöpft. Mit „Stuttgart 21“ wird es zu einem weiteren Ausbau vorhandener Straßen und zum Bau neuer kommen.

Für eine Reihe anderer ökologischer Aspekte von „Stuttgart 21“ gibt es noch gar keine Untersuchungen. Ja, diese können teilweise gar nicht vorliegen.

Wie verhält es sich beispielsweise mit den Folgen dieses Großprojekts auf die – ohnehin mangelhafte – Luftqualität im Stuttgarter Talkessel? Die bisher bestehenden Gleisanlagen wirken wie eine Schneise, durch die Frischluft in die Innenstadt gelangt bzw. schlechte Luft abziehen kann. Doch dieses Gelände soll bebaut werden. Die genaue Art der Bebauung ist noch nicht einmal festgelegt. Es ist aber davon auszugehen, daß jede Art Bebauung auf einer jetzt freien Fläche Luftqualität und Luftaustausch negativ beeinflussen muß.

In der oberschwäbischen Stadt Ravensburg gab es einen vergleichbaren Fall. Die Stadt liegt in einer Kessellage im Schussental; ein größerer Luftmassenaustausch erfolgt nur in Richtung Süden, zum Bodensee hin. Ein 1980 von der Stadtverwaltung Ravensburg in Auftrag gegebenes klimatographisches Gutachten, erstellt von Dr. Friedrich Weller, Universität Hohenheim, und dem Stuttgarter Planungsbüro Valentin warnte vor zusätzlichen Bebauungen in Folge eines Straßenneubaus (B30 neu), weil sich dadurch die Zahl der Nebeltage in der Stadt noch weiter erhöhen könnte. Die „vergleichsweise häufigen Inversionswetterlagen begünstigen insbesondere im Schussental die Luftverschmutzung erheblich ... Da ein großer Teil der Schussenaue bereits überbaut ist ..., muß man besonders Sorge tragen für die noch vorhandenen landwirtschaftlich genutzten und freien Flächen.“ (27)

Fragen zur Flächenverwertung:

Welche Flächen werden warum frei?

Laut Machbarkeitsstudie werden mit „Stuttgart 21“ große Flächen im Zentrum Stuttgarts frei. Besieht man sich die Planungen genauer, dann wird klar, daß der größte Teil dieser Flächen nicht wegen des unterirdisch anzulegenden Hauptbahnhofs und nicht wegen der vertunnelten Schienenstränge frei wird, sondern

weil Schienenanlagen entfallen sollen oder bereits entfallen sind. Teilweise sollen dafür neue Schienenanlagen und Bahnhöfe – insbesondere für den Güterverkehr – außerhalb der Stadt bzw. an deren Peripherie entstehen. Teilweise entfallen diese Anlagen auch komplett.

Weiter unten (Kap. 9) wird darauf eingegangen, daß mit „Stuttgart 21“ auch Bahnflächen aufgegeben werden, die einen Rückzug der Bahn im Güterverkehr zur Grundlage haben. Eine Politik der Verkehrswende müßte dafür plädieren, einige von ihnen in Reserve zu halten, um eine Ausweitung des Güterverkehrs auf Schienen überhaupt verwirklichen zu können.

Dort allerdings, wo auch unter solchen Gesichtspunkten Flächen, die bisher im Schienenverkehr genutzt werden, frei werden, gibt es keinen logischen Zusammenhang zwischen solchen Freiflächen und dem Projekt „Stuttgart 21“. Solche Teilflächen könnten in Parks umgewandelt werden oder es könnten auf ihnen kleine Wohnsiedlungen, die Arrondierung bestehender Siedlungen gebaut werden oder Jugendtreffs, kulturelle Einrichtungen, Kindergärten usw. entstehen.

Die Macher von „Stuttgart 21“ ahnten eine Argumentation, wonach für ohnehin aufzugebende Bahnflächen interessante Wohn- und Büroprojekte in der Innenstadt vorgeschlagen werden, ohne diese mit einem Großprojekt wie „Stuttgart 21“ zu verbinden. Für den Fall des Vorschlags einer „pragmatischen“ Geländeverwertung argumentieren sie vorbeugend in der Studie: „Zu beachten ist, daß die Bodenwerte der betreffenden Grundstücke nur durch das Projekt ‚Stuttgart 21‘ ... diejenigen Dimensionen erreichen, die zur Projektfinanzierung erforderlich werden ... Würden einzelne Flächen auch ohne ‚Stuttgart 21‘ frei, könnte man damit nur einen Bruchteil der Erlöse pro Quadratmeter erzielen, die im Falle der Gesamtentwicklung möglich werden.“ (28)

Die Machbarkeitsstudie argumentiert hier nicht, daß in einem solchen Fall nur ein „Bruchteil der Fläche“ frei würde. Vielmehr wird argumentiert, daß in einem solchen Fall der Erlös aus dem Flächenverkauf weit geringer ausfiele.

Eine alternative Planung zu „Stuttgart 21“ wäre gar nicht darauf angewiesen, aus einem Geländeverkauf den maximalen Gewinn herauszuschlagen. Insofern erschreckt das hier vorgetragene Argument eines möglicherweise niedrigeren Erlöses aus dem Geländeverkauf gar nicht. Ein alternatives Projekt der Stadtumgestaltung würde schließlich nur den Bruchteil von „Stuttgart 21“ kosten.

Darüber hinaus ist die dem ganzen Projekt „Stuttgart 21“ zugrundeliegende Annahme zu hinterfragen, ob neuer Wohn- und Gewerberaum an dieser Stelle und in diesem Umfang erforderlich ist.

In Stuttgart gibt es Mitte 1995 bereits 500.000 m² leerstehende Büroflächen. Beispielsweise steht seit Frühjahr 1994 das Bosch-Areal mit 1,4 Hektar Fläche leer. Eigentümer ist das Land. Die bestechende Idee von Finanzminister Mayer-Vorfelder läuft auf einen „Investorenwettbewerb“ und damit überwiegend auf Abriß hinaus. Bei den gegebenen Bedingungen der Grundstücksspekulation wäre dies die Chance für das Land, möglichst viele Millionen aus dem Verkauf zu Erlösen. Dagegen äußerte sich der Gewinner des Ideenwettbewerbs Bosch-Areal Professor Roland Ostertag: „Wann wird endlich die Alternative, die vom Erhalt der wertvollen Bausubstanz ausgeht, ernsthaft verfolgt? Warum wird nicht schon längst versucht, das kulturelle, das wirtschaftliche, das Nutzungspotential unserer Stadt einzusetzen, das der räumlichen Mannigfaltigkeit des Ortes entspricht?“ (29)

Zusätzliche große Flächen für Wohnraum und gewerblichen Raum wurden oder werden andernorts frei; hierfür gibt es interessante Nutzungsvorschläge.

Die wahre städtebauliche Jahrhundertchance

Durch den Abzug der US-Armee wurden in und um Stuttgart seit 1992 große Flächen in zum Teil städtebaulich hochwertigen Lagen frei. Seit drei Jahren kämpfen zahlreiche Initiativen darum, daß aus dieser Jahrhundertchance etwas für die Menschen Sinnvolles gemacht wird. Immerhin geht es z. T. um ganze Stadtteile, die neu zu planen möglich wird, um Wohnraum für insgesamt über 25.000 Menschen. Zusammen mit den gegenwärtig ohnehin im Bau befindlichen öffentlichen und privaten Großprojekten könnte bei zügiger Realisierung die Wohnungsnot in der Region innerhalb von wenigen Jahren tatsächlich behoben und gleichzeitig modellhaft gezeigt werden, wie heute sozial, ökologisch und demokratisch vorbildlicher Städtebau aussehen kann.

Was Stuttgart heute braucht, sind bezahlbare Wohnungen. Über 5.000 Anmeldungen gibt es in der Notfallkartei des Wohnungsamtes. Diesen Menschen ist nicht geholfen mit Schicki-Micki-Wohnungen im Zentrum, die bei den zur Zeit geltenden Bodenpreisen von über DM 12.000 je m² in der Umgebung des Hauptbahnhofs selbst bei dichtester Bauweise nicht unter 30 DM Miete pro m² zu realisieren sind.

Auf den ehemaligen Kasernengeländen dagegen ist vieles mög-

lich. Dort befinden sich zum Teil schon jetzt zahlreiche Wohnungen in recht gutem Zustand, die oft erst vor wenigen Jahren von der US-Armee auf Kosten der (deutschen) Steuerzahlenden renoviert worden sind. Weitere Wohnungen können durch preiswerten Umbau zu niedrigen Kosten realisiert werden. Darüberhinaus bietet sich hier überall die Chance, Wohnen und Arbeiten und Schule und Einkaufen wieder zusammenzubringen, indem auf diesen Geländen entsprechende Einrichtungen in sinnvoller Weise angesiedelt werden, was neben anderen Vorteilen natürlich extrem verkehrsvermeidend wirkt.

Keine 2.000 Meter Luftlinie vom Gelände des Projekts Stuttgart 21 entfernt liegen zwei dieser Kasernengelände, der Burgholzhof und die Reiterkaserne im Hallschlag. In beiden Fällen weigerte sich die Stadt Stuttgart drei Jahre lang hartnäckig, ihre Verantwortung bezüglich Planung und Realisierung wahrzunehmen, jeweils mit der Begründung, man habe ja kein Geld. Beim Burgholzhof ist es den Bürgerinitiativen im Frühjahr 1995 endlich gelungen, etwas in der Geschichte Stuttgarts völlig Neues zu erreichen: eine „Planungswerkstatt“, zusammengesetzt aus GemeinderätInnen, VertreterInnen der Stadtverwaltung und

der Bauträgergesellschaften einerseits, sowie VertreterInnen der Stadtteilinitiativen und anderer relevanter Gruppen aus den betroffenen Stadtteilen.

Zwar konnte sich der Stuttgarter Gemeinderat bei der Einsetzung dieser „Planungswerkstatt“ nicht dazu durchringen, die Beschlüsse dieses Kreises rechtlich als bindend für den darauf folgenden städtebaulichen Wettbewerb zu erklären, aber real war es so, daß die erarbeiteten Vorgaben durchweg in die Ausschreibung des Wettbewerbs eingegangen sind. Natürlich wird abzuwarten bzw. Einfluß zu nehmen sein, was hiervon im weiteren Verlauf übrigbleibt und realisiert wird, aber immerhin hat sich schon hier gezeigt, daß hartnäckiges Bohren der Initiativen etwas bewirkt.

Im Fall der Reiterkaserne stehen die Gebäude ebenfalls schon seit mehr als drei Jahren leer, aber kein Investor hat bisher Interesse gezeigt, das Gelände im Auftrag der Stadt zu erwerben und zu bebauen. Das liegt einerseits am Denkmalschutz – unter dem größten Teil des Geländes liegt ein ehemaliges Römerkastell, so daß nicht tief gegraben und gegründet werden darf, und auch ein Großteil der Gebäude steht unter Ensembleschutz –, andererseits daran, daß der Hallschlag, der umgebende Stadtteil, wohl den schlechtesten Ruf unter den Stuttgarter Stadtteilen hat und sich in den Augen der potentiellen Investoren of-

fensichtlich wenig eignet für profitable Immobiliengeschäfte.

Hier haben die Initiativen eine Gesamtkonzeption entwickelt, die eine interessante Kombination von preiswertem Wohnraum und gewerblicher Nutzung, sozialen Institutionen und Projekten, Infrastruktureinrichtungen und über den Stadtteil hinausattraktiven Akzenten wie dem Bau eines Solarzeppelins und einem archäologischen Museum, sowie einem Element von höherwertigem Wohnbau zur Entghettoisierung vorsieht. Darüberhinaus werden ökologische Vorgaben wie Entsiegelung, Einsatz erneuerbarer Energien, autofreie Erschließung, Bewahrung bzw. Wiederherstellung von Frischluftschneisen gemacht. Auch hier hält sich die Stadtverwaltung bedeckt, taktiert, hält hin und weigert sich, die Angelegenheit voranzubringen, was selbst die CDU-Fraktion im zuständigen Bezirksbeirat schon als einen „Skandal“ bezeichnet hat. Immerhin ist aufgrund der vorangegangenen Kämpfe beim Burgholzhof schon jetzt klar, daß es wieder eine Planungswerkstatt unter Beteiligung der Initiativen geben wird.

Auf diesen Geländen kann realisiert werden, was die Macher von „Stuttgart 21“ nur behaupten, um öffentliche Akzeptanz für ihr Megaprojekt zu erhalten: Ein Städtebau, der das Leben in der Stadt für die Menschen lebenswert macht und nicht vom Profitinteresse diktiert ist.

6 „Stuttgart 21“, der Bundesverkehrswegeplan und die verkehrlichen Realitäten

„Es entspricht zwar nicht dem Zeitgeist, da niemand zusätzliche Verkehrsbelastungen haben will. Aber wir müssen noch weit mehr ertragen. Es mag ja sein, daß der eine oder andere Frosch sich ein neues Biotop suchen muß. Aber auch dabei werden wir behilflich sein.“

Günther Krause, damaliger Verkehrsminister, *Lübecker Nachrichten*, 22.9.1991

„EKD-Studie warnt vor Klima-Katastrophe. Kirche dringt auf Verkehrsvermeidung ... Eine der Hauptforderungen der Kirche lautet, das bisher ungebrochene Wachstum des Straßen- und Luftverkehrs politisch zu begrenzen. Der Verkehr müsse verringert werden. Eine solche Verkehrspolitik gibt es bisher in der Bundesrepublik noch nicht.“

Frankfurter Rundschau vom 16.3.1995

Nicht nur die Baukosten sind viel zu niedrig angesetzt. Ebenso steht die weitgehende Finanzierung über Geländeverkauf auf wankendem Boden. Auch der zweite wichtige Posten, mit welchem „Stuttgart 21“ finanziert werden soll, ein stark ansteigendes Verkehrsaufkommen im Schienenverkehr, ist eine Schimäre. Dies wird dann deutlich, wenn wir über den Kesselrand der Landeshauptstadt Stuttgart blicken und die bundesdeutsche Verkehrsentwicklung ins Auge fassen.

Das Projekt „Stuttgart 21“ geht davon aus, daß mit Realisierung eines unterirdischen Durchgangsbahnhofs die Anzahl der Reisenden im Fernverkehr mit der Bahn sich um 3,38 Millionen erhöhen und die Zahl der mit dem Pkw Fahrenden sich um 1,23 Millionen Reisende pro Jahr verringern würde.

Auf der Basis solcher Prognosen werden in der „Machbarkeitsstudie“ auch beachtliche finanzielle Vorteile errechnet, welche mit dem Projekt „Stuttgart 21“ für die Bahn und für den Schienennah- und Regionalverkehr verbunden wären:

„Die Betriebsführungskosten betragen bei ‚Stuttgart 21‘ 83,9 Millionen Mark pro Jahr und im ‚Weiterführungsfall‘ (Beibehalt des Bahnhofs wie gehabt; W.W.) 107,2 Millionen Mark pro Jahr. Damit ergibt sich ein Saldo von 23,3 Millionen Mark jährlich eingesparter Betriebsführungskosten zugunsten von ‚Stuttgart 21‘“.

Die Studie kommt auch zu erstaunlich exakten Angaben darüber, was mit „Stuttgart 21“ an Mehrerlösen zu erzielen wäre: „Als Saldo der aus Nah- und Fernverkehr resultierenden Mehrerlöse für ‚Stuttgart 21‘ ergibt sich beim unteren Eckwert ein Betrag von 134,5 Millionen Mark und beim oberen Eckwert von 159,4 Millionen Mark.“ (30)

Solche Festlegungen sind nicht seriös. Es ist bereits daran zu zweifeln, daß solche Mehreinnahmen der Deutschen Bahn AG oder der Stuttgarter Verkehrsbetriebe direkt in die Kassen derjenigen gelangen, welche das Projekt „Stuttgart 21“ zu finanzieren haben. Immerhin soll zu diesem Zeitpunkt die Deutsche Bahn AG oder deren Teilbereich Fernverkehr als unab-

hängige und vom Staat nicht mehr kontrollierte Aktiengesellschaft existieren.

Im übrigen passen diese Erwartungen kaum in die offiziellen Verkehrsplanungen bzw. zu den aktuellen Realitäten im Verkehrssektor.

Der Bundesverkehrswegeplan, auf welchen im Zusammenhang mit „Stuttgart 21“ des öfteren rekurriert wird, geht für die kommenden 15 Jahre aus von

- einer Verdopplung des Luftverkehrs
- einer Verdopplung des Lkw-Verkehrs
- einem Anstieg des Pkw-Verkehrs um weitere 40 bis 50 Prozent.

Die neue Studie „Entwicklungskonzept Filder“, die im Zusammenhang mit „Stuttgart 21“ steht und auf die noch einzugehen ist, geht von vergleichbaren, zum Teil höher liegenden Erwartungen der Verkehrszunahme aus. Danach wird sich „die Verkehrsmenge auf den Landstraßen (in der Region Stuttgart und auf den Fildern; W.W.) bis zum Jahr 2010 um 30 bis 50 Prozent erhöhen, auf Autobahn und Bundesstraße mehr als verdoppeln. (31)

All diese Vorgaben wurden in den letzten Jahren mehr als bestätigt. Bei den genannten Verkehrsarten liegt das Wachstum sogar höher als prognostiziert. Dies hat eine mehr als 25jährige Tradition. Seit den sechziger Jahren und seit es in Westdeutschland Bundesverkehrswegepläne gibt, lagen die Prognosen für die Entwicklung des Straßen- und Luftverkehrs immer unter der dann real stattfindenden Entwicklung.

Nun unterstellt der 1992 verabschiedete Bundesverkehrswegeplan, daß der Personen- und Güterverkehr auf Schienen ebenfalls gesteigert wird – um rund die Hälfte oder um 50 Prozent. Fände ein solches Wachstum statt, so wäre dies im Gesamtzusammenhang eines allerorten expandierenden „Verkehrsmarkts“ keineswegs zu begrüßen. Ein Wachstum eines Schienenverkehrs ist dann abzulehnen,

wenn dieses parallel mit dem Anwachsen des Straßenverkehrs stattfindet und wenn der Straßen- und Luftverkehr schneller als der Schienenverkehr wachsen. Just so sehen jedoch die zitierten Verkehrsplanungen aus.

In einer Wachstums-Gesellschaft, in welcher jedes Wachstum immer noch mehr Zerstörung bedeutet, macht nur ein Wachstum eines Schienenverkehrs, das von einem entsprechenden oder größeren Rückgang des Straßen- und Luftverkehrs begleitet ist, Sinn.

Doch in Wirklichkeit gibt es ein solches Wachstum des Schienenverkehrs wenigstens in absoluten Zahlen nicht bzw. ein solches existiert nur in einzelnen Bereichen. So wie dies bei den vorausgegangenen Bundesverkehrswegeplänen der Fall war, stimmen in diesem Punkt Plan und Wirklichkeit nicht überein.

Der Schienenverkehr ist seit Jahrzehnten bestenfalls stagnierend, oft geht er absolut zurück; gemessen am gesamten Verkehrsmarkt sinkt sein Anteil stetig.

Beim jüngsten Bundesverkehrswegeplan läßt sich beispielsweise feststellen:

- Im bisher verifizierbaren Zeitraum 1989 (Ausgangsjahr) bis 1994 kam es im Personenverkehr auf Schienen nicht zu dem prognostizierten Wachstum, wohl aber zu einem Rückgang. Die addierten Leistungen von Reichsbahn und Bundesbahn lagen 1988 noch bei 64 Milliarden Personenkilometern (Pkm). (32) 1994 sind es noch 56 Milliarden Pkm. Das ist ein Rückgang von 12 Prozent. Für die Zukunft mag es Stagnation oder leichtes Wachstum geben.

- Der Güterverkehr auf Schienen betrug 1988 bei Reichsbahn und Bundesbahn zusammengerechnet 121 Milliarden Tonnenkilometer (tkm). (33) Im Jahr 1994 sind es gerade noch 66 Milliarden Tonnenkilometer. Anstatt sich zu steigern, hat sich der Güterverkehr auf Schienen

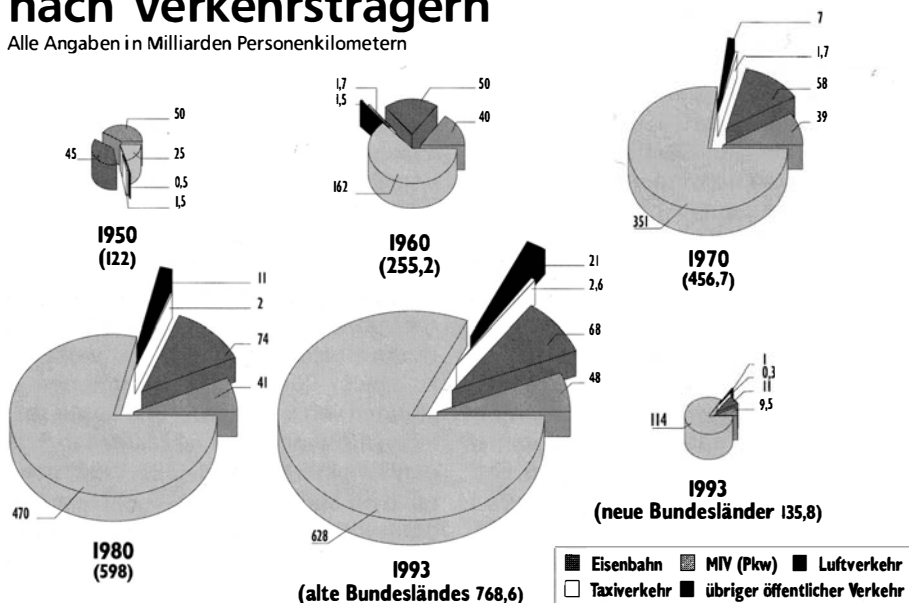
bereits in absoluten Zahlen halbiert. Relativ – als Anteil am gesamtem Verkehrsmarkt – kommt dies einem förmlichen Absturz gleich. (34)

Das heißt, die reale Entwicklung im Verkehrssektor steht in krassem Gegensatz zu den Unterstellungen, mit denen „Stuttgart 21“ schöngerechnet wird. Es ist nicht erkennbar, weshalb es ausgerechnet in Stuttgart zu einer Verkehrsentwicklung kommen sollte, bei welcher die Schiene und nicht die Straße weiter favorisiert wird.

Bundesverkehrsminister Wissmann und der baden-württembergische Verkehrsminister Schaufler propagieren „Stuttgart 21“ und behaupten, damit seien ökologische Effekte verbunden. Beide haben eine reale Verkehrspolitik zu verantworten, welche den Autoverkehr massiv fördert. Beide widersetzen sich bescheidenen Einschränkungen des Autoverkehrs (Tempolimits, Fahrverbot bei Ozonalarm). In Wirklichkeit paßt „Stuttgart 21“ nahtlos in die bisherige umwelt- und stadtzerstörerische und Verkehr produzierende Politik.

Entwicklung des motorisierten Personenverkehrs nach Verkehrsträgern

Alle Angaben in Milliarden Personenkilometern



Seit 1950 erleben wir in der Bundesrepublik einen kontinuierlichen Anstieg der motorisierten Verkehrsleistungen im Personenverkehr. Dabei steigen ausschließlich der Pkw- und der Luftverkehr. Die Grafik gibt die Entwicklung bis 1993 wieder, und zwar weiterhin strikt auf Westdeutschland beschränkt. Übrigens: Die Menschen in den neuen Bundesländern haben auch in dieser Beziehung aufgeholt – und überholt: 1993 erreicht der motorisierte Individualverkehr (MIV) in den neuen Bundesländern mit 83,9 Prozent einen höheren Anteil an allen motorisierten Verkehrsleistungen als der entsprechende Anteil in den alten Bundesländern (82 %).

Quelle: *Verkehr in Zahlen*, Hrgs. vom Bundesverkehrsministerium, letzte verwandte Ausgabe 1994.

7

Kopfbahnhof und „integriertes Schienenverkehrsnetz“

„In schneidiger Fahrt zieht der Zug über den Neckar und durch den Rosentunnel in den Stuttgarter Hauptbahnhof. Das ist nun noch einmal etwas vom Schönsten, was Karl auf seiner langen Reise gesehen hat, diese Einfahrt in den nächtlichen Stuttgarter Hauptbahnhof. Fast 1000 Weichen sind da verlegt. Jede hat ihr Zeichen, das nun aufleuchtet, ein kleiner Stern auf deinem Weg. 65 Hauptsignale sichern mit ihren roten und grünen Lichtern Einfahrt und Ausfahrt von mehr als 800 Reisezügen, die in den 24 Stunden eines Tages hier Station machen ... Wie lange war er eigentlich weg von zu Hause? Er weiß es nicht. Die Zeit stand still. Es gab keine Zeit, solange er reiste. Nun empfängt ihn das alte liebgewordene Bild: die Stadt, die Höhen in der Nacht mit abertausend Lichtern übersät. Wie ein Schiff in einem sicheren Hafen.“

Aus: *Die stählerne Straße. Ein Lesebogen der Deutschen Bundesbahn*, Stuttgart, ca. 1955

Die Machbarkeitsstudie begründet den neuen unterirdischen Bahnhof vor allem mit der Kritik am Kopfbahnhof:

„Es geht im überregionalen Fernverkehr in Konkurrenz zum Straßen- und Flugverkehr schlicht um eine möglichst kurze Reisezeit. Vor allem bei Verspätungen ist der Kopfbahnhof schnell überlastet, da sich die meisten Strecken im Ein- und Ausfahrbereich kreuzen und ‚Überholmanöver‘ der schnellen Züge schwierig sind ... Während im Durchgangsbahnhof ein Bahnhofskopf nur einmal belegt wird, verdoppelt sich dies beim Kopfbahnhof zwangsläufig. Durch die erforderlichen Lokwechsel werden sogar vier Fahrten pro Zug notwendig. Die Zahl der Staus wächst dabei exponentiell zur Anzahl der Fahrten. Der Platzverbrauch für den Kopfbahnhof ist immens, da die Zahl der Gleise ungefähr doppelt so hoch ist wie bei einem Durchgangsbahnhof ... Kurzum, der Betrieb ist im Kopfbahnhof sehr viel aufwendiger, der Platzverbrauch größer und die Zeitverluste der schnellen ICE-Züge zu groß.“ (35)

Nicht stichhaltige pauschale Argumente gegen Kopfbahnhöfe mit traditioneller Technik

Daß Kopfbahnhöfe automatisch zu mehr Verzögerungen beitragen, stimmt nicht. Beispielsweise liegt die Zahl der Verspätungen im Stuttgarter Kopfbahnhof nicht erkennbar höher als diejenigen, die beim Kölner Durchgangsbahnhof auftreten.

Das pauschale Argument gegen Kopfbahnhöfe wird bereits dadurch entkräftet, daß die Machbarkeitsstudie selbst einen neuen Kopfbahnhof vorschlägt: am Flughafen Echterdingen. Wenn hier ein solches Bahnkonzept aus dem letzten Jahrhundert Sinn macht, dann kann es heute nicht grundsätzlich falsch sein. (36)

Daß ein Stuttgarter Hauptbahnhof als solcher ein Hindernis für eine Einbindung in eine ICE-Strecke darstelle, sahen Bundesbahn und baden-württembergische Landesregierung bis vor kurzem nicht so. So heißt es in der offiziellen Schrift der Landesregierung „Schienenkonzept Baden-Württemberg“ aus dem Jahr 1991: „Für die Landesregierung gehört die Ein-

bindung von Stuttgart und Ulm in das Hochgeschwindigkeitsnetz ... zu den unverzichtbaren Eckpunkten einer zukunftsorientierten Trassenplanung.“ Damals war mit keinem Wort die Rede vom Bau eines neuen Durchgangsbahnhofs. (37)

Die in der Machbarkeitsstudie aufgestellte und oben zitierte Behauptung, der Kopfbahnhof Stuttgart sei schnell „überlastet“, ist angesichts der Verkehrsgeschichte dieses Bahnhofs grotesk. Tatsächlich macht die heutige Auslastung des Stuttgarter Hauptbahnhofs rund ein Drittel derjenigen aus, die dieser in den 60er oder Anfang der 70er Jahren aufwies. Andreas Kleber dokumentiert dies mit seinem Vergleich der Züge pro Tag im Zeitraum 1939 bis 1988. Durch die Verlegung des Nahverkehrs (S-Bahn) in den Untergrund Ende der 80er Jahre kam es zu einer solch nachhaltigen Entlastung des Stuttgarter Hauptbahnhofs, daß dieser sich für alle Zeiten weit entfernt von einer Überlastung befindet.

Überraschend wirkt das Argument, traditionelle Kopfbahnhöfe kosteten zu viel Zeit, auch vor dem Hintergrund der Tatsache, daß in den 60er Jahren der Aufenthalt von Zügen im Stuttgarter Hauptbahnhof teilweise kürzer als heute war – trotz weit größerer Kapazitätsauslastung und trotz eines größeren Betriebs auf den Bahnsteigen u. a. aufgrund des Mehr an „Dienstleistung am Gleis“.

Neue Züge benötigen keine Lokwechsel

Erst recht erweisen sich die Argumente gegen einen Kopfbahnhof als haltlos angesichts der Möglichkeiten moderner Technik.

Dem Argument, ein „Sackbahnhof“ koste u. a. wegen der „Lokwechsel“ viel Zeit, ist entgegenzuhalten, daß es sich doch gerade bei den ICE-Zügen um Zugeinheiten handelt, die keinen Lokwechsel mehr erforderlich machen. Generell geht die

Schienenverkehrstechnik einen Weg, der Lokwechsel ausschließt, sei es durch zwei Triebköpfe an jedem Zugende, sei es durch einen Trieb- und Steuerkopf an dem einen und einen Steuerkopf an dem anderen Zugende.

Das hat sich natürlich auch zu den Propagandisten von „Stuttgart 21“ durchgesprochen. Diese kommen jedoch erst dann hierauf zu sprechen, wenn es in ihren Kram paßt. An der Stelle, wo die Machbarkeitsstudie den Kopfbahnhof Echterdingen begründet, heißt es: „Bei künftig ausschließlichem Einsatz von Triebwagen, Triebkopf- und Wendezügen erscheint diese Betriebsform (Kopfbahnhof) akzeptabel.“

Eine Argumentation aus dem „Extrablatt ‚Stuttgart 21‘“ zu diesem Kopfbahnhof Echterdingen enthüllt, weshalb die aus der Sicht der Protagonisten von „Stuttgart 21“ vorhandenen grundsätzlichen Bedenken gegen einen Kopfbahnhof hier gerne in Kauf genommen werden. Dort heißt es: „Vierter neuer Bahnhof soll der Halt für den ICE und für den Nahverkehr am Landesflughafen werden, erschlossen über ein Stichgleis, das von der Hauptlinie nach München abzweigt. Fußweg vom Flughafenbahnhof zum Check-in-Schalter: Gerade mal 100 Meter.“ Daß Fahrgäste, die über Stuttgart nach Ulm, München und weiter reisen wollen, durch den zusätzlichen Haltepunkt Zeitverluste haben, interessiert plötzlich nicht mehr. Es geht um den unschätzbaren Vorteil einer kleinen Klientel, nur noch 100 Meter Fußweg zum Check-in-Schalter am Landesflughafen Echterdingen zu haben. (38)

Die Art des Verkehrs im Stuttgarter Hauptbahnhof widerspricht dem Projekt Durchgangsbahnhof

Das Argument, ein solcher Kopfbahnhof bringe viele Zeitverluste mit sich, gilt höchstens für diejenigen Reisenden, welche Stuttgart passieren. Diejenigen, die in

1961 war das Jahr ...

... in dem die höchste Zugbelegungsquote im oberirdischen Stuttgarter Hauptbahnhof stattfand. An manchen Tagen kam es zu über 1.000 (!) Zugbewegungen auf den 16 Gleisen, eine wahrhaft meisterliche Leistung. Eingerechnet dabei sind fahrplanmäßige Fahrten plus Leerzugfahrten, die stattfanden, um Züge bereitzustellen, umzustellen und Zugteile neu zu kombinieren. Sonderzüge sind nicht eingerechnet. Diese Zahl von Bewegungen ist um so bemerkenswerter, da der Bahnbetrieb über die heutigen infrastrukturellen Voraussetzungen nicht verfügte.

- Die Strecke von Plochingen nach Bad Cannstatt war noch zweigleisig.
- Viele Züge waren 1961 noch dampfloksbespannt (D- und E-Züge Züge nach Aalen, Würzburg und der Gäubahn) Ausnahme: einige wichtige D-Züge waren von der legendären „Villinger V 200.0“ bespannt.
- Aufwendige Rangiermanöver waren notwendig. Viele Züge wurden in wenigen Minuten verlängert, verkürzt oder in Teilen neu zusammengestellt.
- Da viele Kurswagenbewegungen stattfanden, Schlaf- und Speisewagen bereitgestellt

werden mußten, gab es längere Wartezeiten für Fernzüge als heute. Die Gleisanlagen waren damit länger belegt.

- Eine elektronische Signalanlage existierte noch nicht. Die mechanische Signalanlage, nach dem Kriege repariert und wieder aufgebaut, tat noch voll ihre Dienste.

- Im Hauptbahnhof gab es viele Dienstleistungen direkt am Zug: Kein Fernzug ohne Gepäckträger. Zeitungen, Würstchen und Limonade waren am Bahnsteig erhältlich. Auch das gesamte Expreßgut plus aufgegebene Gepäckstücke wurden über die Bahnsteige abgewickelt (ausgenommen die blauen F-Züge „Münchner Kindl“ und „Rheinblitz“).

Lediglich ein D-Zugpaar fuhr am Stuttgarter Hauptbahnhof vorbei. Es handelt sich um den D 1203/4 „Glückauf“ von München nach Dortmund. Zwischen Augsburg und Koblenz hielt dieser Zug nicht. Zwischen Untertürkheim und Kornwestheim benutzte dieser Zug die Gütergleise. Zwischen der Fuggerstadt und der Moselmündungsstadt war dieser Zug dennoch nur neun Minuten schneller als beispielsweise der Rheinblitz. Dieser hielt zusätzlich in Ulm, Stuttgart, Heidelberg, Mannheim, Mainz. In Stuttgart wurde innerhalb von sechs Minuten ein Lokwechsel vorgenommen, in Mannheim wurde der Zug in elf Minuten neu kombiniert.

Zugbewegungen und Zuggattungen im Vergleich

Zahlenmaterial: Archiv von Andreas Kleber

In den Jahren, als die S-Bahn noch nicht fertiggestellt war (vor 1979), noch Vorortzüge fuhren und der gesamte Verkehr über die 16 Gleise des Stuttgarter Hauptbahnhofs abgewickelt wurde, ergaben sich an Werktagen (ohne Sonderzüge) folgende fahrplanmäßigen Zugbewegungen.

	1939	1953	1961	1971	1978	1988
Vorortzüge⁽¹⁾	204	186	444	406	398	keine
Umkreis 100 km⁽²⁾	98	64	102	112	98	104
100-250 km⁽³⁾	36	22	72	86	64	62
über 250 km⁽⁴⁾	24	14	45	68	59	62
Gesamtanzahl	362	286	663	672	619	228

- 1 reine Vorortzüge, die nicht weiter als Bietigheim, Waiblingen, Plochingen, Böblingen und Weil der Stadt fuhren.
- 2 Nahverkehrszüge und Eilzüge
- 3 meist Eil- und Schnellzüge
- 4 fast ausschließlich Schnellzüge und Fernzüge (später ICE).

Stuttgart ihre Reise beginnen oder deren Reise hier endet, können qua Definition hiervon gar nicht betroffen sein.

Das war übrigens just der entscheidende sachliche Grund, weswegen um die Jahrhundertwende der Bau eines Stuttgarter Durchgangsbahnhofs verworfen wurde. Damals wurde festgestellt, daß 95% aller Bahnreisenden Stuttgart als Ziel oder Ausgangspunkt ihrer Reise haben.

Zwar liegt der Anteil derjenigen, die Stuttgart mit der Bahn (im Durchgangsverkehr) passieren, heute höher, da der Metropolencharakter Stuttgarts relativiert wurde. Doch auch 1995 macht der Ziel- und Quellverkehr mehr als vier Fünftel des gesamten im Kopfbahnhof abgewickelten Schienenverkehrs aus. Der Anteil des Durchgangsverkehr hingegen liegt hier bei weniger als 20 Prozent. Auf diesen für die Propagandisten von „Stuttgart 21“ heiklen Punkt wiesen auf einer Veranstaltung Mitte Juli 1995 auch der Stuttgarter SPD-Abgeordnete Peter Conradi und der Verkehrsplaner Wizemann hin. Aufgrund dieser Verkehrsstruktur sei klar, daß dieses Projekt „vornehmlich dem Hochgeschwindigkeitsverkehr“ diene. Im Stuttgarter Hauptbahnhof würden jedoch „zehnmal mehr Pendler ein- und aussteigen als ICE-Reisende.“

Das heißt: Wer in den Mittelpunkt seiner Planungen den Durchgangsverkehr stellt, der orientiert sich nicht an der Mehrheit der Bahnreisenden. (39)

Dies gilt insbesondere seit dem Zeitpunkt, wo durch die unterirdische Führung der Nahverkehr als S-Bahn durchgebunden werden kann. Naturgemäß war es vor allem diese Kategorie des Schienenverkehrs, für welche der Kopfbahnhof als Ziel- und Endpunkt ein Hindernis darstellte und bei der der Anteil des Durchgangsverkehrs weit höher liegt.

Die *Frankfurter Rundschau* hat ihren Artikel, mit welchem „Stuttgart 21“ vorgestellt wurde, in gewissem Sinn richtig

überschrieben mit: „U-Bahnhof für Fernreisende“. (40) Dies ist die richtige Überschrift für eine technokratische Konzeption, die nicht mit dem real existierenden Reiseverkehr korrespondiert. Plan und Realität wären nur dann in Übereinstimmung zu bringen, wenn die jetzige Mehrheit der Bahnreisenden dazu bewogen würde, auf das Bahnreisen zu verzichten.

Neue Zeitverluste: Stopp in Echterdingen und längere Untergrund-Wege

Das Argument, ein Kopfbahnhof koste wertvolle Zeit, wird dann absurd, wenn die übrigen Zeitverluste im Bahnverkehr Berücksichtigung finden. Mit dem Untergrundbahnhof werden neue Zeitverluste eingeplant.

Der unterirdische Stuttgarter Hauptbahnhof bringt längere Wege für die Reisenden mit sich. Längere Wege kosten Zeit. Viele der Zugverbindungen im Fernverkehr sollen mit einem zusätzlichen Halt am Flughafen verbunden werden. Was also in Stuttgart-Mitte gewonnen wurde, wird durch einen solchen Halt in Echterdingen erneut verloren.

Die um 12 Meter tiefegelegten Gleise erfordern eine große Zahl – mindestens 16 – von Rolltreppen. Diese bringen, außer längeren Wegen, zusätzliche Belastungen für Reisende mit sich. Menschen mit Kindern, mit Kinderwagen, Seniorinnen und Senioren und Behinderte sind davon in besonderem Maß betroffen. Die Kosten und der Wartungsbedarf von Rolltreppen sind enorm.

Generell weist ein Kopfbahnhof den unschätzbaren Vorteil auf, daß die Wege zu den verschiedenen Gleisen und Bahnsteigen ebenerdig sind. Das heißt, dieser ist in besonderem Maß fahrgastfreundlich.

Eine Bilanz des Themas „Zeitfaktor“ und „Stuttgart 21“ lautet: Es ist nicht erkenntlich, daß „Stuttgart 21“ einen Reisezeitvorteil für die überwältigende Mehrheit

der Bahnreisenden mit sich bringen wird. Den durchschnittlichen Bahnreisenden interessiert nicht, wie schnell er von einer Großstadt in eine andere kommt. Nicht die Geschwindigkeit vom ICE-Bahnhof A zum ICE-Bahnhof B ist für diesen entscheidend. Maßgeblich ist die Netzgeschwindigkeit und die Dichte dieses Netzes („Flächenbahn“).

Die entscheidenden Zeitverluste im Bahnverkehr entstehen, weil die Bahn

immer weniger als Flächenbahn existent ist und weil die Vernetzung zwischen Nah-, Regional- und Fernverkehr nicht oder unzureichend existiert.

Diese Zeitverluste betreffen die Mehrheit der Bahnreisenden. Bei dem Projekt „Stuttgart 21“ fließt hingegen der größte Teil der Investitionen in den ICE-Fernverkehr. Von einem solchen Schnellverkehr profitiert allerdings in erster Linie eine Minderheit.

Bernhard Strasdeit

Rolltreppen: Ärgernis auf mehreren Ebenen

„Elektrolähmung“ heißt ein Film aus den 80er Jahren, der sich u. a. mit der Unsinnigkeit von Rolltreppen und ihrem Verschwendungscharakter beschäftigt. Aber wer den öffentlichen Personenverkehr unter die Erde verbannt, muß auch dafür sorgen, daß die Menschen erstmal dahin kommen. Im Fall von „Stuttgart 21“ wird allein für den Bereich Hauptbahnhof im Untergrund mit einem Bedarf von mindestens 16 zusätzlichen Rolltreppen gerechnet, wobei jede die außerordentliche Höhe von 12 Metern zu bewältigen hätte. Bei acht Bahngleisen 12 Meter unter der jetzigen Gleishöhe heißt das an jeweils zwei Seiten der Gleise in der Bahnhofshalle mindestens je eine Rolltreppe.

Rolltreppen haben Tücken. Gemieden werden sie meist gerade von solchen Menschen, die besonders auf Erleichterungen angewiesen sind, von Gehbehinderten, von Älteren und PassantInnen mit Kleinkindern. Diestufenlosen Rollstege wären sicherer, haben aber flachere Winkel und benötigen daher viel mehr Raum. Oft anzutreffen sind sie nicht, allenfalls auf Flughäfen (Beispiel Stuttgart) oder in Messegebäuden (Beispiel Köln).

Erst recht zum Ärgernis werden Rolltreppen dann, wenn sie ausfallen oder monatelang stillgelegt sind; und das ist in Stuttgart keine Seltenheit. „28 Stufen aufwärts – wer's nicht mehr kann, darf zu Hause bleiben“, schrieb eine zornige Leserin aus der Reinsburgstraße kürzlich der „Stuttgarter Zeitung“. Ihr Protest

galt der S-Bahn-Haltestelle Feuersee, wo zwischen Bahnsteig und Fußgängerebene die Rolltreppe schon über drei Monate außer Betrieb war.

Aus Kostengründen, so wird vermutet, schiebt die Deutsche Bahn AG, die im S-Bahnbereich 64 Rolltreppen betreibt, notwendige Reparaturen auf die lange Bank. Uwe Theilen, im Tiefbauamt für die 130 städtischen Rolltreppen zuständig, verweist darauf, daß in seinem Zuständigkeitsbereich schneller reagiert wird.

Rund 450.000 DM kostet es, wenn eine einzige alte Rolltreppe vollständig ersetzt werden muß. Die Lebensdauer wird mit maximal 20 bis 25 Jahren angesetzt. Hinzu kommen Betriebs- und Wartungskosten mit je 10.000 DM pro Jahr und Treppe. Berücksichtigt man auch die Verzinsung des angelegten Kapitals, so lassen sich die durchschnittlichen Gesamtkosten allein für die Stadt und ihre 130 Rolltreppen auf rund 7,8 Mio DM pro Jahr hochrechnen. Kein Wunder, daß Instandsetzungen aufgeschoben oder Rolltreppen ganz stillgelegt werden, wie am Charlottenplatz bereits geschehen.

Übrigens, die *Frankfurter Rundschau* berechnete, daß der Stromverbrauch der Rolltreppen im Bereich der Frankfurter U-Bahn-Stationen inzwischen den Fahrstromverbrauch der U-Bahnen übersteigt (FR, 27.7.1982).

Bei den großzügig geplanten Rolltreppen im Glitzerhauptbahnhof „Stuttgart 21“ soll dies alles natürlich ganz anders werden.

8 **Autoverkehr in der Stadt Oder: Gibt es einen neuen Auto- tunnel durch das Zentrum?**

„Die gemeinsame Konferenz der Umweltminister, Verkehrsminister und Raumordnungsminister des Bundes und der Länder stellte im Februar 1992 fest, daß die CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs allein zwischen 1987 und 1991 in den alten Bundesländern um 16 Prozent gestiegen sind und dies die Erreichung der Minderungsziele von 10 Prozent als unmöglich erscheinen läßt, wenn nicht eine Trendwende eintritt. Nach Untersuchungen des Instituts für Energiewirtschaft und Rationelle Energieanwendung an der Universität Stuttgart wird der Energieverbrauch des Verkehrs in Baden-Württemberg im Jahr 2005 auch künftig durch den Straßenverkehr (1987: Anteil 72%) bestimmt werden. Dabei wurde im Rahmen einer Trendprognose, d. h. ohne wesentliche Korrekturen der bisherigen Entwicklung, ein Anstieg der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen in Baden-Württemberg im Zeitraum 1987 bis 2005 um 31 Prozent errechnet. Bei umfassenden Maßnahmen würden die CO₂-Emissionen ... um 2,4 Prozent unterschritten („Reduktionspfad“).“

Klimaschutzkonzept Baden-Württemberg.

Herausgegeben vom Umweltministerium, Stuttgart, Dezember 1994

„Stuttgart 21“ enthält zwar viele schöne Worte über umweltverträglichen Verkehr, Verlagerung auf schienengebunden Verkehr, Reduzierung des Autoverkehrs in der Stadt. Doch es ist nirgendwo ersichtlich, daß dies eingebettet wäre in eine Politik der Verkehrswende, bei welcher tatsächlich die Prioritäten bei dem nicht-motorisierten (Fahrrad- und Fußgänger-) Verkehr und bei dem öffentlichen Verkehr liegen. Eine solche Politik der Verkehrswende müßte in der Konzeption einer (weitgehend) autofreien Stuttgarter Innenstadt münden.

Die Wirklichkeit sieht völlig anders aus. Die bisherige Verkehrspolitik wird de facto fortgesetzt; die Stadt läuft mit immer mehr Autos voll.

Das wird bei den gegebenen Bedingungen auch in Zukunft so weiter gehen: Der Pkw- und Lkw-Verkehr in der Stadt wächst weiter und mit ihm die Belastungen: mehr

Lärm (u. a. auch durch eine mehr als zehnjährige intensive Bautätigkeit im Zentrum), mehr Abgase, neue Verbauungen für Straßen und Parkplätze, noch mehr zugesparkte Geh- und Fahrradwege, ständig steigende Belastungen der Böden und des Grundwassers.

Außer der „normalen“ Zunahme des Straßenverkehrs dürfte dieser durch neue Großprojekte gesteigert werden, die direkt oder indirekt mit „Stuttgart 21“ verbunden sind.

So heißt es in dem „Entwicklungskonzept Filder“, nachdem dort die „normale“ Steigerung des Kfz-Verkehrs in der Region beschrieben wird: „Zusätzlich zu dieser Belastung, die bei unverändertem Verkehrsverhalten eintreten wird, ist durch die Zunahme der Bevölkerung und der Beschäftigten mit rund 200.000 Fahrten pro Tag im Verkehrsnetz des Filderraums zu rechnen.“ (41)

Im Stadtzentrum soll der Verkehr auch zunehmen. Mit dem Projekt „Stuttgart 21“ ist verbunden, daß auf freiwerdenden Flächen großangelegte Bebauungen erfolgen sollen. Im Wortlaut:

„Je nach Bebauungsvorschlag und denkbarer Geschoßflächenzahl könnte man sich eine Geschoßfläche zwischen 960.000 und 1.6500.000 m² vorstellen, im Mittel also 1.300.000 m². Daraus abgeleitet wurde eine Besiedlung im Endzustand von ca. 11.000 Einwohnern und 24.000 Beschäftigten. Für den Nahverkehr resultierte daraus eine Schätzung von ca. 140.000 Fahrten pro Tag.“ (42)

Bei diesem Bebauungsvorschlag sind mehr als doppelt so viele Arbeitsplätze wie Einwohner vorgesehen. Das kommt einer „Verkehrspolitik langer Berufswege“ gleich: „Stuttgart 21“ sieht hier explizit vor, daß einige zehntausend Menschen zusätzlich täglich ins Stuttgarter Zentrum ein- und auspendeln müssen. Dies widerspricht der modernen verkehrspolitischen Einsicht, wonach heute eine „Politik der kurzen Wege“ zu verfolgen sei und gerade die modernen Jobs (u. a. Dienstleistungsgewerbe) es ermöglichen, daß die Wege zwischen Wohnort und Arbeitsplatz wieder radikal verkürzt werden können.

Die 140.000 Fahrten pro Tag werden in jedem Fall eine zusätzliche Belastung der Stuttgarter City ergeben.

Kommt es zum Bau eines Rosensteinpark-Straßentunnels?

In der Stuttgarter Zeitung hieß es zu den Neubaugebieten auf ehemaligem Bahngelände: „Nutzer neuer Wohnungen, Büros und Läden bringen zusätzliche Belastungen für ohnehin stark beanspruchte Stuttgarter Straßen. Zwar können nach Schätzungen 60 Prozent dieser hinzukommenden Fahrten mit Bussen und Bahnen absolviert werden: 140.000 Fahrten pro Tag, bei derzeit 740.000 Fahrten jeden Werktag in Stuttgart insgesamt. Ein Rest

von 40 Prozent Autofahrten bleibt aber. Abhilfe sollen neue Straßen schaffen, die den Verkehr ins Neubaugebiet bereits vor dem Stadtzentrum aufnehmen.“

An dieser Stelle ist auch von einem gewaltigen neuen Autotunnel die Rede: „Ein Autotunnel unter dem Rosensteinpark als Fortsetzung der B10 (Pragstraße) in Richtung Bad Cannstatt mit unterirdischen Anschlüssen in das Neubaugebiet ist denkbar ... Solch ein Bauwerk wäre mit großen Belastungen für den Park verbunden, vor denen der Schwäbische Heimatbund gewarnt hat.“ (43)

Dieser Straßentunnel ist ein altes Projekt. Die Auto- und Betonlobby konnte es bisher nicht durchsetzen. Im Zusammenhang mit „Stuttgart 21“ allerdings könnte dieses Projekt fröhliche Urständ feiern. Im März 1995 wies der Finanzminister des Landes, Mayer-Vorfelder, darauf hin, daß eine Baudurchführung von „Stuttgart 21“ dazu führe, daß der „Rosensteinpark wie ein Maulwurfshügel durch eine Vielzahl von Verkehrsröhren durchzogen“ werde. Einmal abgesehen davon, daß das Bild mit dem Maulwurfshügel nicht stimmt – ein Maulwurf ist bescheidener und begnügt sich in der Regel mit einer „Verkehrsröhre“ je Hügel – hat Mayer-Vorfelder hier nicht spezifiziert, für welche Art Verkehr diese „Röhren“ unter dem Rosensteinpark gedacht sind.

Auf zwei weitere Aspekte, die in diesem Zusammenhang nicht unwichtig sind, ist zu verweisen:

- Seit geraumer Zeit plant die Bundesbahn, inzwischen: die Deutsche Bahn AG, einen „Rangiertunnel für eine Waggonwaschanlage unter dem Park“. Im April erklärte Hans-Jürgen Stede, Sprecher des Stuttgarter Regierungspräsidiums: „Das Verfahren wegen des Bahntunnels läuft offiziell noch“.

- Im Mai 1995 wurde bekannt, daß entlang der Pragstraße BMW eine große Niederlassung baut. Auch andere Autohäu-

ser hätten bereits Interesse angemeldet. Insgesamt sollten, so der städtische Wirtschaftsförderer Wolfgang Häfele, „Prag- und Heilbronner Straße zur Stuttgarter Automeile“ werden. Dabei soll es, so wird der Leiter des Stadtplanungsamtes Albert Ackermann zitiert, zu einer „Aufwertung der Achse“ kommen. Sein Konzept sei das einer „Alleestraße“ mit „mehrstöckigen Häusern mit großer Arbeitsplatzdichte und hochwertiger Architektur.“ Eine solche Lösung ist bei den bestehenden Verkehrsverhältnissen kaum denkbar. Wohl aber, wenn der Durchgangsverkehr in einen Tunnel verlegt würde. (44)

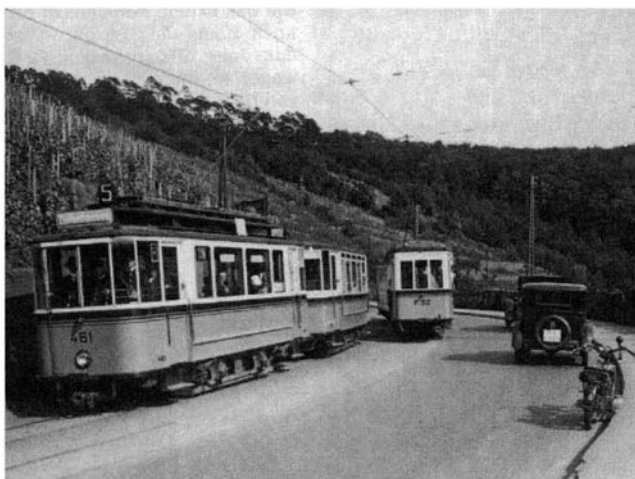
Auf einer Veranstaltung der Naturfreunde zu „Stuttgart 21“ am 21.5.1995 wurde Prof. Dr. Kußmaul von der SPD, der ein Verteidiger dieses Projekts ist, ausdrücklich gefragt, ob nicht mit „Stuttgart 21“ ein solcher Straßentunnel unter dem Rosensteinpark kommen könne. Seine Antwort war ausweichend: Ein solcher Straßentunnel unter dem Park sei „doch ein altes Projekt“.

Alter Wein in neuen Schläuchen? Das wäre exakt das Modell, nach welchem in Berlin verfahren wird: Es gibt eine große

Debatte über unterirdische Bahnanlagen und einen neuen unterirdischen Bahnhof. Es kommt zu einiger Verwirrung und positiven Reaktionen in der Bevölkerung, weil neue Investitionen in den Schienenverkehr zunächst einen günstigen Eindruck hinterlassen. Im Windschatten dieser Debatte werden neue Straßen projiziert und insbesondere ein großer Straßentunnel unter einem zentralen Park hindurch geplant. Mit diesem sollen dann die Neubaugebiete der City „erschlossen“ werden. Sollte ein solcher Straßentunnel gar begleitend zu unterirdischen Bahnanlagen gebaut werden, käme es zu einem planrechtlichen Verfahren, das weit weniger Einspruchsrechte und wenig Zeit für Öffentlichkeitsarbeit und Widerstand zuläßt, als wenn ein solcher Tunnel von vornherein ausschließlich als Straßentunnel geplant worden wäre.

In Berlin bezeichnen die gegen den Tunnel protestierenden Umweltgruppen und Verkehrsinitiativen die unterirdischen Bahnrohre unter dem Berliner Tiergarten als eine Art Trojanisches Pferd, mit welchem altegehegte Pläne für eine Durchbindung einer Stadtautobahn (Westtangente) nun realisiert werden. (45)

*Reisequalität anno 1925:
Mit der Straßenbahn
konnte man damals
zwischen Stuttgart und
Degerloch von der Neuen
Weinsteige aus einen
herrlichen Ausblick über
Stuttgart genießen. Heute
ist diese Strecke zum
großen Teil unterirdisch
geführt.
Foto aus „110 Jahre SSB
im Bild“, Stuttgarter
Straßenbahn AG, 1978.*



9

Für welche Art Verkehr steht „Stuttgart 21“?

„Oberbürgermeister Strölin, für den der Flughafen genauso wie für seinen Führer ideologischer Bedeutungsträger war, versuchte in der Folgezeit die Anlage, ebenso wie sämtliche Anschlußstellen der Reichsautobahnen um Stuttgart, durch Eingemeindungen seinem ‚Raum‘ zuzuschlagen.“

Wolfgang Christian Schneider, *Hitlers „wunderschöne Hauptstadt des Schwabenlandes“*, 1982

„Beim Straßenbau wird vorausgesetzt, daß alle im Generalverkehrsplan vorgesehenen Ausbauten bis zum Jahr 2010 realisiert sind und die Leistungsfähigkeit der A8 und B27 durch verkehrslenkende Maßnahmen oder durch Ausbaumaßnahmen erhöht wird. Für ein Gewerbe- und Dienstleistungszentrum in der angesprochenen Größenordnung ist eine zusätzliche Autobahnanschlußstelle zwingend erforderlich. Die Wohnbauschwerpunkte werden grundsätzlich so plazierte, daß ihre Anbindung an das Fernstraßennetz ohne wesentliche Belastung benachbarter Wohngebiete möglich wird.“

Entwicklungskonzept Filder, 1995

„Stuttgart 21“ gibt vor, ein fortschrittliches und ökologisch verträgliches Projekt zu sein. Die Verfasser der „Machbarkeitsstudie“ setzen dabei auf das gute Image, welches die Bahn – noch – hat. Doch gerade ein Projekt wie „Stuttgart 21“ gefährdet dieses Image.

Nicht nur muß „Stuttgart 21“ im Rahmen eines Bundesverkehrswegeplans gesehen werden, welchen die Protagonisten von „Stuttgart 21“, die Verkehrsminister Wissmann und Schaufler, mit zu verantworten haben und der auf eine Steigerung gerade der umweltzerstörenden Verkehrsarten hinausläuft. „Stuttgart 21“ ist darüber hinaus ein Projekt, das einen spezifischen Beitrag zur Förderung von Verkehrsarten liefert, welche in einem Konzept einer umweltverträglichen Verkehrsplanung keinen Platz haben.

Stuttgart – Ulm – München per ICE: Geschäftsreise- und Hochgeschwindigkeitsverkehr

Das Projekt „Stuttgart 21“ steht in engem Zusammenhang mit der Orientierung auf Geschäftsreiseverkehr und auf Flugverkehr.

Es ginge, so das Bundesverkehrsministerium, um die Fertigstellung der „Hochgeschwindigkeitsachse Paris über Baden-Württemberg nach München und weiter nach Südosteuropa“. Hier handle es sich, so Verkehrsminister Wissmann, um eine „Verkehrsader intensivster Kommunikation“. Mit den neuen Gleisen und Bahnhöfen sei dann „endlich der Flughafen in Echterdingen aus Richtung Zürich direkt im Durchgangsverkehr anzufahren oder über Stichstrecke vom neuen Stuttgarter Hauptbahnhof erreichbar“.

Parallel zu „Stuttgart 21“ wird der Bau der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke Stuttgart – Ulm vorangetrieben. Ein Drittel der Strecke soll im Tunnel geführt werden. Bis Frühjahr 1995 lagen 24.000 Einwendungen gegen diese ICE-Trasse vor. Dort, wo die Strecke im Tunnel und auf der dünn besiedelten Albhochfläche verläuft, „stößt die Bahn kaum auf Widerstand“. So die Stuttgarter Zeitung. Anders hingegen in dichter besiedeltem Gebiet.

Besonders massiv sind Kritik und Widerstand im Raum Kirchheim. Hier wird angesichts von täglich 180 Zügen, die mit Tempo 250 vorbeirasen, befürchtet, daß die Landschaft im Voralbgebiet „mit einem Lärmteppich überzogen“ werde.

Für die ICE-Strecke Stuttgart – Ulm werden Kosten in Höhe von 4,2 Milliarden Mark veranschlagt. Diese liegen damit in einer vergleichbaren Dimension wie diejenigen für „Stuttgart 21“.

Insgesamt handelt es sich bei der neuen ICE-Strecke um ein weiteres Projekt, das Natur zerstört und erhebliche Belastungen für die Bevölkerung mit sich bringt. Es orientiert in erster Linie an Wirtschaftsinteressen; Ökologie spielt hier bestenfalls eine zweitrangige Rolle.

So wird in dem „Entwicklungskonzept Filder“ unterstrichen: „Bei Realisierung der ICE-Trasse über die Filderebene mit einer Anbindung des ausgebauten Flughafens werden in diesem Bereich landesweit einzigartige Standortbedingungen geschaffen ... Es ist davon auszugehen, daß der Filderraum aufgrund dieser Standortgunst künftig einem erhöhten Siedlungsdruck ausgesetzt sein wird.“

Mit dem Eingangszitat zu diesem Kapitel aus derselben Studie wird deutlich, daß trotz optimaler Schienenverkehrsverbindungen der Straßenbau und -ausbau in vollem Umfang fortgesetzt werden soll.

Will man die Gigantomanie und die Abgehobenheit derjenigen, die für den Raum Stuttgart planen, in vollem Umfang

erkennen, dann sind die finanziellen, stadt- sowie landschaftszerstörerischen Kosten und Umweltkosten von „Stuttgart 21“, Flughafenausbau, neue Messe, Filder-Konzept und ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke zu addieren. (46)

Den Projekten „Stuttgart 21“ und ICE-Strecke Stuttgart – Ulm – München gemeinsam ist ihre Orientierung auf den Geschäftsreiseverkehr. Dieser macht gerade mal 10 bis 15 Prozent des gesamten Bahnfernverkehrs aus. Bezieht man sich auf den gesamten Bahnverkehr (Nah- und Fernverkehr), dann liegt der Anteil des Geschäftsreiseverkehrs unter fünf Prozent.

Die Masse derjenigen, die heute Bahn fahren, sind jedoch Leute, die 20, 50 oder 100 km je Fahrt zurücklegen. Diese kommen nicht aus Paris oder Zürich und sie wollen nicht „nach Südosteuropa“. Sie kommen aus Esslingen, Pforzheim, Crailsheim, Heilbronn, Horb, Karlsruhe usw. oder fahren dorthin. Diese Fahrgäste haben ein Interesse am Nah- und Regionalverkehr und an einer optimalen Vernetzung desselben mit dem Fernverkehr.

Selbst im Fernreiseverkehr der Bahn – Bahnfahrten mit über 50 km Entfernung – liegt die „Mittlere Reiseweite“ – die durchschnittliche Entfernung aller Fahrten ausschließlich im Bahnfernverkehr – bei unter 250 km. Das heißt, selbst der durchschnittliche Bahnkunde im Fernverkehr interessiert sich nicht primär, wie gut Stuttgart mit Paris oder Zürich verbunden ist. (47)

Indem die Deutsche Bahn AG und die Betreiber von „Stuttgart 21“ allerdings auf das kleine Marktsegment des Geschäftsreiseverkehrs orientieren, können sie es sich auch leisten, für einen zukünftigen Schienenverkehr weit geringere Gesamtkapazitäten, als sie heute bestehen, vorzusehen.

Erste Kritikpunkte offizieller kommunaler Volksvertreter wiesen auf diesen Punkt hin. Im April 1995 berichtete die Stuttgarter Zeitung von einem Treffen der Bezirks-

beiräte der fünf Innenstadtbezirke: „Mehrere Bezirkspolitiker zogen die Dimension des geplanten Tunnelbahnhofs in Zweifel. Die Entwicklungsperspektiven des Bahnverkehrs würden nicht ausreichend bedacht. Karl-Friedrich Jedke, Bezirksvorsteher im Süden, plädierte für eine Erweiterung von acht auf mindestens zehn oder gar zwölf Gleise. Ackermann antwortete, darauf dränge auch der Verkehrsverbund.“ (48)

Ähnlich sah dies Dr. Kußmaul von der SPD auf der bereits angeführten Veranstaltung der Naturfreunde. Dieser gestand auch ausdrücklich ein, daß mit „Stuttgart 21“ ein integrierter Taktverkehr, das heißt die erforderliche fahrplanmäßige Vernetzung von Nah-, Regional- und Fernverkehr, nicht mehr realisierbar wäre. Wenn Kußmaul dennoch für das „Projekt Stuttgart 21“ eintritt, demonstriert dies, wie sehr Technokraten sich in einem Machbarkeitswahn verfangen können, der völlig abgehoben von den Bedürfnissen der großen Mehrheit der Bevölkerung ist.

Inzwischen entnehmen wir der Presse, daß Rainer Kußmaul als neuer Chef der zu privatisierenden Flughafen Stuttgart GmbH im Gespräch ist. Sollte er diesen 300.000-Mark-Job erhalten, dann wäre dies, so die Stuttgarter Nachrichten, ein Dankeschön dafür, daß dieser SPD-Stadtrat sich darum verdient gemacht hat, den Widerstand der SPD gegen den Flughafen auszubauen aufzugeben. (49)

„Stuttgart 21“ und Flugverkehr

Das Projekt „Stuttgart 21“ ist Teil der Zielsetzung des Bundesverkehrswegeplans, den Flugverkehr über der Bundesrepublik Deutschland in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren nochmals zu verdoppeln. Damit wird die am meisten umweltschädigende Verkehrsart weiter gesteigert. Dieses Ziel ist nur erreichbar, wenn alle wichtigen Flughäfen in der BRD optimal an den Schienenschnellverkehr – be-

vorzugt an den ICE – angebunden sind. Damit wird die Bahn als schneller Zubringer zu den Flughäfen eingesetzt. Der ICE, der angeblich eine Konkurrenz zum Flugverkehr darstellen soll, verkehrt sich in sein Gegenteil. Dies wird im Stuttgarter Raum besonders grotesk, wo der ICE zwischen Hauptbahnhof und Echterdingen als eine Art Airport-Shuttle verkehren soll.

Eine immanente – und zutreffende – Kritik äußerte hierzu der baden-württembergische Landesvorsitzende von „pro Bahn“, Josef Schneider: „Es wird kaum jemand geben, der von Augsburg oder Mannheim mit dem ICE nach Stuttgart fährt, um dort einen Flug zu erreichen. Die fahren doch gleich nach Frankfurt oder München.“ (50)

Die Vernetzung wichtiger Flughäfen mit der Fernbahn soll auch eine Entlastung der großen Fluggesellschaften von Kurzstreckenflügen, die für sie besonders kostenintensiv sind, mit sich bringen.

Doch dieser Aspekt erweist sich nur bei oberflächlicher Betrachtungsweise als ein ökologischer.

Zum einen ist die ICE-Vernetzung von Flughäfen eingebettet in das gesamte Flugverkehrsentwicklungskonzept, das dessen Verdopplung vorsieht. Nirgendwo in den offiziellen Verkehrsplanungen ist eine rückläufige Binnenluftfahrt vorgesehen.

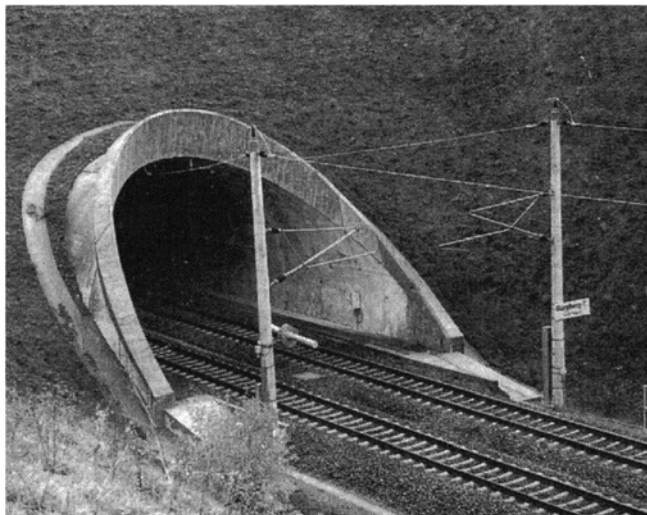
Darüber hinaus entstehen Dutzende neuer Regionallughäfen bzw. regionale Airports werden erweitert. In Baden-Württemberg z. B. werden der Flughafen Sölingen bei Baden-Baden neu und der bestehende Flughafen Friedrichshafen ausgebaut.

Die Regionallughäfen werden überwiegend von Regionalluggesellschaften bedient, die weit geringere Betriebskosten als die großen Airlines haben. Die Steuerfreiheit für Kerosin tut ein übriges, um die Binnenflugfahrt zu begünstigen. Und so boomt just dieser Sektor des Luftverkehrs.

Kritik am ICE

Zitiert aus Wolfgang Zängl, „ICE Die Geisterbahn“, Raben Verlag und Gesellschaft für ökologische Forschung e.V., München 1993. Fotos: W. Zängl

Wolfgang Zängl beschreibt in seinem Buch „ICE – Die Geisterbahn, das Dilemma der Hoch-



geschwindigkeitszüge“ die technischen, ökologischen, verkehrspolitischen und finanziellen Nachteile des ICE. Ein kleiner Auszug:

Zur Vorgeschichte: Die Bahn wurde über Jahrzehnte gegenüber dem Auto benachteiligt. So sind auf dem Gebiet der alten BRD seit 1950 bis Anfang der achtziger Jahre gerade 13 Kilometer Schienen neu gebaut worden: von 1945 bis 1990 dagegen 150.000 Kilometer Straße.

Im Bundesverkehrswegeplan 1985 waren bis zum Jahr 2000 rund 1.230 km Hochgeschwindigkeitsstrecken mit 200 km/h, 680 km bis 280 km/h und 176 km (Köln – Rhein – Main) mit 300 km/h vorgesehen. Von den jährlichen vier Mrd. DM Investitionen des Bundes waren zwischen 1,6 Mrd. und 2,9 Mrd. DM für den Streckenausbau vorgesehen – vor allem für die Hochgeschwindigkeitsbahnen. ... Die Reisezeiten Bahnhof – Bahnhof verkürzen sich erheblich. Hierin liegt ein wesentlicher Unterschied zum Schweizer Konzept, den Weg „von Haustür zu Haus-

tür“ und nicht von Hauptbahnhof zu Hauptbahnhof zu verkürzen.

Technische Bedingungen

● Da die neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken für Personen- und Güterverkehr geplant wurden, dürfen die Gleise nicht 3,5 %, sondern nur 1,25 % Steigung haben. Aufgrund der hohen Geschwindigkeiten muß auch der Regelabstand der Gleise mit 4,7 Metern um 70 cm breiter als üblich sein.

● Der Regelhalbmesser, also der Kurvenradius, hat beachtliche 7.000 Meter, da sonst die langsameren Güterzüge aus den zu stark geneigten Gleisen fallen würden.

● Durch die Hochgeschwindigkeit gibt es im Tunnelbereich Luftverschiebungen. Deshalb müssen die Tunnelquerschnitte extrem groß sein. ...

● Hochgeschwindigkeitszüge benötigen ein spezielles Gleissystem mit hoher

technischer Sicherheit, da die Schwingungen die Schiene härter belasten. Die Vorteile der Eisenbahn – Langlebigkeit, relative Wartungsfreiheit etc – werden deshalb dem Tempofetisch geopfert. Der den hohen Geschwindigkeiten geschuldete hohe Energieverbrauch, gesteigerte technische Randbedingungen, hoher Verschleiß und schnellere Materialermüdung sind die Folge.

● Hochgeschwindigkeitszüge sind laut. Der ICE hat bei Tempo 250 einen Lärmpegel von 88 dB (A) in 25 Meter Entfernung.

● Die bis über zehn Kilometer langen Tunneln bilden ein Sicherheitsrisiko, da im Brandfall eine Rettung schwer möglich ist. Im Fall einer Notbremsung im Tunnel fährt der Zug deshalb automatisch heraus. Für den Fall, daß dies nicht mehr möglich ist, mußten für den ICE spezielle Rettungszüge entwickelt und bereitgestellt werden. ...

● Hochgeschwindigkeitszüge können ihren Zeitvorteil nur dann realisieren, wenn die Hal-

tepunktweit genug auseinander liegen. Diese Bedingung strukturiert die schlechte Anbindung: So würde nicht nur eine gute Anbindung des Ruhrgebietes durch Hochgeschwindigkeitszüge ad absurdum geführt. Man hängt mit der hohen Geschwindigkeit auch kleine und mittlere Städte systematisch ab – und natürlich das ganze Land. Damit verändert sich grundsätzlich der ursprüngliche Charakter der Eisenbahn. Wenn man Zustieger nur noch als lästigen Geschwindigkeitseinbruch ansehe, habe er eine andere Vorstellung von Eisenbahn, formulierte der Sprecher der Arbeitsgemeinschaft gegen die Trasse Fulda – Würzburg. ...

● Für den ICE wurden allein 77 Millionen DM Entwicklungskosten ausgegeben. Ein Triebkopf (pro Zug werden zwei benötigt) hat 80,4 Tonnen Eigengewicht und eine Leistung von 4.800 MW; beide Antriebsaggregate verfügen zusammen über rund 12.800 PS. Das Eigengewicht der Wagen beträgt (leer) 52,8 Tonnen, ... sie bieten in der 1. Klasse 48, in der 2. Klasse 66 Sitzplätze. Maximal können 14 Wagen mit zusammen 759 Sitzplätzen zwischen die beiden Triebköpfe gespannt werden.; das Gesamtgewicht beträgt dann 900 Tonnen. Bei vollbesetztem Zug wird pro Person ein Zuggewicht von etwa 1,2 Tonnen befördert. Bei dem vorliegenden durchschnittlichen Auslastungsgrad der ICE-Züge von 54% ergibt sich ein Zuggewicht von rund 2,2 Tonnen pro Fahrgast (und damit mehr als bei einem PKW).

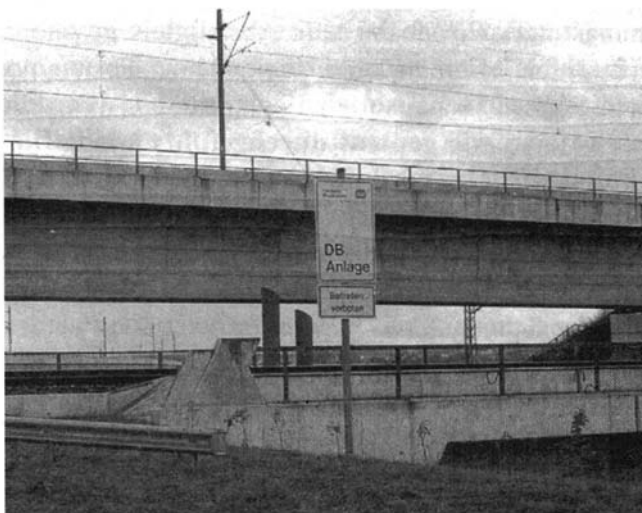
● Die Steigerungsrate im Verkehrsaufkommen durch den ICE-Verkehr ist angesichts der Ausdünnung des IC nicht sehr imponierend. Der herkömmliche IC hätte ohne solche großen Investitionen problemlos in die Lage versetzt werden können, ähnliche Steigerungsraten aufzunehmen. ...

● Das ursprünglich sparsamste Massenverkehrsmittel wandelt sich zum Stromverschwender. Da beim DB-Vorstand Überlegungen existieren, auch die

Erzeugung des speziellen Bahnstroms in private Hände zu legen, wird die Bahn als Kunde der Elektrizitätswirtschaft um so interessanter, je mehr Strom sie verbraucht. ...

● Im Personenfernverkehr liegt der Primärenergieverbrauch der Bahn – entgegen allgemeiner Erwartung – erschreckend hoch. Bezogen auf die gefahrenen Personenkilometer verbraucht der ICE etwa soviel Primärenergie wie der PKW und nicht sehr viel weniger als neuere Flugzeuggenerationen. Für PKW und Flugzeug sind Energieeinsparungen erfolgt. Durch Geschwindigkeitserhöhung und Schwerbauweise ist die Bahn hingegen ungünstiger geworden.

● Natürlich ist die Bahn heruntergekommen und marode. Nach wie vor werden Strecken stillgelegt, der allgemeine Service verschlechtert, die Fahrpläne ausgedünnt. Aber bei Betrachtung der „Sanierungsmaßnahmen“ der achtziger und der Privatisierungspläne der neunziger Jahre kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, daß es darum geht, über die gigantischen Milliardensummen, die in das ICE-System gepumpt wurden, die restliche Bahn zu vernachlässigen, finanziell auszutrocknen, lahmzulegen – also ein sinnvolles, flächendeckendes, umweltschonendes, langlebiges, soziales und bezahlbares Verkehrsmittel möglichst aufwendig, gründlich und endgültig zu ruinieren.



Damit wird die direkte Konkurrenz Luft / Schiene verschärft und die Position des Luftverkehrs – übrigens ausgerechnet im Segment des Geschäftsreiseverkehrs – verbessert.

Bisher hat lediglich der Flughafen Frankfurt/M. eine Anbindung an den ICE-Verkehr. Neben Stuttgart sind weitere solche Anbindungen geplant oder im Gespräch, und zwar solche für München, für Köln-Wahn und für Düsseldorf. In Hannover soll – als Teil der Planungen für ein anderes gigantomanisches Projekt, die „Expo 2000“ – die Messe einen ICE-Anschluß erhalten. In Hamburg und Berlin ist daran gedacht, die Magnetbahn Transrapid an die Airports beider Städte anzuschließen.

Die Deutsche Bahn AG, die seit Anfang 1996 als private Aktiengesellschaft angeblich ausschließlich gewinnorientiert wirtschaftet, agiert bei diesen Rahmenbedingungen als Zubringerin für den konkurrierenden Verkehr. Sonderangebote runden das Bild ab: So bietet die Bahn mit „Rail & Fly“ extrem preiswerte Tickets und Sonderverbindungen (Flughafen-Express) an. Von dem Sonderdienst Check-in für Fluggäste in den Bahnhöfen und Transport des Gepäcks der Fluggäste, hat sie sich mit Fahrplanwechsel vom 31.5.1995 verabschiedet. Hier wurde zugegeben, daß es keine Kostendeckung gab. Doch auch Dienste wie „rail & fly“ kommen einer verdeckten Subventionierung des Flugverkehrs gleich.

Den Autoverkehr subventioniert die Bahn u. a. mit ihren park & ride-Angeboten, mit denen Autoverkehr in die Zentren der Großstädte geholt wird, und mit günstigen Tarifen für Autoreisezüge bzw. für die Pkw-Mitnahme im InterCityNight.

In den Ausbau des Stuttgarter Flughafens werden rund eineinhalb Milliarden Mark investiert. Im Jahr 1996 wird der Ausbau – mit zwei neuen Rollbahnen und einer um 1180 Meter verlängerten Start- und Landepiste – beendet sein.

Ab 1998 soll der Flughafen, der bisher defizitär war, Gewinne einbringen. Kein Wunder, daß jetzt der Ruf nach einer Privatisierung der Flughafen GmbH, an der bisher zu je 50 Prozent Land und Stadt Stuttgart beteiligt sind, erklingt. OB Manfred Rommel, gleichzeitig Vorsitzender des Flughafen-Aufsichtsrats, äußerte, die Stadt „denkt schon seit geraumer Zeit darüber (über eine Privatisierung) nach.“

Im Fall einer Privatisierung würden die riesigen Summen vorausgegangener Subventionen, einschließlich des größten Teils der Ausbaukosten, bei den bisherigen Eignern hängenbleiben. Der Schuldendienst wäre also weiterhin von den Steuerzahlenden zu leisten. Das Prinzip der Vergesellschaftung von Kosten und der Privatisierung von Gewinnen tritt auch hier wieder auf.

Gewissermaßen das i-Tüpfelchen auf diese Schmierenkomödie setzte der verkehrspolitische Sprecher der CDU-Fraktion im Landtag, Winfried Scheuermann. Dieser forderte, die Einnahmen aus einer solchen Privatisierungsaktion dürften nicht in den allgemeinen Haushalt des Landes fließen. Dieses Geld müsse vielmehr in den Ausbau von Landstraßen gesteckt werden. (51)

Auch wenn der ausgebaute Stuttgarter Flughafen Echterdingen optimal an ICE und S-Bahn angebunden sein wird, es wird immer wieder Menschen geben, die sich eine weitere Optimierung ihrer individuellen Mobilität wünschen. Hierzu sei ein Bericht der Stuttgarter Zeitung angeführt:

„Ministerpräsident Teufel hat offensichtlich ein begehrlches Auge auf die der Universität Hohenheim gehörende Domäne Kleinhohenheim geworfen, oberhalb von Schönberg an der Mittleren Filderlinie gelegen. Der Grund: Um im täglichen Geschäft Zeit zu sparen ..., wünscht sich der Ministerpräsident auf dem Areal der Domäne einen Landeplatz für seinen

Gütergleisstillegungen in Stuttgart

In der *Stuttgarter Zeitung* vom 24.4.1995 berichtet Armin Käfer darüber, daß Güterverkehr innerhalb der Stadt Stuttgart fast nur noch auf der Straße stattfindet und daß das weitverzweigte Netz von städtischen Industriegleisen verkümmert. Die Bahn kappt immer häufiger Gütergleisanschlüsse. Auszug:

Richard R. (Name geändert) war einigermaßen verwundert. Im September 1994 bekam er Post von der Bahn. Die kündigte einen fast 100 Jahre alten Vertrag – mit erheblichen Folgen. R. besitzt ein Grundstück, das direkt an der Bahnlinie zwischen Münster und Cannstatt liegt. Es hat seit Anfang des Jahrhunderts einen Gleisanschluß. Das Areal ist an eine Baustoffhandlung vermietet, die zum Teil auf dem Schienenweg beliefert wird. Jetzt ist die Weiche an der Abzweigung reparaturbedürftig. Die Reparatur ist der Bahn aber zu teuer. Das Gütergleis soll stillgelegt werden – und R. soll obendrein die Kosten für die Demontage aufbringen. Ein „gegenseitiges Rücksichtsnahmegebot auf die wirtschaftlichen Interessen des Vertragspartners“ will die Bahn nicht anerkennen.

400 Bahnkunden ist es 1994 ebenso gegangen wie Richard R. – die Bahn kappt Privatgleise, wenn der weitere Betrieb „für einen der Partner wirtschaftlich nicht mehr zumutbar sei“. In der *Stuttgarter Gegend* gibt es noch 250 solcher Anschlüsse, drei Prozent wurden im vergangenen Jahr vom Schienennetz abgehängt. Laut Bahn-Sprecherin Ursula Zimmermann will das Verkehrsunternehmen in Zukunft diese „vorsichtige Politik fortsetzen.“

Betroffen davon sind demnächst auch die Stadt Stuttgart und die Technischen

Werke. Bahnkunde R. hat während seines Rechtsstreits mit dem Schienenunternehmen ganz nebenbei erfahren, „daß auch das städtische Industriegleis Münster wegen zu geringen Wagenaufkommens voraussichtlich stillgelegt werde.“ Das teilt Bahn-Justitiar Wilde von Wildemann in einem Schreiben an R.s Anwalt mit. Nach Informationen des Tiefbauamtes, das die städtischen Industriegleise verwaltet, wird die Güterstrecke nur vorübergehend vom Schienenverkehr abgehängt. Die Bahn hat sich dazu nicht geäußert.

Hintergrund: Das städtische Gleis zweigt beim Bahnhof Münster vom bahneigenen Netz ab und führt zwischen Zuckerfabrik und Carl-Benz-Schule zur Neckarvorstadt. Dort verzweigt es sich. Der eine Ast führt parallel zur Müllverbrennungsanlage der TWS. Nach dem großen Fabriksterben an der Pragstraße ist SKF als einziger Nutzer des Gleises übriggeblieben. Nach Informationen der Stadt wird die Firma (ab Mai) von der Bahn mit Lastwagen beliefert. ...

Die Stadt betreibt noch neun Industriegleise mit einer Gesamtlänge von 20 Kilometern. Eine Reststrecke von Vaihingen ist gerade noch 30 Meter lang. Das Netz umfaßte ursprünglich 27 Kilometer Bahnschienen. Seit 1954 ist das Verkehrsaufkommen auf den stadteigenen Gütergleisen um fast 85 Prozent geschrumpft: von einst 109.000 transportierten Eisenbahnwaggons jährlich auf jetzt noch knapp 18.000 Waggons. Bis 1974 nutzten 167 Firmen die Gleisanschlüsse, zehn Jahre später waren es noch 30, mittlerweile sind es nur noch 24. Daneben gibt es 39 Anschlüsse, die vor sich hinrosten. ...

Diensthubschrauber. Bisher startet und landet der Helikopter auf dem Flughafen in Echterdingen. Doch die Fahrten zwischen Flughafen und Villa Reitzenstein dauern dem Ministerpräsidenten zu lange. Von Kleinhohenheim aus könnte er seinen Dienstsitz bedeutend schneller erreichen: entweder über das Königsstraße und Degerloch oder – noch besser – über die Mittlere Filderlinie ... Alle mit der Planung betrauten Stellen halten sich bedeckt. Sorgen bereitet der Plan nicht zuletzt der Universität Hohenheim, die ihre Domäne bei Schönbach zu ökologischer Landwirtschaft mit verstärkter Schafzucht ausbauen möchte. Regelmäßige Starts und Landungen von Hubschraubern würden den landwirtschaftlichen Betrieb der Domäne erheblich beeinträchtigen.“ (52)

„Stuttgart 21“ und der Wegfall der Bahn als flächendeckende Güterbahn

Ein größerer Teil der Flächen, die bisher Eigentum der Deutschen Bahn AG sind und in Zukunft für das Projekt „Stuttgart 21“ verwandelt werden sollen, würde „ohnehin“ von der Bahn nicht mehr genutzt werden. So die offizielle Verlautbarung der Bahn.

Soweit solche Flächen als Ergebnis transporttechnologischer Verbesserungen im Schienenverkehr frei werden, geht dies natürlich in Ordnung. Dies dürfte jedoch nur auf einen kleinen Teil dieser Flächen zutreffen. Überwiegend werden diese Flächen als „nicht mehr erforderlich“ freigegeben, weil der Güterverkehr, insbesondere im Nahbereich, radikal abgebaut wurde. Wenn nun solche Flächen für „Stuttgart 21“ zur Verfügung gestellt werden, dann wird damit zum Ausdruck gebracht, daß ein späterer Wiederanstieg dieses massiv geschrumpften Schienengüterverkehrs erst gar nicht eingeplant ist.

Es gibt nicht nur einen allgemeinen Trend zur Zurückdrängung des Schienengüterverkehrs. Es gibt auch die Tendenz,

den verbleibenden Güterschienenverkehr auf die großen Verbindungen zwischen den Ballungsräumen zu konzentrieren und am Rande dieser Ballungsräume große Güterverteilzentren zu errichten. So werden Güter zwar an den Staus von hochbelasteten Autobahnen vorbei auf der Schiene befördert. Doch im Regional- und Nahverkehr gibt es nur noch den Transport mit Lkw. Güter kommen so erst gar nicht mehr auf der Schiene in die Zentren der großen Städte, obgleich dies nicht nur möglich wäre, sondern auch ein Dreivierteljahrhundert lang – u. a. im Raum Stuttgart – praktiziert wurde.

Tatsächlich kappt die Bahn in Stuttgart und in der Region um Stuttgart massenhaft Gleise für Güterverkehrsanschlüsse. Es gibt einen flächendeckenden Rückzug der Bahn als Güterbahn. Die Stadt Stuttgart betreibt – in Zusammenarbeit mit der Bahn – noch Industriegleise mit 20 Kilometer Länge. Ursprünglich umfaßte dieses Netz 27 Kilometer Bahnschienen. Doch stärker als der Abbau der Gesamtlänge der Industriegleise ist der Abbau der Verkehrsleistung im Güterschienenverkehr.

Insgesamt ist das Verkehrsaufkommen auf den stadteigenen Gütergleisen seit 1954 um fast 85 Prozent geschrumpft: von einst 109.000 transportierten Eisenbahnwaggons jährlich auf jetzt noch knapp 18.000 Waggons. Bis 1974 nutzten 167 Firmen die Gleisanschlüsse, zehn Jahre später waren es noch 30, mittlerweile sind es noch 24.

Insgesamt, so ein Bericht in der Stuttgarter Zeitung, sollen bundesweit allein 1994 400 Bahnkunden von der Deutschen Bahn AG von dem Bahnnetz abgekoppelt worden sein. In einem Kommentar zu diesem Thema stellte Armin Käfer in derselben Zeitung fest: „Die Bahn beabsichtigt offenbar, den Güterverkehr komplett auf Lastwagen umzusatteln. Das ist erstens alles andere als werbewirksam für

den Verkehrsträger Schiene und torpediert zweitens alle Anstrengungen, die Lastwagenlawinen einzudämmen, die tagtäglich in Richtung City rollen. Sinnvoller, als Gleise stillzulegen, womöglich zu demontieren, wäre es, die brachliegende Infrastruktur intelligenter zu nutzen.“ (53)

Es war im übrigen die vorausgegangene Landesregierung, die diese Entwicklung kritisiert hatte. 1990 veröffentlichte der damalige Verkehrsminister Thomas Schäuble eine Schrift, in der es heißt: „Die Landesregierung hat diese Planung (zur Errichtung von Frachtzentren; W.W.) ... aus verkehrspolitischen Gründen mit Bedauern zur Kenntnis genommen, da zu befürchten ist, daß dies zu einem weiteren Rückzug aus der Fläche, insbesondere zu einer Aufgabe vieler Wagenladungs-tarifpunkte, führen wird.“ (54)

Doch eine solche Kritik ist kaum mehr als das bedruckte Papier wert, wenn daraus nicht aktives politisches Handeln erwächst.

Steigerungen von „künstlichem“ und von „erzwungenem“ Verkehr

Verkehr wird zu einem erheblichen Teil „produziert“. Vielfach ist dieser keineswegs in erster Linie Ergebnis von menschlichen oder gesellschaftlichen Bedürfnissen.

Wer Städte verlärmte und zerstört, produziert Freizeitverkehr: die Menschen flüchten aus der Stadt, z. B. ins Grüne. Die Realisierung von „Stuttgart 21“ wird den Rosensteinpark zusätzlich gefährden. Doch dieser ist in den letzten Jahrzehnten bereits halbiert worden – von 105 Hektar auf heute 55 Hektar. (55)

Wer Einkaufsmöglichkeiten in den Stadtvierteln zerstört, indem er die Konzentration im Handel begünstigt und gleichzeitig Gelände im Umland ausweist, auf welchem sich Einkaufszentren niederlassen, produziert logischerweise Einkaufsverkehr.

Wer den Bau von „Schwimmopern“ oder Großkinos begünstigt und dezentrale kommunale Bademöglichkeiten schließt oder verteuert, produziert entsprechenden Verkehr. Wer riesige Musical-Hallen fördert und gleichzeitig die Mittel für Kleinkunst und dezentrale Kulturstätten reduziert, produziert Verkehr.

Es handelt sich dabei fast immer um Autoverkehr. ÖPNV-Anschlüsse im Freizeitverkehr haben unter den gegebenen Bedingungen oft eher Alibicharakter: „Aufregend ist die Zahl der Besucher, die mit der Stadtbahn zu ‚Miss Saigon‘ fahren, nicht. Nach Erhebungen der Stuttgarter Straßenbahnen (SSB) dürften es lediglich 100 bis 200 pro Tag sein ... Für ‚Miss Saigon‘, so Manfred Bonz für den SSB-Vorstand, erwiesen sich zusätzliche Angebote in der Stadtbahn als unnötig. Die anfänglich eingesetzten E-Wagen blieben bald wieder im Depot.“ (56)

So wird es auch für die geplante zweite Music Hall und für das neue Großkino am selben Ort sein. Die Investoren sehen eine neue große Tiefgarage vor. Dennoch sind aufwendige ÖPNV-Investitionen für diese Projekte im Gespräch.

Oft wird argumentiert, es handle sich bei allen Verkehrsentscheidungen und verkehrlichen Entwicklungen jeweils um einen „rein marktwirtschaftlichen Prozeß“. Es gebe nun mal die Nachfrage und die werde befriedigt.

Solche Aussagen sind nicht haltbar. Würden tatsächlich, wie laut Lehrmeinung in der Marktwirtschaft behauptet wird, alle Kosten, die ein Supermarkt auf der grünen Wiese produziert, in die Warenpreise integriert, dann wären die Waren dort weit teurer als beim Tante Emma-Laden oder in einem kleineren Einkaufszentrum im Wohnviertel. Doch in die Quadratmeterpreise auf der grünen Wiese fließen die Kosten für die Infrastruktur wie Straßen und Verkehrspolizei, für die verlängerten Einkaufs- und oft auch Lieferwege nicht

ein – von den ökologischen Kosten (Land-schaftsverbrauch, Schadstoffemissionen durch lange Einkaufswege etc.) ganz zu schweigen.

Bereits mehrfach wurde detailliert vorgerechnet, daß die Internalisierung solcher Kosten den Spritpreis auf mehr als fünf Mark ansteigen lassen würde. Es ist einsehbar, daß bei einer entsprechenden Verteuerung der Wege aufgrund solcher kostendeckender Preise völlig andere Strukturen im Verkehrsmarkt entstünden. U. a. würden so regionale Wirtschaftsstrukturen und Erholungsmöglichkeiten im Nahbereich gefördert.

Im übrigen ist der Staat nicht nur indirekter Förderer dieser Produktion von „künstlichem“ oder „erzwungenem“ Verkehr. Gelegentlich tut er dies sogar direkt. Beispiel Postverkehr. Seit Jahren wird der Verkehr der Deutschen Bundespost – inzwischen Deutsche Post AG – neu organisiert. Briefkästen verschwinden. Postämter – auch zentrale, wie jüngst im Bonner und Kölner Hauptbahnhof – schließen oder schränken ihre Öffnungszeiten ein. Es entstehen längere Wege und ideale Bedingungen für das Aufkommen der privaten Kurierdienste, welche ausschließlich mit Kfz ihre Wege zurücklegen und durch ihre Konkurrenz – viele Unternehmen mit vielen Lkw – nochmals Verkehr multiplizieren.

Die Post schließt auch zentrale Postverteilzentren. An der Peripherie entstehen neue Verteilerzentren – gezielt an Autobahnen.

In der Bilanz werden, so die Frankfurter Rundschau, „viel mehr Pakete als bisher nicht mehr mit der Bahn, sondern im Straßenverkehr transportiert“. (57)

Die Deutsche Post AG mußte jüngst in Beantwortung einer Kleinen Anfrage der Fraktion Die Grünen/Bündnis 90 zugeben, daß „keines der eingerichteten oder geplanten Frachtpostzentren der Deutschen Post einen Gleisanschluß hat. Zur Zeit sei

auch nicht geplant, die Frachtpostzentren mit Gleisanschlüssen zu versehen.“ Insgesamt würden nach Fertigstellung aller 33 Frachtpostzentren 30 Prozent der Verkehre zwischen diesen Zentren mit der Bahn, die übrigen 70 Prozent mit Lkw abgewickelt. Wobei unter Einrechnung der Verkehre zwischen den Frachtzentren und den Stadtzentren dieser Bahnanteil am Ende unter 20 Prozent liegen dürfte. In früheren Zeiten lag er bei bis zu 90 Prozent (siehe unten). (58)

Die Post produziert auf diese Weise auch längere Wege. Die Post- und Paket-sendungen kommen nicht mehr auf dem Schienenweg ins Herz der Stadt. Sie werden an der Peripherie umgeschlagen und gelangen per Lkw in die Zentren. Die Umschlagzentren werden in der Zahl reduziert und konzentriert. Dadurch kommt erneut zusätzlicher Verkehr auf.

In Stuttgart wird bis 1997 das – neue – Hauptpostamt in der Lautenschlagerstraße – in der Nähe des Hauptbahnhofs – aufgegeben. In Waiblingen soll ein neues Briefzentrum entstehen und in Königsplatz ein neues Paketdienstzentrum eröffnet. Es liegt auf der Hand, daß damit neue lange Postwege, die vom Stuttgarter Zentrum zu den neuen Postzentren mit Lkw zurückgelegt werden, produziert werden. Dies gilt übrigens auch für Briefe, Päckchen und Pakete, die von einem Stuttgarter Stadtteil in einen anderen adressiert sind. Diese treten zunächst den weiten Weg in die Peripherie an, dann womöglich zurück in das benachbarte Stadtviertel. (59)

Natürlich argumentieren die Vertreter dieser „Post-Moderne“ damit, es ginge um mehr Rationalität, geringere Kosten und eine schnellere Zustellung, größere Pünktlichkeit usw. Nichts als Blödsinn. Hansmartin Tübinger hat in den Stuttgarter Nachrichten die aktuelle Politik der Post mit derjenigen vor einem Jahrhundert verglichen. Sein Resultat:

„Nach der Gründung des Deutschen Reichs war 1871 die Deutsche Reichspost installiert worden. Daß der Handel von schnellen Nachrichtenverbindungen profitierte, war ein erfreulicher Nebeneffekt. Ein Brief, der in einer beliebigen deutschen Stadt am Abend aufgegeben worden war, erreichte seinen Empfänger am nächsten Tag – in den Städten gab es nicht nur eine Zustellung am Morgen, sondern gar vier bis fünf, am Morgen bis zum späten Nachmittag. Ein Brief von Berlin nach Düsseldorf, abends abgeschickt, traf für gewöhnlich schon mit der Morgenzustellung ein. Post von Berlin nach Rom war üblicherweise 32 Stunden unterwegs. Sie wurde mit der Eisenbahn befördert. Die Kosten für diese Dienstleistungen blieben

in einem vertretbaren Rahmen: innerhalb des Deutschen Reiches kosteten Briefe zehn Pfennig Porto, Postkarten fünf Pfennige, für Briefe im Stadtverkehr genügte eine Fünf-Pfennig-Marke.“ (60)

Fazit: Es gab einmal Brieflaufzeiten, von denen wir heute nur träumen können. Diese wurden zu einem Zeitpunkt verwirklicht, als es Lkw noch gar nicht gab und als die Bevölkerung weit weniger konzentriert in großen Ballungsgebieten und weit verstreuter in ländlichen Regionen lebte.

Die „Post-Moderne“ zeichnet sich dadurch aus, daß sie trotz Hightech dieselben Verkehre teurer, die Wege und Brieflaufzeiten länger macht und die Kundentreue tendieren läßt.

Schadstoffbelastung durch innerstädtischen LKW-Verkehr

Aus: Stuttgarter Zeitung vom 23.2.1995

Pro Werktag wurden 1990 im Stadtbereich Stuttgart (Autobahnen ausgenommen) durchschnittlich 158.500 LKW-Fahrten durchgeführt. Etwa 57.000 Lastwagen über 3,5 Tonnen überquerten werktäglich die Stadtgrenzen, 14.000 fuhren im Durchgangsverkehr. Die gewichtsbezogene Auslastung der Fahrzeuge liegt bei nur 44 Prozent, im Güterfernverkehr bei 48 Prozent.

Diese Zahlen sind veröffentlicht in einer Studie einer Gruppe von Wissenschaftlern aus dem Forschungsinstitut für Kraftfahrwesen und Fahrzeugmotoren Stuttgart sowie dem Institut für Straßen- und Verkehrswesen der Universität Stuttgart. Um bei dem steigenden Verkehrsaufkommen der nächsten Jahre die Schadstoffbelastungen zu begrenzen,

plädiert die Gruppe für die Umsetzung der europaweit geplanten Schadstoffverordnungen.

LKW haben zwar nur einen Anteil von acht Prozent an der Gesamtkilometerfahrleistung, belasten die Stadtluft jedoch überproportional mit täglich 15 Tonnen Stickstoffoxyden und 1,2 Tonnen flüchtigen organischen Verbindungen. Trotz weiterem Anstieg im Nutzfahrzeugverkehr – gerechnet wird zwischen 1997 und 2010 mit einer Steigerung um 32 Prozent – prognostizieren die Experten eine Verringerung des Schadstoffausstoßes aufgrund verschärfter Abgasvorschriften. Eine Begrenzung des LKW-Verkehrs jedoch sieht die Expertengruppe allenfalls für bestimmte Zonen und Straßen vor.

10 „Stuttgart 21“, das Filder-Konzept und das große Geschäft

„Die Lösung der Raumprobleme im Außenbereich der Stadt Stuttgart ist durch die seit dem Jahr 1933 durchgeführten und insbesondere auch durch die am 1. April 1942 in Kraft getretenen Eingemeindungen gefördert worden. Eine abschließende Lösung dieser Raumfragen – insbesondere durch die bereits vorgesehene Eingliederung des zu Stuttgart gehörenden Wirtschaftsraumes der Filder – wird der künftigen Friedenszeit vorbehalten bleiben müssen.“

Oberbürgermeister Dr. Karl Strölin in der Denkschrift *Neugestaltung der Stadt der Auslandsdeutschen Stuttgart*, Dezember 1941

Der ehemalige Vorstandsvorsitzende von Daimler-Benz, Edzard Reuter, gab bekanntlich immer vor, er habe eine „Vision“ und verfolge eine Unternehmensphilosophie, in der höhere Werte wie Umweltverträglichkeit, Verantwortung für die menschliche Zukunft usw. gelten würden. Ganz anders sein Nachfolger Jürgen Schrempp. Gefragt, welche Philosophie er denn habe, antwortete er: „Profit, Profit, Profit.“ (61)

In Wirklichkeit trennt Reuter und Schrempp natürlich nicht allzuviel. Sie kleiden die Unternehmenspolitik des größten Industriekonzerns Europas – gleichzeitig des Unternehmens, das die Politik im Stuttgarter Raum maßgeblich bestimmt – lediglich in andere Worte. Letztere wiederum sind den anderen Zeiten, in denen sie dem Konzern vorstanden bzw. vorstehen, geschuldet.

Das Projekt „Stuttgart 21“ wird mit Worten begründet, die eines Edzard Reuter würdig sind, und bringt ein Interesse zum Ausdruck, zu dem sich Jürgen Schrempp unverhohlen bekennt. Es geht um Geschäft, Geschäft, Geschäft. Und schließlich noch um Geschäftsreiseverkehr mit dem ICE und mit dem Flugzeug.

Um Klartext lesen zu können, sollte man anstatt in die auf Umweltpapier gedruckte Machbarkeitsstudie lieber in die offiziellen Verlautbarungen der Industrie- und Handelskammer Stuttgart sehen. Dort heißt es unumwunden: „Die wichtigste Qualität – und Rechtfertigung – dieses gewaltigen Bauvorhabens („Stuttgart 21“; W.W.) liegt in der Verknüpfung von Flughafen, Fernschnellbahn und Autobahn mit einer Messe auf der Filder-Ebene – dort, wo die Region den besten, ja den einzigen angemessenen Anschluß an die europäischen Metropolen finden kann.“ (62)

Flughafen, ICE, Autobahn, Messe, Anschluß an die europäischen Metropolen ...

Das große Geschäft

Der Stuttgarter Architekt Professor Roland Ostertag, der in dem Projekt „Stuttgart 21“ durchaus eine „tolle Chance“ sieht, kritisierte bei einem Symposium im Stuttgarter Rathaus, zum Thema „Stuttgart 21“ seien „fast ausschließlich Vertreter der Immobilien- und der Marketingbranche zu Wort gekommen – gerade so, als ginge es nur darum, das Gelände möglichst rasch und meistbietend zu vermarkten.“ (63)

1907: Fürst Henkel von Donnersmark kauft einen Stadtteil

Utz Rockenbach, (Zitate nach Frank Werner, „Alte Stadt mit neuem Leben“ DVA Stuttgart, 1976

Das große Geschäft mit freiwerdendem Bahnhofsgelände ist für Stuttgart nichts Neues. Daß sich die eigentlichen Geschäfte abgeschirmt von der Öffentlichkeit vollziehen, nach außen zuerst mit vermeintlichen Sachzwängen und Zeitdruck argumentiert wird und daß sich das Baugeschehen dann jahrelang hinzieht, auch daran hat sich in den letzten 90 Jahren nur wenig geändert.

Um die Jahrhundertwende hatte der Eisenbahnverkehr derart zugenommen, daß eine Verlegung des alten Bahnhofs von der Schloßstraße (heute Bolzstraße) stadtauswärts zur Schillerstraße angestrebt wurde. Nach einer längeren Standortdiskussion wurde im Juni 1907 der Beschluß gefaßt und die Planung eingeleitet. Baubeginn war 1908; 1922 ging der neue Hauptbahnhof (Bonatzbau) dann in Betrieb. Bis das Gesamtgebäude und alle Gleisanlagen in weiteren vier Bauabschnitten fertiggestellt waren, wurde es jedoch 1928.

Als im Juni 1907 der entsprechende Gesetzesentwurf zur Bahnhofsverlegung vorgelegt wurde, argumentierte der Berichtersteller der Finanzkommission wie folgt:

„So wird ... ein großes Grundstück frei, das staatseigen ist ... Dieses Gelände kann vom Staat

frei verkauft werden. Ja es ist von der Eisenbahnverwaltung bereits am 12.2.1907 ein Kaufvertrag rechtsgültig abgeschlossen worden über die freiwerdende etwa 7 ha umfassende Fläche zwischen Schloßstraße, unterer Schillerstraße, Alleenstraße und Friedrichstraße. Es ist für dieses Areal von einem auswärtigen Käufer die Summe von 21 Millionen geboten und es ist der Kaufvertrag ... bereits notariell abgeschlossen ... Nach diesem Kaufvertrag muß ferner der Bebauungsplan für die gesamte freiwerdende Fläche ... bis 1. Oktober von allen in Betracht kommenden Faktoren genehmigt sein, so daß in gewissem Sinne Eile jetzt nötig ist.“

Der amtliche Berichtersteller fügte hinzu, dieser Vertrag sei günstig für das Land und im speziellen Interesse der Residenzstadt Stuttgart, die in ihrer „Entwicklungsfähigkeit durch das allmählich bald überbaute Tal immerhin gehemmt, nur dankbar sein kann, wenn es an einem hervorragend günstigen Platz eine große Fläche von 7 ha zur Bebauung bekommt, als werbendes Kapital im freien Verkehr ...“

Der Käufer wurde im Bericht geheimnisvoll verschwiegen. Es war Fürst Henkel von Donnersmark, einer der größten oberschlesischen Grundbesitzer, aber auch Eigner von Kohle- und Stahlbetrieben, ein Außenseiter, der selbst den Stahlkartellen Schwierigkeiten bereiten konnte.

Der Fürst veräußerte seinerseits später das Gelände in einzelnen Parzellen zu überhöhten Preisen, so daß am Ende die Stadt die Vorgabe für ein privates Spekulationsgeschäft lieferte.

Der Architekturkritiker Christian Marquart sieht in „Stuttgart 21“ eine „flotte Flächenverwertung im Gefolge einer kostspieligen verkehrstechnischen Investition.“ Notwendig seien für Stuttgarts neue Innenstadt Überlegungen, „wie ein Stück menschliche, urbane Stadt entstehen soll“, doch dies bliebe undiskutiert. Dazu bilanzierte die Stuttgarter Zeitung: „Ein Fakt: Interesse der Bahn ist, möglichst viel Bauland zu besten Preisen loszuschlagen. Es wird also um sehr viel Geld gehen.“ (64)

Auch im fernen Cannes war Stuttgart bereits großes Thema – und erneut ausschließlich unter dem Aspekt, wieviel teurer Boden wird dort verschербelt? Unter

der Rubrik „Immobilien“ lesen wir in der Beilage der Stuttgarter Zeitung, Wirtschaftsforum, im Mai 1995: „Das Bayreuth der Makler heißt Cannes. Dort treffen sich alljährlich im März die Großen der Branche zur MIPIM, der weltweit bedeutendsten Immobilienmesse. Über die MIPIM 1995 war zu lesen, daß ‚die große Zahl der Vertreter internationaler Metropolen besondere Beachtung‘ gefunden habe ... Seit zwei Jahren bietet auch Stuttgart seine Gewerbeflächen an der Côte d’Azur feil. Heuer reisten die Schwaben mit einem Modell von ‚Stuttgart 21‘ an. Die Papphochhäuser auf dem Bahnareal und der Plexiglasentwurf für einen neuen

Tunnelbahnhof im Märklinformat sicherten den Stuttgarter Werbern höchste Aufmerksamkeit. ‚Das war für uns ein Renner‘, sagt Dieter Rentschler von der Abteilung Wirtschaftsförderung im Rathaus, ‚das hat die Leute an unseren Stand gelockt‘. In der Berichterstattung über die Messe wird das Jahrhundertprojekt mitten im Stadtzentrum in einem Atemzug mit dem Wiederaufbau Beiruts und der Sanierung Ostberlins genannt.“ (65)

Gab es im Zentrum der Landeshauptstadt einen Krieg zu verzeichnen wie in Beirut? Ist ein Vergleich von Stuttgart-Mitte mit der zerstörten Bausubstanz, wie sie vielfach in Ostberlin gegeben war, am Platz?

Oder sollen diese Vergleiche nur das sagen, was bereits von dem ehemaligen Präsidenten der japanischen Staatsbahn zitiert wurde: Es kommt „viel gutes Fleisch auf den Markt ...“?

Übrigens: In diesem Zusammenhang wird im selben Blatt ein Jörg W. Schaible vom Bankhaus Ellwanger & Geiger mit dem Hinweis zitiert, eine allzu hektische Vermarktung des mit Stuttgart 21" freiwerdenden Areals wäre eine „unkluger Geschäftspolitik“ und berge die Gefahr „katastrophaler Preisstürze“. Als zeitliche Perspektive werden von Schaible genannt: „Wenn es um die Realisierung dieser Pläne geht, denke ich nicht an das Jahr 2000, nicht einmal an das Jahr 2010 – alles andere wäre schlimm für die Stadt.“ Eine Amortisierung des Projekts gar sei „frühestens in 35 Jahren“ zu erwarten.

Bankenfusion

Auf dem bereits angeführten „World Tunnel Congress“, der mit 1600 Tunnelbau-Fachleuten aus 39 Ländern im Mai 1995 in Stuttgart u. a. zum Thema „Stuttgart 21“ tagte, äußerte der ehemalige Oberbürgermeister von Ludwigshafen, Hans Jochen Henke, inzwischen Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, er

erhoffe sich für das „gigantische Tunnelprojekt ‚Stuttgart 21‘ eine ‚intelligente und moderne Finanzierungslösung‘, die ‚möglichst zeitnah zu realisieren‘ sei.“ (66)

Das heißt: Entgegen anderslautenden Angaben gab es zu diesem Zeitpunkt noch gar keine „Finanzierungslösung“.

Spätestens hier ist ein Blick auf die Banken angesagt. Tatsächlich kam es zeitgleich mit der Präsentation von „Stuttgart 21“ zu einer Diskussion über eine Mammut-Banken-Fusion in Baden-Württemberg. Die Baden-Württembergische Bank AG (BW-Bank) und die Landesgirokasse (LG) sollten zusammengehen. Zeitweilig war auch eine Holding dieser zwei Banken unter Einfluß der SüdwestLB im Gespräch.

Bereits ein Zweierzusammenschluß BW/LG hätte die neuntgrößte bundesdeutsche Bank entstehen lassen.

In einem Interview mit der Stuttgarter Zeitung machte OB Rommel dies zur Chefsache: „Jetzt kommt die Bankenfusion. Da werfe ich mich mutig rein.“ An anderer Stelle brachte Erwin Rommel das Projekt Bankenfusion ausdrücklich in Zusammenhang mit der „neuen Messe und ‚Stuttgart 21‘“.

Der Nestor des baden-württembergischen Unternehmertums, der Ex-Bosch-Manager Hans L. Merkle, nahm zur selben Zeit exponiert zu dieser Fusion Stellung. Er begründete einen solchen Zusammenschluß u. a. mit den Worten: „Es ist eine unternehmerische Aufgabe, nicht nur mit dem Heute fertig zu werden, sondern auch an das Morgen und das Übermorgen zu denken. Die wirtschaftlichen Volumina werden weiter zunehmen. Das erfordert eine Anpassung auch im Bankenwesen.“

Die skizzierte Bankenfusion käme einer großangelegten Privatisierung von kommunalem und Landeseigentum gleich. Das Land Baden-Württemberg und die Stadt Stuttgart sind zu je 50 Prozent Eigentümer der LG. Im Fall der BW-Bank befinden

sich 36 Prozent der Anteile direkt oder indirekt im Eigentum des Landes. Insbesondere der Privatisierung der LG käme eine bundesweite Signalwirkung zu. Es handelt sich um die zweitgrößte Sparkasse in der BRD. Eine der wichtigen aktuellen Forderungen entscheidender Finanz- und Unternehmenskreise in der Bundesrepublik läuft auf eine Privatisierung aller Sparkassen und auf einen neuen großen Fusions- und Rationalisierungsprozeß im Finanzsektor hinaus. Dabei wird darauf spekuliert, daß die Finanznot der Kommunen und Länder, welche Eigentümer der Sparkassen sind, diese zu einem Ausverkauf veranlassen würden. (67)

Zwar wurde inzwischen das Fusionsprojekt vorläufig für gescheitert erklärt. Auch käme einer solchen Bankkonzentration eine Bedeutung zu, die über das Projekt „Stuttgart 21“ und die Themenstellung dieser Schrift hinaus reicht. Ein Zusammenhang sei allerdings noch erwähnt:

Mit dem Verkauf der Bankanteile wollte allein die Stadt Stuttgart zwischen einer und zwei Milliarden Mark einnehmen. Damit wäre indirekt eine Teilfinanzierung von „Stuttgart 21“ über städtische Einnahmen aus Sonderverkäufen erfolgt. Das Modell einer solchen Finanzierung lautet: Kommunales Eigentum wird verschербelt. Die daraus resultierenden Einnahmen werden für Großprojekte ausgegeben, mit denen die Kommune privaten „Investoren“ den Weg zu neuen Geschäften ebnet.

Die Zentralisierung im Finanzsektor ist gerade auch unter demokratischen Gesichtspunkten zu kritisieren. Auf diese Weise sind solche Institute noch weniger kontrollierbar. Es liegt in der Natur solcher großen Kapitalkonzentrationen, daß daraus häufiger eine Beschäftigung mit Großprojekten wie „Stuttgart 21“ resultiert und die Interessen der einfachen Bankkundinnen und -kunden und diejeni-

gen kleinerer Gewerbetreibender auf der Strecke bleiben.

Man darf gespannt sein, wann und mit welchen Beteiligten das Projekt einer Bankenfusion im Stuttgarter Raum in abgewandelter Form wieder auf die Tagesordnung gesetzt wird.

Regionalplanung und neue Stuttgarter Messe (Filder)

Ein weiterer wichtiger Zusammenhang besteht zwischen „Stuttgart 21“, den Plänen zum Ausbau der Stuttgarter Messe auf den Fildern und der Regionalplanung in diesem Bereich.

Auf den Fildern sollen weitere 300 Hektar Fläche für Gewerbeansiedlung, den Ausbau der Messe und Großprojekte wie ein Güterverteilzentrum oder eine Großsporthalle „am Markt untergebracht“ werden. Flughafenausbau, der neue ICE-Anschluß und die bestehende direkte Anbindung von Flughafen und Messe an die Autobahn werden für den auszubauenden Messestandort Stuttgart als ideale Voraussetzung angesehen. Allein für die Erweiterung des Messegeländes sollen 660 Millionen Mark investiert werden.

Diese Überlegungen knüpfen an dem relativ großen Wachstum des Stuttgarter Messegeschäfts in den letzten Jahren an. 1994 war demnach „das erfolgreichste Jahr in der Geschichte der Messe“ in Stuttgart. (68)

Maßgebliche Grundlage für das Filder-Konzept sind zwei Gutachten. Ein erstes wurde von dem Unternehmen Weidleplan Consulting GmbH, Stuttgart, erstellt. Diese Studie nimmt kein Blatt vor den Mund und argumentiert mit „Geschäft, Geschäft, Geschäft“. Das Gelände zwischen dem Stuttgarter Flughafen, der Autobahn nach München und der vierspurigen B27 wird als „goldenes Dreieck“ gesehen. Die Tatsache, daß hier vornehmlich Filderkraut angebaut wird, wirkt da als Anachronismus. Diese Studie sieht auch

bereits einen zweiten Bauabschnitt voraus. Die Bauarbeiten würden danach bis zum Jahr 2030 andauern.

Eine zweite Studie wurde vom Wirtschaftsministerium des Landes in Auftrag gegeben und von der Kommunalentwicklung Baden-Württemberg GmbH erstellt. Im großen und ganzen scheint diese auf dem Gutachten der Weidleplan Consulting GmbH aufzubauen. Allerdings werden in dieser Arbeit mehr ökologische Argumente eingeflochten – als Alibi. So finden sich in dem Grundlagenband „Entwicklungskonzept Filder“ zwar vier Szenarien. Das Ministerium pickte sich jedoch nur das „Szenario 1“ heraus. Dieses setzt in erster Linie auf wirtschaftliches Wachstum und versteht die noch nicht verbaute Landschaft auf den Fildern als „Flächenreserve“ für „bauliche Nutzung“. Ziel ist es, die Filder zu einem Wirtschaftsschwerpunkt der Region zu machen. In diesen Gesamtrahmen bettet sich die geplante neue Messe auf den Fildern ein. (69)

Peter Fendrich leitartikelte dazu in ECoregio: „Das im Auftrag des Wirtschaftsministers konzipierte Leitbild für die Entwicklung der Fildern geht in die Vollen: Wachstum total ist angesagt – und das erklärtermaßen ohne Rücksicht auf Verluste!“ (70)

Damit verstößt die Landesregierung in zwei Punkten gegen eigene Vorgaben:

- Als der Flughafen ausbau durchgesetzt worden war, erklärte die Landesregierung diese großangelegte Bodenversiegelung als letzte dieser Art auf den Fildern. Mit dieser Festlegung konnte sie den Widerstand gegen den Flughafen ausbau teilweise integrieren. Nun ist der Flughafen ausbau noch nicht einmal beendet, schon wird die Landesregierung wortbrüchig und plant eine noch größere Landschaftszerstörung.
- Das Wirtschaftsministerium hat das

Entwicklungskonzept Filder in Auftrag gegeben und seine Schlußfolgerungen gezogen, ohne sich mit dem Verband Region Stuttgart und den Nachbarschaftsgemeinden ins Benehmen zu setzen.

Es handelt sich erneut und wie bei „Stuttgart 21“ um ein undemokratisches Vorgehen, bei welchem Gemeindeparlamente und regionale Instanzen entmachtet werden. Dabei redet die Landesregierung der „Regionalplanung“ das Wort. Mit den letzten Kommunalwahlen wurde erstmals auch ein Regionalparlament gewählt. Letzteres war dem Wirtschaftsministerium bekannt, als es das „Entwicklungskonzept Filder“ in Auftrag gab. Wenn solche Planungen für Großprojekte dennoch in unchristlicher Eile über die Köpfe der Menschen und ihrer Vertretungen hinweg angegangen werden, dann rechtfertigt dies Befürchtungen, wie sie zum Beispiel von Thomas Borgmann formuliert wurden: „In den 179 Städten und Gemeinden der Region gibt es nicht wenige, die dem neuen Regionalbewußtsein mächtig mißtrauen. Sie fürchten auf der Strecke zu bleiben, wenn am Stuttgarter Hauptbahnhof oder auf den Fildern die Jahrhundertprojekte aus dem Boden wachsen werden. Schon stellen die Mitglieder der Regionalversammlung die bange Frage: Was passiert in der übrigen Region, wenn rund um den Flughafen der Gewerbeschwerpunkt des 21. Jahrhunderts angesiedelt wird?“ (71)

Interessant an dem Entwicklungskonzept Filder ist im übrigen, daß in dieser Arbeit davon ausgegangen wird, die „Einbindung des (Stuttgarter) Hauptbahnhofs (in den ICE-Verkehr) ist derzeit noch offen ...“ Einmal abgesehen davon, daß der Stuttgarter Hauptbahnhof bereits seit Jahren in den ICE-Verkehr eingebunden ist, baut im Grunde die gesamte Filder-Konzeption auf „Stuttgart 21“ auf. Da das Entwicklungskonzept Filder jedoch vor der

Machbarkeitsstudie vorgelegt wurde, lag es nahe, eine Nebelwand einzuziehen und diesen Gesamtzusammenhang zu verschleiern. (72)

Die Planungen für neue Gewerbesiedlungen auf den Fildern und für eine neue Messe könnten sich allerdings insgesamt als Fehlspekulation erweisen. Esslingens Landrat Dr. Hans Peter Braun verwies bereits im März 1995 in einer Presseerklärung darauf, daß das – ein Vierteljahr alte – Filder-Gutachten bereits überholt sei. Er sehe keine Nachfrage nach weiteren 300 Hektar Gewerbefläche. Braun verwies auf das Beispiel der Stadt Kirchheim/Teck, die seit geraumer Zeit versuche, erschlossenes Bauland, Autobahnanschluß inklusive, zu veräußern, und dafür keine Interessenten finde. (73)

Kaum kritisch hinterfragt wird in diesen realwachstumsarmen, jedoch wachstumsideologiereichen Zeiten, daß es sich bei der Stuttgarter Messe II erneut – wie im Fall des ICE-Anschlusses in Echterdingen, dem die S-Bahn-Erschließung voranging – um eine Doppelinvestition handelt. Es ist noch nicht lange her, da, so die Stuttgarter Nachrichten, „galt als realitätsfern derjenige, der am (Messe-) Standort Killesberg und an den Investitionen für den Ausbau samt Stadtbahn gezweifelt hatte ... Jetzt gilt jeder als Feind des Wirtschaftsstandortes, der nicht umgehend für die Messe II beim Flughafen eintritt.“ (74)

Schließlich wäre über Sinn und Unsinn des Messebooms zu debattieren: Was soll – angesichts stagnierender und rückläufiger Masseneinkommen und Rekordarbeitslosigkeit – dort wem verkauft werden? Angesichts des sich ausweitenden Dienstleistungssektors wurde wiederholt die berechtigte Feststellung getroffen, daß eine Gesellschaft, in der jeder jedem Hamburger verkauft, keinen Sinn mache.

Das Setzen auf Messen drängt vergleichbare Fragen auf: Die Masseneinkommen

stagnieren; es wird immer weniger investiert, um elementare gesellschaftliche Bedürfnisse zu befriedigen. Welche Perspektive weist bei solchen Rahmenbedingungen eine „Messe-Ökonomie“ auf, wo das reiche obere Drittel der Gesellschaft sich wechselseitig neueste Hightech-Entwicklungen vorstellt und verkauft? Zwar wird versucht, immer neue Bedürfnisse herauszukitzeln – die Rede war bereits von solchen wie „fax me a Pizza“ oder „mail me a Bic Mac“. Auf die Dauer fehlt es jedoch angesichts von Massenerwerbslosigkeit und neuer Armut an der kaufkräftigen Massennachfrage. Darüber hinaus sind viele „postmoderne Bedürfnisse“ mit neuen ökologischen Gefahren verbunden.

Im übrigen zeichnet sich just im Messengeschäft eine Krise ab. In den vergangenen fünf Jahren stiegen in der Bundesrepublik nur noch die Zahlen der Messebesucher und diejenigen der Aussteller. Die Quadratmeterzahl der vermieteten Flächen und der Umsatz der Messebranche erreichten jedoch 1992 ihren Höhepunkt und sind seither rückläufig. Gleichzeitig stiegen die Hallenkapazitäten kontinuierlich an. Einige Messestandorte verbuchten 1994 bereits Verluste (Köln). Andere präsentierten nur gerade mal ausgeglichene oder „leicht schwarze“ Ergebnisse (München, Düsseldorf). Nicht nur in Stuttgart, an vielen Messestandorten wurde beschlossen, die Flächen weiter auszubauen.

Die Wirtschaftswoche warnte bereits: „Bis zum Ende des Jahrzehnts wird die Hallenfläche bundesweit um weitere neun Prozent erweitert. Es drohen Überkapazitäten.“ (75)

Schon möglich, daß die spät startenden Stuttgarter Messe-Protagonisten mit einer vergrößerten Messe auf den Fildern gerade dann ihre neuen Flächen auf den Markt bringen, wenn auch in dieser Branche die Krise offen ausbricht.

Das Modell der kapitalgerechten Stadt

Hinter all diesen Planungen steckt ein Verständnis von Wirtschaft und vor allem eine Konzeption der Stadt, womit die Menschen ganz oder weitgehend ausgeblendet werden. Stadt und Region werden als Geldmaschine verstanden. Europa und insbesondere die Europäische Union sollen sich in ein einziges großes Warenhaus verwandeln, wo Mobilität von Kapital und Arbeit alles und Umwelt, Lebensqualität und Urbanität nichts bedeuten.

In einem Aufsatz, der im Bundesbaublatt erschien, schreibt der Leiter des Referats „Grundsatzangelegenheiten des Städtebaus“ im Bonner Bundesbauministerium, Manfred Konukiewitz:

„Die Makroökonomie unterstellt – innerhalb eines Landes – in der Regel die vollständige Mobilität von Gütern, Menschen, Kapital, Wissen, Unternehmerpotential ... Dies trifft für einige Größen zu, für andere aber nicht ... Die klassischen Produktionsfaktoren ‚Kapital‘ und ‚Arbeit‘, ebenso wie Waren sind vergleichsweise mobil, während andere ökonomische Variablen, z. B. Infrastruktur, sehr immobil sind. Sie sind mit ihrer Stadt untrennbar verbunden, d. h. ihre Leistungen können auch nur an ihrem Standort gekauft und verbraucht werden.“ (76)

Der Autor geht in der weiteren Betrachtung zu der Feststellung über, daß Städte mit höherer Dichte eine höhere Produktivität aufweisen. Grundsätzlich wachse „die Produktivität mit der Stadtgröße“. So hätten Berechnungen ergeben, daß die „Faktorproduktivität für Arbeit im Ballungsraum Paris etwa 40 Prozent höher als im übrigen Frankreich“ sei. Bezogen auf den Kapitaleinsatz der Unternehmen liege dieser Vorsprung noch um 27 Prozent höher und bezogen auf den Kapitalstock des öffentlichen Kapitals (vor allem Infrastruktur) liege die Produktivität von Paris um 80 Prozent über der des übrigen

Frankreichs. „Insgesamt wurde der Unterschied in der gesamten Faktorproduktivität von Paris“ – als Mittel der unterschiedlichen, genannten Produktivitätsmaßstäbe – „auf 35 Prozent geschätzt.“

Vergleichbares gelte für andere Städte in Frankreich. So liege die „Produktivität“ von Marseille, Lyon oder Straßburg, bezogen auf den Rest Frankreichs (und ohne die Region Paris), noch um 11 bis 15 Prozent höher.

Die Überlegungen des Autors münden dann in „zwei für die Politik wichtigen Schlußfolgerungen“:

„1. Wenn man die Leistungsfähigkeit der städtischen Infrastruktur erhöht, erhöht man die Produktivität der Stadt (bzw. man schöpft ihr Produktivitätspotential besser aus) und auf diesem Wege auch die der ganzen Volkswirtschaft.

2. Gerade die großen Städte und Ballungsräume sind für die Leistungsfähigkeit einer Volkswirtschaft besonders wichtig ... Die Raumordnungspolitik der Bundesregierung setzt deshalb auf die ‚dezentrale Konzentration‘, also auf eine Stärkung des dichten Netzes von großen und mittelgroßen Zentren in Deutschland.“

In dem Artikel tauchen die Menschen selbst in der Regel nur als Wirtschaftsgrößen auf. Einmal ist die Rede davon, daß die höhere Dichte der Stadt auch „Abstriche bei der Lebensqualität bedeuten kann“. Das Wort „Abstriche“ ist hier als erhebliche Untertreibung zu verstehen.

An einer anderen Stelle wird darauf verwiesen, daß „immobile Leistungen (der Stadt) wichtiger“ würden, „etwa das Leistungspaket ‚Sicherheit und Schutz vor Kriminalität‘.“

Doch zum Kern der Argumentation: Was bedeutet diese beschriebene Orientierung auf eine „Stärkung des dichten Netzes von Zentren in Deutschland“ und die Förderung der „Produktivität“ der Städte, wie sie beschrieben wurde?

Zunächst sei daran erinnert, daß die Bevölkerungszahl in der Bundesrepublik Deutschland stagniert. Laut Vorgaben der Bundesregierung und des Statistischen Bundesamtes soll sie in den nächsten Jahren sogar rückläufig sein (u. a. Resultat der Politik „Festung Europa“, des Schengen-Abkommens usw.).

Die Förderung eines „Netzes von großen und mittelgroßen Zentren“ läuft unter diesen Bedingungen auf eine weitere Verdichtung bestehender Zentren und einen Rückzug von Bevölkerung und Wirtschaftskraft aus den Regionen und aus dem Land hinaus.

Die Förderung von „Infrastruktur“ der Städte, die mit diesem Raumprogramm propagiert wird, führt unter den aktuellen Bedingungen zu einem Ausfransen der Städte. Mit dem Bau neuer Straßen und mit dem Ausbau von S- und Stadtbahn wird eine Struktur geplant und verwirklicht, bei welcher die Region und nicht die Stadt als „Zentrum“ begriffen wird. Die hohe Mobilität von Arbeit und Waren erlaubt diesen Begriff der Region als Wirtschaftszentrum.

Die Bodenspekulation tut ein übriges, um ein Hineinwuchern der Stadt in das noch grüne Umland zu fördern: Teure Bodenpreise im Zentrum und hohe Kosten für die Umwidmung bisher industriell genutzten Bodens wirken hier – zusammen mit der kommunalen und staatlichen Politik, die neue Gewerbeflächen, etwa auf den Fildern, ausweist – als „Steuerungselemente“. Dies gilt übrigens auch für den Wohnraum: Wenn die Mieten 80 oder 100 Kilometer entfernt vom Zentrum um ein Drittel und mehr niedriger liegen und dieses Umland durch Straßen oder öffentliche Verkehrsmittel günstig an die Wirtschaftsstandorte angebunden ist, dann werden die Menschen zunehmend in diesem Umland wohnen und noch weitere Berufs- und Ausbildungswege in Kauf nehmen.

Auch hier gibt es oft eine staatliche Förderung, die ein grelles Licht auf die Umweltdebatte wirft: Die regionalen Verkehrsverbünde mit ihren „Umweltmonatskarten“ und „Semestertickets“ mit einem großen ÖPNV-Radius fördern im Grunde – ungewollt – das Entstehen zusätzlich langer Wege. Die Regio-Karte in Freiburg/Breisgau verleitet dazu, im Grünen im Schwarzwald oder an dessen Rand zu wohnen, die teuren Mieten in der Stadt Freiburg zu meiden und lange, aber finanziell günstige Wege zur Arbeit, zum Einkaufen usw. in Kauf zu nehmen. Schuld daran sind natürlich nicht die grünen und aufgeschlossenen sozialdemokratischen Verkehrsplaner; letzte Ursache hierfür ist vielmehr die Bodenspekulation und die Tatsache, daß überhaupt die gesellschaftlich wichtige und extrem knappe Ressource Grund und Boden in Innenstädten für den schnöden Zweck der privaten Kapitalverwertung freigegeben wurde. Wer sich dies allerdings nicht eingesteht, verwaltet lediglich die dadurch entstehende Misere und arbeitet zumindest teilweise und ungewollt der Bodenspekulation zu.

Das heißt, die neuen ÖPNV-Angebote, wie wir sie auch fordern, können, wenn wir uns auf diese beschränken, die fatale Tendenz haben, Verkehr auch dort zu steigern, wo dies nicht erforderlich wäre. Mit ihnen wird die in dem Artikel von Konukiewitz beschriebene „Immobilität der Stadt“ teilweise wieder aufgehoben. Darauf wird bei der Debatte um Alternativen zurückzukommen sein.

Dieses Modell der sich ins Uferlose zersiedelnden Städte mit einem entsprechenden „ausgreifenden“ ÖPNV wird ergänzt durch den Hochgeschwindigkeitsverkehr und den extrem gesteigerten Binnenflugverkehr. Mit diesem werden, wie im Bundesbaublatt zu lesen war, die „großen und mittelgroßen Zentren“ in einem „dichten Netz“ miteinander verbunden. Der Raum spielt eine immer geringere Rolle.

Er wird durch Geschwindigkeit überwunden. Diese schnellen Verkehrswege lassen jedoch auch den Raum zwischen diesen Zentren rechts und links liegen. Dieser wird entwertet; statt regionaler Wirtschaft gibt es die Vernetzung von wirtschaftlichen Ballungsräumen und die Degradierung von Umland und Land zu riesigen Schlafdörfern, gewaltigen Ansammlungen von Einkaufszentren, Baumärkten und Gebrauchtwagenausstellungen und öden Aneinanderreichungen von Eigenheimsiedlungen.

Bereits Heinrich Heine formulierte angesichts der ersten schnellen Eisenbahnen eine frühe Kritik dieser Art von Kapitallogik. Er schrieb: „Welche Veränderungen müssen jetzt eintreten in unserer Anschauungsweise und in unseren Vorstellungen! Sogar die Elementarbegriffe von Raum und Zeit sind schwankend geworden. Durch die Eisenbahnen wird der Raum getötet, und es bleibt uns nur noch die Zeit übrig ... Mir ist, als kämen die Berge und Wälder aller Länder auf Paris ange-rückt. Ich rieche schon den Duft der deutschen Linden; vor meiner Haustür brandet die Nordsee.“ (77)

Inzwischen hat das Töten von Raum durch Geschwindigkeit die Form eines Massakers angenommen. Lyrik kommt da abhanden.

„Euralille“ als Vorbild

„Euralille“, die mit dem Hochgeschwindigkeitszug TGV entstandene neue City der französischen Stadt Lille, sei das Vorbild von „Stuttgart 21“, so ist zu lesen. Vor den Toren der traditionsreichen Stadt Lille entstand ein riesiger neuer Bahnhof. Hinzu kamen ein gewaltiges Kongreßzentrum, ein Einkaufszentrum, 3500 Tiefgaragenplätze, 1200 Wohnungen, zwei Konzertsäle, 6000 Parkplätze, zwei Hotels und 45.000 Quadratmeter Büros. Auch hier wird alles an den Bedürfnissen des Kapitals orientiert, die Entwicklungsgesell-

schaft befindet sich allerdings mehrheitlich in öffentlicher Hand, das heißt, die Steuerzahlenden finanzieren letzten Endes das Projekt.

Lille wurde damit zur „Etappenstation auf der Strecke London – Paris“: „Mit dem TGV, dem französischen ICE, liegt die einstige Provinzstadt nur eine Stunde von Paris entfernt. Zwei Stunden dauert die Fahrt nach London. In Richtung Brüssel werden die Gleise gerade hochgeschwindigkeitstauglich ausgebaut. Wenn alles fertig ist, kann Lille sich als Vorort der europäischen Hauptstadt fühlen. TGV-Pendler brauchen dann nur noch eine halbe Stunde für die Strecke.“ (78)

Kein Wort findet sich in dem Bericht darüber, daß diese neue Stadt auf der grünen Wiese entsteht und es „daneben“ noch die „alte“ Stadt Lille gibt. Nichts über den inneren, über hunderte Jahre gereiften Erlebnis- und Erholungswert dieser Altstadt, die in Reisebeschreibungen als „Königin der Zitadellen“ gerühmt wird. Welche Auswirkungen hat „Euralille“ auf diese bestehende alte Stadt und die Lebensqualität ihrer Bewohnerinnen und Bewohner? Welche Auswirkungen gibt es für das Mietpreisgefüge und sonstige Preisgefüge in Lille?

Michael Mönninger sang in der Frankfurter Allgemeinen Zeitung ein Loblied auf diese Stadt aus der Retorte. In diesem wird ausdrücklich bestätigt, daß diese neue Form von Wirtschaftsstruktur und Hochgeschwindigkeit die bestehenden Strukturen zerstören wird und zerstören soll. Mönninger schreibt: „Je näher der Massentransport die ortlose, instabile Peripherie an die alten Zentren heranrückt und je mehr diese Ränder in Konkurrenz zur Mitte treten, desto schwächer und überflüssiger werden die tradierten städtebaulichen Ordnungen, die solche Kräfte und Baumassen nicht mehr aushalten. Erst recht geben sie kein Formbild für neue Großprojekte mehr ab. Das haben

die Franzosen als erste erkannt und produktivgewendet. Unsentimental und ohne Angst bekennen sie sich zur kompromißlosen Modernität ... Was hierzulande als Untergang einer reizvollen Mittelstadt beklagt würde, versteht die Grande Nation als Aufbruch in ein neues Zeitalter.“ (79)

Dabei handelt es sich nicht einmal um ein neues Zeitalter. Es ist die alte Zerstörung in neuem Gewand. Mit ähnlichen Worten wurde in den 20er Jahren, u. a. mit der „Charta von Athen“, der damals einsetzenden ersten Welle der Zersiedelung, hübsch ökologisch verbrämt als Städte im Grünen, das Wort geredet.

Le Corbusier formulierte damals: „Es herrscht nur ein Prinzip: Überall dort, wo Bomben zerstörten, zieht Grün ein, erheben sich Gebäude aus freier Natur. Straßenzüge und Hinterhöfe werden abgeschafft.“ Und immer wieder, ähnlich wie heute die begeisterte Beschreibung des Hochgeschwindigkeitsstrangs, findet sich bei Le Corbusier und seinen Anhängern die Begeisterung für die damals aufgekommene neue Verkehrsart: „Eine Autobahn, die die Stadt in ihrer ganzen Länge durchkreuzt.“ (80) Der deutsche Städtebauarchitekt Walter Schwagenscheidt fabulierte: „Jede Wohnung kann ein Ausblicksfenster nach der Autobahn bekommen – es dürfte seine Reize haben, zu schauen, wie sie dahineilen, ein Auto das andere überholend, eins noch schneller als das andere.“ (81)

Sicher ist, daß dem Aufbruch ins Autozeitalter und demjenigen in das Zeitalter der Hochgeschwindigkeitszüge und des gesteigerten Luftverkehrs ein vergleichbares Verständnis von Produktivität und Umgang von Mensch und Natur zugrunde liegt. Es zählt allein der in kürzester Zeit erzielbare maximale Profit. Stadt und Wirtschaftsraum werden als Geldmaschine verstanden; Stadtplaner verstehen sich als Zocker. Stadtqualität und Urbanität spielen keine Rolle, jedenfalls immer dann

nicht, wenn sie in Widerspruch zur Zockermentalität geraten.

Daß dieses Verständnis von Stadt und Stadtproduktivität Zersiedelung, Raumzerstörung, erhöhten Energieverbrauch und steigende Schadstoffemissionen produziert, wird statistisch als Positivum registriert, weil damit Umsätze erzielt und das Bruttosozialprodukt gesteigert werden.

Neue Gefahren, die etwa mit den neuen Kommunikationsmitteln und derart modischem Gerät wie Mobiltelefonen verbunden sind, werden geleugnet oder treten nur dann als ernstzunehmende Probleme auf, wenn sie die Funktionsfähigkeit dieses Modells von Geschäftsreiseverkehr selbst bedrohen: So wird „Elektrosmog“ offiziell ignoriert und behauptet, elektromagnetische Felder brächten keine Gefährdung für die menschliche Gesundheit mit sich (ganz zu schweigen von Auswirkungen auf die Tier- und Pflanzenwelt). Gleichzeitig werden jedoch Ärzte gewarnt, sich mit einem Mobilfunktelefon einem Patienten mit Herzschrittmacher zu nähern, da ein solches Handy selbst im ausgeschalteten Zustand den Herzschrittmacher beeinflussen könne.

Die Sunday Times berichtete über eine Fülle von Störungen im Flugverkehr: „So schaltete der Autopilot einer Maschine beim Landeanflug ab, als ein Mobiltelefon in Betrieb genommen wurde. Ein Boeing-Jumbo verlor den Funkkontakt zur Bodenstation, als in der Kabine ein Handy und ein Computer eingeschaltet wurden. In anderen Fällen wichen Flugzeuge vom planmäßigen Kurs ab, ohne daß die Instrumente dies anzeigten. Als Ursachen wurden Computerspiele, Laptops oder tragbare Fernsehgeräte angegeben.“ Selbst Flugzeugabstürze werden in dem Beitrag in Zusammenhang mit elektronischen Geräten und der von diesen ausgehenden „Elektromagnetischen Interferenz (EMI)“ gebracht. (82)

1995: Die Bestseller wollten es so ...

Zur Veranstaltungsreihe der Architektenkammer Baden-Württemberg

Die Veranstaltungsreihe „Stuttgart 21“ der Architektenkammer Baden-Württemberg im Juni und Juli 1995 bot an fünf Abenden interessante Hintergrundinformationen vor verschiedenen Zuhörerinnen und Zuhörern aus der Architekten-schaft. Die Referenten vermittelten je nach Standpunkt euphorische Begeisterung oder kritische Anmerkungen. Auf der Grundlage des Vorgetragenen soll bis Herbst eine Stellungnahme der Architektenkammer erarbeitet werden.

Am ersten Abend zum Thema „Wirtschaftliche Grundlagen“ (Referenten: Dr. D. Blässing; Dr. W. Häfele) überwog die Begeisterung für das Projekt – kaum überraschend bei den folgenden Referenten: Stuttgarts Wirtschaftsbürgermeister und je ein Vertreter vom Referat Wirtschaftsförderung der Stadt Stuttgart, vom Wirtschaftsministerium sowie vom Bankhaus Ellwanger und Geiger.

Von einer Jahrhundertchance war die Rede; insbesondere die internationale Anbindung und freiwerdende Siedlungsflächen wurden hervorgehoben.

Deutlich kritischere Töne waren bei der zweiten Veranstaltung zu hören (Referenten: Dr. Behmel; Prof. Dr. Mayer, Klimatologe; Prof. H. Lutz, Freiraumplaner), bei der es um die natürlichen Grundlagen des Vorhabens ging. Die referierenden Wissenschaftler brachten vor, daß die geologischen Verhältnisse schwierig seien und noch nicht ausreichend untersucht. Auch könne der Luft-

austausch im Talkessel durch eine zu massive Bebauung erheblich gestört werden. Vor allem wurde davor gewarnt, die Chance zu vergeben, große zusammenhängende Grünflächen in der Stadt zu schaffen.

Das Thema der dritten Veranstaltung ging wieder in Richtung Strukturpolitik. Der Baubürgermeister der Stadt Stuttgart, Prof. H. Bruckmann, ein Vertreter vom Verband Region Stuttgart und ein Professor referierten über „Stadt und Region“. Baubürgermeister Bruckmann wirkte eher lustlos und wenig überzeugend. Er spielte die Bedeutung und auch die zu erwartenden Realisierungsschwierigkeiten des Projektes unter Hinweis auf andere große Bauaufgaben der Stadt herunter. Er vertrat die Überzeugung, daß es den Planungsgremien gelingen werde, die richtigen Akzente zu setzen und rechtzeitig willige Investoren zu finden. Zum Thema „Entwicklung auf den Fildern“ nahm er keine Stellung, da dies Sache der Fildergemeinden sei und nicht in seine Kompetenz falle. Dagegen begrüßte der Referent vom Verband Region Stuttgart, Dipl.-Ing. R. Enßlin, das Vorhaben als Sternstunde für Stuttgart. Dabei hob er auf die Produktivitäts- und Standortvorteile für die Region ab. Die Verkehrssituation werde sich durch die direkte Anbindung zum Flughafen und durch die bessere Verbindung der zentralen Orte am Rand der Region untereinander und mit dem Zentrum erheblich verbessern. Gleichzeitig

ermögliche Stuttgart 21 auf den freiwerdenden Grundstücken die durch die Entwicklung der Region notwendige Schaffung neuen Wohnraums und die Ausweitung des Arbeitsplatzangebotes im Zentrum statt auf den ökologisch notwendigen Freiflächen der Peripherie. Dies bedeute für ihn eine ökologische und verkehrspolitische Wende. Professor Humpert (Freiburg/Stuttgart) zeigte sich von der genialen Idee des Projektes begeistert. Er sah in ihr gewissermaßen ein neues Leitbild, mit dem sich alle Kräfte mobilisieren ließen, um Großes zu schaffen. Rhetorisch geschickt, mit witzigen Seitenhieben gegen heilige Kühe (Bonatzbau), gegen verschlafene Provinzialität und mit Lobeshymnen auf Fortschritt, Geschwindigkeit und große Architektur fand sein Vortrag an diesem Abend am meisten Beifall und demnach ein offenes Ohr bei den zahlreichen Anwesenden.

Auf dem vierten Abend zum Thema Verkehr stellte der Vertreter der Bahn AG klar, daß es keiner Tunnellösung bedürfe, um die Leistungsfähigkeit der jetzigen Bahnhofoanlage zu verbessern. Ihn als alten Eisenbahner schmerze besonders der Verlust der Torfunktion des Bahnhofo, der offenen Einfahrt nach Stuttgart. Aber die Besteller wollten es so ... Zwei Verkehrsplaner führten aus, daß durch den Bau von Stuttgart 21 die ohnehin schon stark belasteten Straßenrings um das Areal mindestens um zehn Prozent mehr belastet würden, wodurch wiederum neue Straßen nötig würden. Alternative Planungsmöglichkeiten brächten bei weniger Kosten und mit weniger Belastungen mehr Verbesserungen vor allem für den Nahverkehr

(integraler Taktverkehr) als Stuttgart 21. Es sei äußerst fraglich, ob für die Zukunft immer schnellere Fernverbindungen nötig seien. Bei der heutigen Schadstoffbelastung der Innenstadt verschärfe jede weitere Bebauung die Probleme.

Der letzte Abend zum Thema Steuerung ließ zunächst noch einmal die Absichten der „Besteller“ deutlich werden. Die Betreiber der Machbarkeitsstudie dächten überhaupt nicht daran, von ihrem Konzept abzurücken, daß die Baukosten durch den Verkauf aller freiwerdenden Grundstücke im errechneten Zeitrahmen gedeckt werden. Eher werde das Konzept scheitern. Auch müsse über das Projekt auf jeden Fall bis zum Herbst entschieden werden. Anschließend berichtete der Oberbaudirektor von Hamburg von seinen Erfahrungen bei der Realisierung größerer städtebaulicher Aufgaben. Er warnte dringend davor, die freiwerdenden Grundstücke voreilig zu vermarkten. Zuerst müßten klare Zielvorgaben durch die Planungsgremien der Stadt erarbeitet und vom Gemeinderat verabschiedet werden. Es gehe darum, wo, wie, was und für welche Nutzer gebaut werde (Filderentwicklung oder „Stuttgart 21“? Musicaltheater in Möhringen oder im Zentrum?) Der Zielfindung könnten, so seine Erfahrungen aus Hamburg, offene Planungsworkstätten vorgeschaltet werden. Dieser Vorschlag stieß bei allen Teilnehmern des Abends auf so viel Zustimmung, daß beschlossen wurde, im Herbst noch einen Informationsabend mit dem Referenten durchzuführen, bevor die angestrebte öffentliche Stellungnahme der Architektenkammer abgeschlossen werden soll.

11

Entstehen mit „Stuttgart 21“ neue Arbeitsplätze?

„Unser Land ist ein Automobilland. Wir können uns nicht leisten, eine Politik gegen das Auto zu machen.“

Ministerialdirektor Roland Eckert, Verkehrsministerium Stuttgart, Mai 1995

Eine Rechtfertigung für „Stuttgart 21“ lautet: damit würde der „Standort Stuttgart“ verteidigt und verbessert. Im Endeffekt entstünden so neue Arbeitsplätze. Das ist nicht der Fall. Im Gegenteil: Es zeichnet sich ein weiterer Abbau von Arbeitsplätzen in und um Stuttgart ab.

Zunächst einmal ist die Einwohnerzahl Stuttgarts sinkend. Sie soll nach jüngsten Erkenntnissen auch in Zukunft rückläufig sein. Während 1992 noch für die Jahrhundertwende eine Einwohnerzahl von 588.000 vorausgesagt wurde, werden Mitte 1995 für denselben Zeitpunkt noch 538.000 prognostiziert. Ende 1994 wurden 566.000 Einwohnerinnen und Einwohner gezählt – 7500 weniger als im Jahr zuvor. Für 1995 wird mit einem Rückgang von 8.000 Menschen gerechnet. (83)

Es ist nicht erkenntlich, daß sich bei dieser abnehmenden Bevölkerung, deren Durchschnittsalter – wie andernorts – steigt, die Zahl der Arbeitsplätze erhöhen soll.

Die Erwerbslosenzahlen und die Erwerbslosenquote in und um Stuttgart sind bis Frühjahr 1995 gestiegen. Anfang 1995 überstieg die Arbeitslosenquote im Stuttgarter Bezirk erstmals 9 Prozent. Diese Quote wird sich kaum zum Besseren ändern, wenn die Entwicklung dem Gang der kapitalistischen Dinge überlassen bleibt.

Die Art des Aufschwungs, den wir 1995 erleben, schafft nur einen Aufschwung bei den Gewinnen. Die Zahl der Jobs wird

im besten Fall stagnieren. Die starken Produktivkraftsteigerungen, die höhere Arbeitsintensität (u. a. durch „Flexibilität“), die große Zahl geleisteter Überstunden und die teilweise bereits wieder längere Lebensarbeitszeit wirken einem Abbau der Massenerwerbslosigkeit entgegen.

Die Strukturmerkmale der Wirtschaftsregion Stuttgart, die in den vorausgegangenen Jahrzehnten Standortvorteile waren, kehren sich in ihr Gegenteil. Die extreme Konzentration auf Autoindustrie und Autozulieferer gefährdet in mehrfacher Hinsicht die Arbeitsplätze. Es gibt gewisse Sättigungstendenzen auf dem Automobilmarkt. Gleichzeitig wächst der Konkurrenzdruck im In- und Ausland. So wuchs 1994 das Bruttoinlandsprodukt in Baden-Württemberg nominal um 2,2 Prozent. In Hessen (2,8%) und Bayern (3,0%) lag es jedoch deutlich darüber. Auch in ganz Westdeutschland war dieses Wachstum, wenn auch leicht, höher (2,3%). In ganz Deutschland überstieg es sogar deutlich den baden-württembergischen Wert (2,8%). Das heißt, die Sondersituation dieses Bundeslandes ist nicht mehr vorhanden. (84)

Weiterhin gibt es die aktuellen Schwierigkeiten, die anvisierten Exporte als Stütze der Konjunktur zu realisieren. Hier spielt die Aufwertung der D-Mark – innerhalb der EU bzw. im Rahmen des Europäischen Währungssystems (EWS) und gegenüber dem Dollar – eine wichtige Rolle.

Vor allem jedoch fahren alle Autokonzerne ein rigides Programm zur Rationalisierung der Produktion (mehr Maschine – weniger Arbeitskräfte) und zur gesteigerten Arbeitsintensivierung (mehr Ausprägung der Arbeitskraft). Selbst wenn Umsätze und Profite der Autokonzerne steigen, unter den gegebenen Bedingungen ist dies durchaus mit einem weiteren Abbau der Arbeitsplätze verbunden.

Die Stuttgarter Industrie- und Handelskammer hat im Frühjahr das Ergebnis der aktuellen Umfrage bei den Unternehmen der Region veröffentlicht. Sie wurde in einer Zeit mit deutlichen Aufschwungtendenzen gemacht. Das Ergebnis: Nur 14 Prozent der Unternehmen beabsichtigen, ihren Personalbestand, der in der vorausgegangenen Krise erheblich abgebaut wurde, wieder aufzustocken. 53 Prozent der befragten Unternehmen gehen von einem gleichbleibend – tiefen – Beschäftigtenstand in ihrer Firma aus. Und weitere 33 Prozent beabsichtigen einen weiteren Belegschaftsabbau. (85)

Dort, wo wirklich neue Arbeitsplätze geschaffen werden könnten und bestehende zu erhalten wären, findet das Gegenteil statt. „Die gesamten kommunalen Investitionen in Baden-Württemberg befinden sich nach Angaben des Städtetags in einem ‚bedenklichen Abwärtstrend‘. Wurden 1992 insgesamt 7,2 Milliarden Mark in Kläranlagen, Schulhäuser und Fußgängerzonen investiert, so waren dies 1994 gerade noch 5,4 Milliarden Mark – ‚weniger als im Jahr 1979‘.“ (86)

Dabei sind gerade diese Investitionen nicht nur wichtig zur Befriedigung elementarer menschlicher Bedürfnisse und zur Realisierung entscheidender gesellschaftlicher Anforderungen (z. B. Garantie auf einen Kindergartenplatz für jedes Kind). Es handelt sich auch um Bereiche, in denen Investitionen einen weit größeren Beschäftigungseffekt als z. B. in der Autoindustrie haben.

Das gilt auch im engeren Sinn für das Projekt „Stuttgart 21“: Der Schnellbahn-Fernverkehr bringt wenig neue Arbeitsplätze. Die Konzentration auf den Fernverkehr jedoch führt dazu, daß das Geld im Nahverkehr fehlt. Der Rückgang des Nahverkehrs bringt, zusammen mit den Rationalisierungstendenzen, einen erheblichen Abbau an Beschäftigung mit sich. Mitte 1995 muß Bahn-Chef Dürr zugeben, was er bisher abgestritten hatte: In den kommenden Jahren sollen weitere 100.000 Arbeitsplätze bei der Bahn AG abgebaut werden.

Wie heißt es in den Mitteilungen der Industrie und Handelskammer der Region Stuttgart? „Die Konkurrenz schläft nicht, auch das darf nie vergessen werden. Hamburg schiebt sich nach vorn, Köln rüstet gezielt auf, Leipzig kommt mit Elan, München, dank Flughafen-Verlegung (ins Naturschutzgebiet Erdinger Moos; W.W.) steht vor großem Entwicklungsschub und sieht längst in Mailand und Barcelona, in Wien und Prag seine Wettbewerber. Stuttgart aber tut sich ... noch immer schwer.“ (87)

Diese in der Sprache des Krieges formulierte Logik ist tödlich. Immerhin praktizieren alle hier genannten konkurrierenden Standorte – und es gibt Dutzende andere – das gleiche Rezept wie dasjenige, das in Stuttgart zur Anwendung kommt: Realisierung gigantomanischer Großprojekte, Anlocken von marktgängiger und in extremem Maß Verkehr erzeugender Kultur wie Musicals, Propagierung des „Medienstandorts“, Versuch, den Dienstleistungssektor auszubauen. Diese allumfassende Konkurrenz bei allgemein geringen Wachstumsraten und regelmäßig wiederkehrenden Krisen kann nicht gut gehen. Sie muß zu neuen Einbrüchen, Bankrotts usw. führen.

Wenn solche Pleiten in und um Stuttgart vermieden werden sollen, dann wäre, diesen Raum isoliert betrachtet, bereits

Bernhard Strasdeit

„Burgähnlich befestigter Scheißhaufen“

Der Daimler-Benz Konzern zählt zu den großen Profiteuren der Ausweitung der Autogesellschaft (Kfz-Produktion), der Verdopplung des Flugverkehrs (Airbus, Dasa), der anhaltend hohen Rüstungsausgaben (MTU, Dornier, Dasa) und des Geschäftsreiseverkehrs auf Schienen (AEG).

Wer sagt, eine alternative Verkehrspolitik bewirke in der Automobilindustrie einen massiven Arbeitsplatzabbau, sollte sich den Beschäftigungsabbau ansehen, den Daimler-Benz betreibt. Im Rahmen einer Politik, die den Autoverkehr weiter steigert, kam es bei dem Konzern zwischen 1990 und 1994 zum Abbau von über 50.000 Arbeitsplätzen. Gleichzeitig wurde die PKW-Produktion gesteigert, eine Entwicklung, die sich so fortsetzen soll.

Ein Konzern kommt ins Gerede. Kein Wirtschaftsmagazin vergißt in den Sommerwochen 1995 darüber zu berichten, wie die neue Chefriege von Daimler-Benz mit Jürgen Schrempp an der Spitze mit ihren Vorgängern abrechnet. Auch der abgewinkelte Ex-Finanzchef Gerhard Liener zieht nach 28 Dienstjahren kritische Bilanz. Im Hamburger „Mannheimer Magazin“ geht er mit seinem ehemaligen Dienstherrn hart ins Gericht. Offensichtlich mit distanzierter Billigung von Herrn Schrempp zählt Liener nicht nur die Führungskompetenz sondern auch die bislang so gelobten menschlichen Qualitäten des einstigen Konzernkapitäns in Zweifel. „Ein Stück aus dem

Tollhaus“, schreibt die *Stuttgarter Zeitung* vom 22.7.95; Lieners 76-Seiten Dossier schlage alle Seifenopern wie „Dallas“ und „Denver“ um Längen. Die Ära Edzard Reuter wird mit markigen Worten begraben, auch vom neuen Chef. Immerhin, so verkündet Jürgen Schrempp, werde das Gesamtunternehmen in diesem Jahr drei Milliarden DM Miese machen, aus buchhalterischen Gründen natürlich. Reuter habe rund zehn Milliarden Mark in den Sand gesetzt. Ob die Konzernstrategie des Umbaus zum Technologiekonzern mit Sparten wie Luftfahrt, Rüstung, Bürotechnik, Dienstleistungen, etc so richtig war, ob Firmenkonglomerate dieser Art nicht eher zur Kapitalvernichtung führen, darf jetzt auch unter Betriebsräten und Aktionären überraschend offen debattiert werden.

Autoproduktion ist wieder in. Als im Juli 1995 Jiang Zemin, Staatspräsident aus der Volksrepublik China, zu Gast bei Daimler-Benz in Sindelfingen war, wurde ein Milliarden-Fischzug eingeleitet. In Südchina soll eine Fabrik für ein „Familienauto“ der Neureichen entstehen, Swatch-Car ist bereits wieder out. Da triumphieren dann intern die Autobauer gegen die „Verlustemacher“ der Tochterfirmen.

Auch in den mittleren Führungsriege sind die Machtkämpfe härter geworden, seit bekannt wurde, daß nach der schlanken Produktion nun auch die schlanke Verwaltung eingeführt wer-

den soll. Ganze Führungsebenen sollen verschwinden. In der Konzernverwaltung weht ein neuer Wind. Dort sollen statt bislang 1.200 Managern plus Gefolge in Zukunft nur noch 300 Leute beschäftigt sein. Die Daimler-Verwaltung darf nicht mehr länger wursteln wie ein staatlicher Beamtenapparat, ist aus den Chefetagen zu hören. Nicht mehr nur den Malochern also soll es an den Kragen, wenn es dem Unternehmen schlecht geht. Arbeitslose Manager sollen jedoch nicht gleich ins soziale Netz abstürzen, sondern über ansehnliche Abfindungen und zumutbare Umsetzungen dem Hause verbunden bleiben.

Um den Abstand zu seinem Vorgänger auch kulturell zu dokumentieren, geht Schrempp mit seinem übernommenen Regierungsgebäude wenig ehrfurchtsvoll um. Seit 1990 befindet sich der Chefsitz nicht mehr in einem Verwaltungstrakt in direkter Nachbarschaft zu den Werkshallen im Neckartal sondern auf der Filderebene bei Möhringen, direkt neben dem Flughafen und dem neu vorgesehenen ICE-Kopfbahnhof.

„Bullshit castle“, nennt Schrempp abwertend das Bauwerk mit künstlerisch geschmückter Eingangshalle und massiven Sicherheitsverhauen, das sein Vorgänger als Residenz errichten ließ. Genüßlich berichtet die *Frankfurter Rundschau* vom 12.7.95, daß sich auch ein Professor fand, der diesen Begriff drastisch ins Deutsche übersetzte: „Burgähnlich befestigter Scheißhaufen“. Der aufsässige Kleinaktionär und Reuter-Gegner Professor Wenger durfte wie ein Hofnarr des 18. Jahrhunderts ganz im Sinne von Big-Boß diese Bezeichnung mediengerecht präsentieren.

dafür ein hoher menschlicher Preis zu zahlen: noch mehr Stadtzerstörung, noch mehr Verkehr, noch mehr Verlust an Lebensqualität, noch mehr Arbeitshetze bei gleichzeitig hoher Arbeitslosigkeit und wachsender Armut.

Doch im Rahmen dieses Wettlaufs der verschiedenen Standorte hieße dies auch, daß anderswo der zu zahlende Preis noch höher ausfallen würde, etwa in der Region Mannheim – Heidelberg oder Heilbronn – Neckarsulm, Reutlingen – Tübingen oder auf der Schwäbischen Alb.

Die Standortdebatte heißt nichts anderes als das Prinzip: Heiliger Sankt Florian, schütz unser Haus, zünd' andre an, zu predigen.

Daß dies gerade von Politikern kommt, welche sich christlich nennen, ist bezeichnend für die offen zur Schau getragene Heuchelei und für die real existierende Wirtschaftspolitik.



Titelbild des Spiegel 31/95.

12

Debatte um „Stuttgart 21“ und Skizze einer Alternative

„Meine Damen und Herren, wegen fehlender Lokomotive verzögert sich die Abfahrt unseres Zuges bis auf weiteres.“

Stuttgart Hauptbahnhof, Durchsage am 10.7.1995 um 16.55 Uhr für den D 386, reguläre Abfahrtszeit 16.50 Uhr. Der Zug setzte sich ohne weitere Durchsagen um 17.10 Uhr in Richtung Backnang in Bewegung.

„Es ist kein Leben ohne das Auto möglich.“

Wir müssen weiter mit dem Auto leben – und auch vom Auto.“

Oberbürgermeister Manfred Rommel laut *Stuttgarter Zeitung* vom 3.5.1995

„Kein Bock auf Autosmog und Klimaschock.“

Losung von 60 Jugendlichen, die am 15.5.1995 zehn Minuten lang die B14 direkt am Stuttgarter Verkehrsministerium blockierten.

Die bisherige Debatte zu „Stuttgart 21“ und zu dem Entwicklungskonzept Filder ist völlig unterentwickelt. Dennoch rückt der Zeitpunkt näher, wo kaum mehr korrigierbare Entscheidungen mit Folgen über das 21. Jahrhundert hinaus getroffen werden.

Erforderlich ist das gemeinsame Engagement aller Betroffenen mit dem Ziel, eine Atempause – ein Moratorium – für eine demokratische Diskussion über die offiziellen Planungen und über Alternativen zu erreichen. Die Skizzen für Alternativen, die heute bereits vorliegen, sind eine solche Debatte ebenso wert wie das zerstörerische Potential, das in „Stuttgart 21“ und im „Entwicklungskonzept Filder“ enthalten ist und eine solche Diskussion und Atempause im Wortsinne lebens- und naturnotwendig macht.

Zur Debatte um „Stuttgart 21“ und das Entwicklungskonzept Filder

Die detailliertesten Überlegungen zu „Stuttgart 21“ haben bis zum Vorliegen dieser Streitschrift die Grünen vorgelegt. Dieses Verdienst ist zu würdigen.

Ihr im Frühjahr 1995 vorgelegtes Papier ist allerdings auch von einem gewissen Zickzackkurs geprägt. Unter anderem kam es, wie bereits zitiert, zu offener Zustimmung der Grünen zu „Stuttgart 21“.

Dieses Grünen-Papier trägt den erfreulich präzisen Titel „Alternativen sind machbar“. Der Zusatztitel – „Grüne Vorschläge zu Stuttgart 21 und dem Entwicklungskonzept Filder“ – unterstreicht jedoch, daß es sich keineswegs um eine klare Absage an „Stuttgart 21“ handelt. Der Text nimmt wiederholt positiven Bezug auf dieses Großprojekt, dessen stadtzerstörerische Qualität und größenwahnsinnige Dimension einen solchen positiven Bezug für jede Politik, die sich an ökologischen Zielen und an den Interessen der Menschen in Stuttgart und Region orientiert, unmöglich machen.

So heißt es beispielsweise in dieser Arbeit: „Stuttgart 21 muß ein städtebauliches Gesamtkonzept sein, im Sinne einer qualitativen Aufwertung der gesamten (Innen-) Stadt ... Voraussetzung für eine ... Entwicklung ... muß die demokratisch gelenkte, kleinräumige ... schrittweise Ver-

Skizze einer alternativen Entwicklung – Acht Punkte als Diskussionsvorschlag

- Für einen modernisierten, optimierten und kundennahen Stuttgarter Hauptbahnhof, Verzicht auf jede Untertunnelung für einen Schienenfernverkehr, Nutzung einzelner freiwerdender Flächen für mehr Grün in Stuttgarts Zentrum, keine Erweiterung der City
- Die Filder als Erholungsraum und als Paradebeispiel für regionales Landwirtschaften
- Für eine Politik der Verkehrswende: eine Verkehrspolitik der kurzen Wege, der Verkehrsvermeidung und der Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs
- Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere der oberirdisch geführten Bahnen, und Umsetzung bereits bestehender Vorstellungen zur Optimierung des Nah-, Regional- und Fernbahnverkehrs (integrierter Fahrplan)
- Förderung von alternativen Formen des Lebens und Wirtschaftens
- Reduktion des Güterverkehrs und seine weitestmögliche Verlagerung auf Schiene und Neckar
- Autofreie Stadt
- Für ein Investitionsprogramm im öffentlichen Sektor zur Schaffung von Arbeitsplätzen und zur Befriedigung entscheidender menschlicher und gesellschaftlicher Bedürfnisse. Ausweitung des öffentlichen Sektors und seine Demokratisierung und Entbürokratisierung. Nutzung der alternativen Stadt- und Verkehrsplanung für eine Offensive gegen neue Armut und Massenerwerbslosigkeit

markung der (freiwerdenden) Flächen sein.“ Unter anderem wird als eine Bebaumungsmöglichkeit von freiwerdenden Bahnflächen im Stuttgarter Zentrum „ein aus der Messe ausgegliedertes Kongreßzentrum“ genannt. (88)

Mit „Stuttgart 21 Plus“ und mit „Stuttgart 21 Kombi“ nennen die Grünen dann zwei mögliche „Varianten“ für „Stuttgart 21“, die ebenfalls einen Untergrundbahnhof vorsehen – im ersten Fall einen solchen mit 12 Gleisen (statt der offiziell geplanten acht) bei kompletter Aufgabe des oberirdischen Bahnhofs. Damit besteht die Gefahr, daß die offiziellen Planer auf einen solchen Kompromißvorschlag zurückgreifen oder Teile eines hier angebotenen Kompromisses ins Gespräch bringen. Dies wäre dann mit dem „Gütesiegel“ grüner Planung und Politik versehen und müßte die Position der Gegnerinnen und Gegner von „Stuttgart 21“ schwächen bzw. würde diese spalten.

In dieser Streitschrift wurden ausreißend viele und überzeugende Argumente vorgetragen, die jede Art von tiefelegtem Fernbahnhof städtebaulich und verkehrstechnisch fragwürdig und finanziell untragbar erscheinen lassen.

Im Grünen-Text heißt es schließlich: „Aus heutiger Sicht ... präferieren Bündnis 90/Die Grünen die Varianten ‚Kombi‘ und ‚Lean‘“.

Als „Stuttgart 21 ‚Kombi‘“ ist eine „Kombination aus einem viergleisigen Tunnelbahnhof für den schnellen Fernverkehr und oberirdischen Kopfgleisen für den Regionalverkehr im heutigen Bahnhof“ ausgewiesen. Weiter heißt es dort: „Es werden dennoch erhebliche Flächen frei (Teile der Bahnstreckengleise, der Güterbahnhof, der Abstellbahnhof). Die Neubaus Strecke führt direkt auf die Filder. Statt eines neuen Kopfbahnhofs am Flughafen ist die Planung eines Durchgangsbahnhofs (als Regionalbahnhof) in Denkendorf zu prüfen. Dorthin könnte die Flughafen-S-Bahn verlängert werden.“

Die Lösung „Stuttgart 21 ‚Lean‘“ („Stuttgart 21 ‚mager‘“) definiert sich folgendermaßen:

„Modernisierung des bestehenden Bahnhofs und Ausbau der Zufahrten. Diese Lösung ist die durchgreifende Modernisierung des Kopfbahnhofs. Ein neuer Tunnelbahnhof soll vorerst nicht gebaut werden. Zur Verbesserung des Schienenverkehrs wird ... vor allem auf betriebsorganisatorische Maßnahmen (Einsatz von Wendezügen) und gezielte ergänzende Modernisierungen und weitere Gleise gesetzt ... Der Anschluß an die Neubausstrecke nach Ulm erfolgt, wie von der DB ursprünglich geplant, über Esslingen-Mettingen nach Denkendorf (dort könnte ein Filderbahnhof entstehen ...). Flächen werden vor allem im Bereich des Güterbahnhofs und des Abstellbahnhofs frei.“

Im Anhang zur selben Arbeit errechnen die Verfasser der Grünen-Studie, daß auch in einem solchen Fall Flächen mit einer Gesamtzahl von 64 Hektar frei würden. Das sind sage und schreibe 75,3 Prozent der Fläche, die bei den offiziellen Planungen für „Stuttgart 21“ frei würden – und dies ohne jede Art „Tieferlegung“ von Gleisen und Bahnhofsanlagen. Damit bestätigt sich unsere weiter oben vorgetragene Behauptung, daß es keinen logischen Zusammenhang zwischen freiwerdenden Flächen und dem offiziellen Projekt „Stuttgart 21“ gibt. (89)

Die in diesem Text unten wiedergegebene Alternative zu „Stuttgart 21“ weist in den entscheidenden Aspekten Parallelen zu dieser Grünen-Variante „Stuttgart 21 ‚Lean‘“ auf. Es wäre unredlich, dies nicht offenzulegen. Weshalb die Grünen diese Variante weiterhin mit dem Begriff „Stuttgart 21“ in Verbindung bringen, bleibt ein Rätsel – es sei denn, der Formulierung, wonach im Fall der Variante „Stuttgart 21 ‚lean‘“ „vorerst“ kein neuer Tunnelbahnhof gebaut werden soll, kommt größere Bedeutung zu.

Schließlich ist bei der Grünen-Position auf einen entscheidenden kritischen Punkt hinzuweisen: Eine Politik der Verkehrswende und der Herstellung kurzer Wege spielt eine untergeordnete Rolle. Nur ansatzweise ist von der Möglichkeit „autofreier Viertel“ die Rede. Die Einsicht, daß die Stadt am Kfz-Verkehr erstickt, daß eine grundlegende Wende zu erfolgen hat und daß diese nicht schlicht in der Verlagerung der absurd weiten Wege auf den ÖPNV bestehen kann, ist nicht vorhanden. Vielmehr wird argumentiert, es komme in Zukunft zu einer „riesigen Zunahme auch des öffentlichen Nahverkehrs“. Deshalb sei „mehr als nur ein unterirdischer Hauptbahnhof“ sowie eine entsprechende Steigerung der ÖPNV-Kapazitäten erforderlich.

Ich sehe in einer solchen Orientierung eine Übertragung der Wachstumsideologie vom Autoverkehr auf den öffentlichen Verkehr. Das dürfte technisch kaum machbar und finanziell nicht tragbar sein. Vor allem aber ist dies ökologisch nicht wünschbar, weil es sich nur um eine Politik des kleineren Übels handelt. (90)

Problematisch und unzureichend bei der Grünen-Position sind daher drei Aspekte: ● Mit den Varianten „Kombi“ und „Plus“ werden zusätzliche Tunnelbahnhofs-Varianten in die Debatte eingebracht, die im Zuge der Realpolitik im Sinne der offiziellen Beton- und Pro-Auto-Politik instrumentalisiert werden können.

● Die von den Grünen offiziell „präferierte“ Position ist eine gleichgewichtig doppelte und sich widersprechende: Zum einen eine Kombination von Tunnelbahnhof und bestehendem Kopfbahnhof, gegen die viele hier vorgelegt, aber auch viele von den Grünen selbst in die Debatte eingebrachte Argumente sprechen.

Zum anderen – mit „Stuttgart 21 ‚Lean‘“ – die einzig diskutable Variante, weil diese auf einen Verzicht von „Stuttgart 21“ hinausläuft.

● Eine Politik der Verkehrswende, mit der „künstlicher Verkehr“ abgebaut, lange Wege verkürzt und erst dann verbleibender Verkehr auf die Füße, Pedale und einen ÖPNV verlagert wird, tritt bei den Grünen nur ansatzweise und in Nischen auf. Dies muß jedoch ins Zentrum einer Stadt- und Verkehrspolitik gerückt werden.

Die widersprüchliche Haltung der Grünen wird im übrigen leider auch von Klaus Wizemann, dem Sprecher von UMKEHR STUTTGART geteilt. Dieser äußerte noch im März 1995, daß „Stuttgart 21 nicht prinzipiell abzulehnen, aber eben verbesserungswürdig und weiterzuentwickeln“ sei. (91)

Was will Stuttgarts Bevölkerung?

„Stuttgart 21“ wurde weitgehend unter Ausschluß einer demokratischen Öffentlichkeit entwickelt. Dieses Großprojekt wird „von oben“ betrieben. Ebenso wird versucht, es ohne ernsthafte und offene Debatte in der Bevölkerung durchzusetzen. Diese Vorgehensart erinnert an vordemokratische Zeiten. Über die Köpfe der Bürgerinnen und Bürger hinweg werden vollendete Tatsachen geschaffen, mit denen hinterher die Bevölkerung in und um Stuttgart auf viele Jahrzehnte konfrontiert ist. Sollte aufgrund der weiteren Verdichtung der Innenstadt, der Bebauung des freiwerdenden Bahngeländes und des Mehr an Kfz-Verkehr die Luft im Stuttgarter Kessel noch schlechter werden, dürften diejenigen, die für das Projekt „Stuttgart 21“ verantwortlich sind und oberhalb des Kessels wohnen, von solchen Entwicklungen nicht tangiert sein.

Wir fordern demgegenüber eine offene Debatte in der Bevölkerung über dieses Projekt. Offen soll heißen: die Möglichkeit eines Nein zu Stuttgart muß gegeben sein und die letzte Entscheidung muß bei den demokratisch legitimierten Parlamenten bzw. letzten Endes bei der Bevölkerung liegen. Dazu werden im folgenden Vorschläge gemacht.

Bürgerversammlung, Bürgerantrag, Bürgerentscheid und Bürgerbegehren

Die Gemeindeordnung von Baden Württemberg enthält mehrere Elemente direkter Demokratie, die genutzt werden sollten, wenn es um wichtige Entscheidungen auf kommunaler Ebene geht.

Auszugsweise einige Bestimmungen:

Wichtige Gemeindeangelegenheiten sollen mit den Einwohnern erörtert werden. Zu diesem Zweck soll der Gemeinderat in der Regel einmal im Jahr, im übrigen nach Bedarf, eine Bürgerversammlung anberaumen. (§ 20a)

Der Gemeinderat hat eine Bürgerversammlung anzuberaumen, wenn dies von der Bürgerschaft beantragt wird ... Der Antrag muß in Gemeinden über 200.000 Einwohnern von 12.000 BürgerInnen unterzeichnet sein. (§ 20a)

Die Bürgerschaft kann beantragen, daß der Gemeinderat eine bestimmte Angelegenheit behandelt (Bürgerantrag) (§ 20b)

Der Gemeinderat kann mit einer Mehrheit von zwei Dritteln der Stimmen aller Mitglieder beschließen, daß eine wichtige Gemeindeangelegenheit der Entscheidung der Bürger unterstellt wird (Bürgerentscheid) (§ 21)

Wichtige Angelegenheiten sind 1. die Errichtung, wesentliche Erweiterung und Aufhebung einer öffentlichen Einrichtung, die der Gesamtheit der Einwohner zu dienen bestimmt ist ... (§ 21)

Über eine wichtige Gemeindeangelegenheit kann die Bürgerschaft einen Bürgerentscheid beantragen (Bürgerbegehren). In Gemeinden mit mehr als 200.000 Einwohnern muß das Bürgerbegehren von 24.000 Bürgern unterzeichnet sein. (§ 21)

Auch wenn hier nicht das Ergebnis dessen, was die mehrheitliche Meinung der Bevölkerung zu Stuttgart 21 ist, vorweggenommen werden kann, so gibt es doch interessante Meinungsäußerungen der Stuttgarterinnen und Stuttgarter zu dem Themenkomplex, der mit „Stuttgart 21“ zumindest angesprochen ist.

Im April 1994 wurden die Ergebnisse einer repräsentativen Befragung von 800 Menschen in Stuttgart bekannt. Danach gibt es ein Ziel, das bei der „Wichtigkeit kommunaler Probleme und Aufgaben“ an aller erster Stelle steht: „Saubere Luft“. Dieses Ziel nannten als „sehr wichtig“ 64,3 Prozent – oder knapp zwei Drittel – aller befragten Stuttgarterinnen und Stuttgarter. Den Ausbau des Nahverkehrs als „sehr wichtige“ Priorität bezeichneten noch 41 Prozent. Den „Straßenbau“ dagegen führten gerade noch 9,3 Prozent als wichtige Priorität an. (92)

Diese Umfrageergebnisse stehen in einem Widerspruch zu „Stuttgart 21“, zur Filder-Bebauung und zu einer Messe II. Mit diesen Großprojekten wird der Nahverkehr nicht befördert, sondern behindert und verteuert. Diese Projekte setzen in erster Linie und einseitig auf den Fern- und Geschäftsreiseverkehr. Vor allem ist mit „Stuttgart 21“ der Bau und Ausbau von Straßen, eine Zunahme des Kfz-Verkehrs, ein Abbau des Schienengüterverkehrs und eine Hilfestellung für die angepeilte Verdopplung des Luftverkehrs verbunden.

Eine repräsentative Umfrage ist ohne Zweifel noch kein demokratisches Votum. Unter den gegebenen Bedingungen handelt es sich bei diesen Ergebnissen jedoch um interessante Hinweise, die eine Zustimmung der Stuttgarter Bevölkerung zu „Stuttgart 21“ zumindest zweifelhaft erscheinen lassen.

Für ein sofortiges, auf drei Jahre befristetes Bau- und Planungsmoratorium

Es gibt nur schlechte Gründe, ein Projekt wie „Stuttgart 21“ so durchzuziehen, wie es die offiziellen Planer im Bonner und Stuttgarter Verkehrsministerium und in der Zentrale der Deutschen Bahn AG vorhaben.

Das Mindeste, was zu diesen Planungen und dem damit verbundenen Zeitplan gesagt werden muß, ist: Es handelt sich um ein äußerst undemokratisches Vorgehen.

Notwendig ist eine offene Debatte in der betroffenen Bevölkerung und in den demokratisch legitimierten Institutionen. Um diese Diskussion zu ermöglichen, muß jeder Zeitdruck genommen und der Gegenseite – den Umweltverbänden, Verkehrsverbänden und politischen Parteien, soweit sie dem Projekt kritisch gegenüberstehen – dieselben technischen und kommunikativen Möglichkeiten eingeräumt werden wie die, über die die Betreiber von „Stuttgart 21“ verfügen. Daraus resultieren zwei Notwendigkeiten:

- Diejenigen, die das Projekt „Stuttgart 21“ und die damit zusammenhängenden Großprojekte Messe II und Filder-Bebauung ablehnen, sollten sich in einem lockeren Verbund zusammenfinden, um ihre Ziele wirkungsvoller zu vertreten. Vorbild könnte die „Anti-Tunnel-GmbH“ in Berlin sein, die dort gegen den unterirdischen Lehrter Zentralbahnhof kämpft.

- Erstes Ziel des Widerstands gegen „Stuttgart 21“ müßte ein mindestens dreijähriges Moratorium sein. In diesem Zeitraum dürfen die offiziellen Vorbereitungen zur Umsetzung von „Stuttgart 21“ und der anderen genannten zwei Großprojekte nicht weiter vorangetrieben werden.

Darüber hinaus muß in einem solchen Bündnis darüber nachgedacht werden, in welcher Form eine demokratische Entscheidung über „Stuttgart 21“ herbeigeführt werden kann. Da dieses Projekt so

gut wie alle Menschen in dieser Region betrifft, scheint die Form eines Bürgerbegehrens angemessen. Damit könnte dann nach der Gemeindeordnung ein Bürgerentscheid eingeleitet werden, sofern der Gemeinderat nicht von sich aus bereit ist, mit einer Zweidrittelmehrheit die Entscheidung der Bürgerschaft zu übertragen. Wenn einer solchen demokratischen Entscheidungsfindung – wie sie z. B. in Reutlingen bei dem Widerstand gegen den Achbergertunnel diskutiert wird – eine breite Debatte in der Bevölkerung vorausgeht und wenn in dieser die Gegnerinnen und Gegner von „Stuttgart 21“ alle Möglichkeiten haben, ihre Argumente vorzubringen, dann hat sie auch eine demokratische Basis. Eine banale Form einer solchen „Waffengleichheit“ wäre, wenn die Gegnerinnen und Gegner von „Stuttgart 21“ auf der westlichen Stirnseite des Hauptbahnhofs – gegenüber der Stelle, wo seit Frühjahr 1995 der Werbefilm für Stuttgart 21“ läuft –, einen Film mit ihrer Vision einer weitgehend autofreien Stadt zeigen könnten.

Skizze einer alternativen Entwicklung — Acht Punkte als Diskussionsvorschlag

Unter den gegebenen Bedingungen – ohne entwickelte offene Debatte zu „Stuttgart 21“ – kann es eine entwickelte Alternative zu diesem Projekt kaum geben.

Unter diesen Bedingungen erscheint es überzeugend, wenn diejenigen, die für eine menschliche und umweltverträgliche Stadtentwicklung eintreten, sich zunächst auf die Kritik von „Stuttgart 21“ konzentrieren. Die Forderung, diese müßten eine ausgereifte Alternative vorweisen, ist allein schon deshalb zurückzuweisen, weil die Macher von „Stuttgart 21“ jahrelang im Verborgenen ihre Planspiele betreiben konnten und nun binnen zwei Jahren ihr Modell der Bevölkerung aufzwingen wollen.

Dennoch soll im folgenden eine Skizze mit acht Punkten einer alternativen Stadtplanung vorgestellt werden. Sie ist mit den o. g. Vorbehalten versehen, das heißt, sie versteht sich in erster Linie als Diskussionsvorschlag. Dort, wo andere politische Gruppierungen oder Initiativen bereits vergleichbare Vorschläge gemacht haben, wird dies ausdrücklich erwähnt, so wie generell davon ausgegangen wird, daß eine solche alternative Planung sich als Diskussionsvorschlag für all diejenigen versteht, die sich kritisch mit „Stuttgart 21“ auseinandersetzen. Diese sind aufgefordert, soweit wie möglich gemeinsame alternative Vorstellungen in die öffentliche Debatte einzubringen.

1. Für einen modernisierten, optimierten und kundennahen Stuttgarter Hauptbahnhof, Verzicht auf jede Untertunnelung für einen Schienenfernverkehr, Nutzung einzelner freiwerdender Flächen für mehr Grün in Stuttgarts Zentrum, keine Erweiterung der City

Die Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Hauptbahnhofs muß durch verbesserte Betriebsabläufe und Einsatz verbesserter Technik optimiert werden. Dies gilt insbesondere für die Vernetzung der Nah-, Regional- und Fernverkehre.

Der Stuttgarter Hauptbahnhof wird das Herzstück für den einzurichtenden und u. a. vom VCD vorgeschlagenen Integralen Taktverkehr (ITV) sein – siehe Punkt 4.

Insbesondere aber muß der Hauptbahnhof seiner Zielsetzung gerecht werden, Verkehre von Menschen zu vermitteln. Dafür sind ein Stopp der fortgesetzten Personalausdünnung und der Einsatz von mehr Personal – insbesondere dort, wo Kundennähe erforderlich und möglich ist – erforderlich. Bahnsteige mit keinem oder unzureichendem Auskunftspersonal, unbesetzte Schalter, eine Bahnhofshalle, die insbesondere zu späten Stunden eine

mangelhafte Ausstattung mit Bahnpersonal aufweist, schreckt Fahrgäste ab und verstärkt Ängste und Unsicherheiten. Fehlende helfende Hände, nicht vorhandenes oder unzureichend vorhandenes Auskunftspersonal und kaum zugängliche Hilfsmittel wie Kofferkulis mit Pfand erschweren das Bahnfahren. (93)

Auf jede Untertunnelung für den Schienenfernverkehr wird verzichtet. Es ist zu überprüfen, welche Flächen bei den Gleisanlagen aus welchen Gründen frei werden. In dieser Hinsicht schlagen wir Vergleichbares wie die Grünen mit ihrer Variante „Stuttgart 21 ‚lean‘“ vor. Allerdings dürfen nur solche Flächen anderen Nutzungen zugeführt werden, bei denen erwiesen ist, daß diese nicht für einen verbesserten Güterschienenverkehr oder ein sonstiges sinnvoll erweitertes Schienenverkehrsaufkommen heute oder in Zukunft erforderlich sind. Freiwerdende Flächen sind in erster Linie für die Ausweitung von Grünzonen und von bestehenden Parks in der Stadt (Rosensteinpark, Schloßgarten) zu nutzen. In Einzelfällen sind Bebauungen möglich, z. B. für kulturelle Zwecke, Jugendtreffs usw. Jede Bebauung ist flachgeschossig zu halten, um Behinderungen des Luftaustausches so gering wie möglich zu halten.

2. Die Filder als Erholungsraum und als Paradebeispiel für regionales Landwirtschaften:

Eine weitere Bebauung auf den Fildern darf nicht stattfinden. Projekte wie Messe II, zusätzlich auszuweisende Gewerbeflächen und ICE-Bahnhof am Flughafen werden abgelehnt. Auf den Fildern wurde bereits viel zugebaut; die monokulturentige Landwirtschaft hat große Zerstörungen angerichtet. Diese Zerstörungen dürfen nicht fortgesetzt werden; sie müssen vielmehr rückgängig gemacht werden.

Die Landwirtschaft auf den Fildern wird gefördert, dabei aber gleichzeitig auf die

Landwirte mit Ausgleichsmaßnahmen ein- gewirkt, ihren Dünger- und Pestizid-Ver- brauch zu senken.

Vorhandene Freiflächen, Streuobst- wiesen und Biotope sind zu erweitern und soweit wie möglich miteinander zu ver- binden, um großflächige Grünzonen zu erhalten. Solche Flächen sollten im gro- ßen Maßstab unter Naturschutz gestellt werden.

Ziel ist es, die Filder als Erholungsgebiet und landwirtschaftlich genutzte Region zu erhalten bzw. sie (wieder) dazu zu machen. (94)

Damit könnten Modelle für „regionales Landwirtschaften“ verbunden werden, d. h. eine gezielte Förderung einer Landwirt- schaft und von Gärtnereien, welche für die Bevölkerung von Stuttgart und der Region anbauen und Einzelhandel bzw. Märkte beliefern.

3. Für eine Politik der Verkehrswende: eine Verkehrspolitik der kurzen Wege, der Verkehrsvermeidung und der Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs.

In Zentrum einer solchen Politik steht die Förderung bzw. Neuherausbildung poly- zentraler Strukturen, also von Stadtstruk- turen, bei welchen die einzelnen Stadtvier- tel ein ausreichendes Angebot an kulturel- len Stätten, Freizeitmöglichkeiten, Ausbil- dungsstätten, Verwaltungseinrichtungen und Einkaufsgelegenheiten haben. Diese Stadtpolitik steht im Gegensatz zu einer Orientierung auf ein Stadtzentrum, wie es auch mit „Stuttgart 21“ gefördert wird. Die Wege im Alltagsleben müssen wieder soweit wie möglich verkürzt werden.

Im Einkaufsverkehr (dieser macht 14 Prozent aller im Pkw zurückgelegten Kilo- meter aus) können solche Wege verkürzt werden, indem gezielt dezentrale Ein- kaufsmöglichkeiten gefördert werden.

Im Freizeitverkehr, der bereits 40 Pro- zent (!) aller im Jahr mit Pkw zurückgeleg-

ten Kilometer ausmacht, entstehen kürze- re Wege, wenn die Lebensqualität in der Stadt wieder deutlich erhöht wird und dezentrale Freizeitmöglichkeiten geför- dert, erhalten und geschaffen werden. Vergleichbares gilt für Verwaltungswege, was die Stärkung dezentraler Strukturen bei der städtischen Verwaltung, aber auch bei der Post und der Postbank, erfordert. Kürzere Ausbildungswege werden ge- schaffen, indem dezentrale Ausbildungs- stätten (einschließlich Kindergärten) be- günstigt werden. Eine Förderung kürzerer Berufswege bedürfte einer Politik, mit welcher ein Wohnen in der Nähe der Arbeitsstätte attraktiv gemacht wird. Eine Defensivforderung in diesem Bereich ist die Forderung nach Erhalt bestehender Werkswohnungen. (95)

Beispiel Einkaufswege: Die Gesetze der freien Marktwirtschaft bewirken, daß der Quadratmeterpreis Verkaufsfläche in Stuttgarts Zentrum extrem hoch ist, wäh- rend er im Umland, z. B. auf den Fildern, bei einem Drittel und niedriger liegt. Dies fließt in die Preise der an den verschiede- nen Orten verkauften Waren ein. Die Bau- weise verstärkt diese Disparitäten: Auf der grünen Wiese wird flachgeschossig und großzügig gebaut, was die Kosten für Lagerhaltung und Transportwege redu- ziert. Darüber hinaus kann Parkraum ohne Grenzen angeboten werden. In städti- schen Zentren hingegen muß hoch- geschossig gebaut werden. Die Verkaufs- flächen sind dementsprechend engräu- miger. Parkraum ist knapp und teuer.

Damit wird Einkaufsverkehr mit langen Wegen förmlich produziert. Gleichzeitig wird das Auto mit dem Kofferraum als vergrößerter Einkaufstasche gefördert.

Nun fließen jedoch in die Warenpreise, z. B. des Ikea-Möbelhauses an der Autobahn- abfahrt ..., nicht diejenigen Kosten ein, die mit den langen Einkaufswegen zusammen- hängen: Kosten für Straßenbau, Straßen- unterhalt, Verkehrspolizei, Ausgaben für

private Pkw, Landschaftsverbrauch, Umweltzerstörung (u. a. durch vermehrte Schadstoffemissionen) usw. (96)

Würden solche „externen“ Kosten „internalisiert“, dann ergäben sich Preise, bei welchen die langen Einkaufswege automatisch verkürzt werden würden.

Solange eine solche umfassende Internalisierung externer Kosten dieser Art nicht erfolgt, ist es auch nach den Gesetzen der Marktwirtschaft absolut legitim, zu ergänzenden Maßnahmen zu greifen, um diese Produktion von künstlichem – „erzwungenem“ – Verkehr zu reduzieren. (97)

In dem Maß, wie eine Politik der kurzen Wege verwirklicht wird, greift eine Politik zur Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs, weil dann viele Wege des Alltagslebens wieder in Entfernungsbereichen liegen, die zu Fuß und mit dem Rad zurückgelegt werden können.

In diesem Zusammenhang muß geprüft werden, welche Initiativen von Stuttgart oder vom Land Baden-Württemberg ausgehen können, um die Bodenspekulation und die damit zusammenhängende Produktion langer Wege zu bekämpfen. Letzten Endes muß das Ziel einer umweltverträglichen Verkehrspolitik und einer sozialen Wohnungspolitik darin bestehen, die Ressource Boden, die in Ballungsgebieten besonders knapp ist, der direkten Verwertung durch das private Kapital zu entziehen.

Wer sagt, damit würde das Goldene Kalb Privateigentum angetastet, dem sei geantwortet: Das ist völlig zutreffend. Allerdings werden solche Ideen nicht allein von Systemveränderern vertreten. Diese wurden geäußert und vielfach auch praktisch umgesetzt – von christlich und konservativ dominierten Regierungen und Verwaltungen. Es war jahrzehntelang in dieser Republik offizielle Praxis, daß der knappe Wohnraum „planwirtschaftlich“ bewirtschaftet wurde. In manchen Städten und für spezielle Kategorien von Woh-

nungen gelten noch heute Mietpreisbindungen, die dem Grundsatz Rechnung tragen, daß Wohnen ein Grundrecht ist, das durch knappes Angebot, große Nachfrage und überteuerte Mieten nicht außer Kraft gesetzt werden darf.

4. Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs – insbesondere der oberirdisch geführten Bahnen – und Umsetzung bereits bestehender Vorstellungen zur Optimierung des Nah-, Regional- und Fernbahnverkehrs (integrierter Fahrplan)

In Zeiten, als „Stuttgart 21“ noch nicht alle verkehrspolitischen Debatten dominierte, gab es weitreichende Vorschläge für eine qualitative Verbesserung des öffentlichen Verkehrs im Nah-, Regional- und Fernbereich. Diese kulminierten in der Forderung nach einem „Integrierten Taktfahrplan“ (ITF). Dieser zielte darauf ab, die Netzgeschwindigkeit des Schienenverkehrs zu verbessern und die Bahnen als „Flächenbahn“ zu begreifen. Dies stellte eine explizite oder implizite Absage an die ICE-Konzeption – und an die Konzeption von „Stuttgart 21“ – dar, welche primär auf die schnellstmögliche Verbindung von Zentren großer Ballungsgebiete oder von Flughäfen orientieren.

Die Absage an „Stuttgart 21“ kommt einer Zusage an die Verwirklichung dieser vernetzten Verkehrsvorstellungen gleich.

Die Alternative zu „Stuttgart 21“ heißt, einzutreten:

- für den umfassenden Ausbau des öffentlichen Verkehrs in Stuttgart und der Stuttgart umgebenden Region

- für die Ergänzung des bestehenden ÖPNV-Netzes durch Tangential- und Ringlinien. Damit soll ein Gegengewicht zu den das Stuttgarter ÖPNV-Netz dominierenden Radiallinien geschaffen werden. Auch dies dient dem Ziel der Produktion von kurzen Wegen: Ring- und Tangentiallinien ermöglichen Menschen die verkehr-

liche Kommunikation mit benachbarten Vierteln, die bisher oft nur über den Umweg ins Zentrum – oder direkt mit dem Pkw – möglich war.

● für ein preisliches Angebot des öffentlichen Verkehrs, mit welchem einerseits der Tatsache Rechnung getragen wird, daß der öffentliche Verkehr für die Gesellschaft viel preiswerter ist als der Kfz-Verkehr, und andererseits gezielt eine soziale Komponente berücksichtigt wird. (98)

Im Regional- und Fernverkehr auf Schienen ist auf Lösungen zu setzen, die umweltverträglich sind, mit welchen bestehende Schienenwege optimal genutzt und gegebenenfalls ausgebaut werden und bei denen „intelligente Technik“, was meistens preiswertere Technik ist, zum Einsatz gelangt. So ist der Einsatz von Neigungstechnik-Zügen wie der X2000 (übrigens zum Teil gefertigt bei ABB in Mannheim) weit sinnvoller als der Ausbau des – energieaufwendigen und neue Flächen verbrauchenden – ICE-Verkehrs.

5. Förderung von alternativen Formen des Lebens und Wirtschaftens

„Stuttgart 21“ wirbt damit, daß für viele hundert Millionen Mark neuer Wohn- und Gewerberaum in Stuttgarts Zentrum entstünde. Eine alternative Stadtplanung orientiert darauf, bereits freistehende Gebäude, Kasernen, ehemalige Fabrikgelände usw. in Wohnräume und Gewerberäume umzuwandeln. Hierfür sind die vielfach bereits entwickelten Projekte der Initiativen von Bürgerinnen und Bürgern und Stadtplanerinnen und Stadtplanern aufzugreifen.

Diese Modelle sind auch geeignet, neue Formen des Zusammenlebens und Wirtschaftens zu verwirklichen. Mit ihnen würde das gesellschaftliche Leben in Stuttgart bunter, also bereichert. All diese Projekte sollten optimal mit dem öffentlichen Verkehr vernetzt sein, so daß Formen von autofreiem Leben möglich sind.

Die Kosten für die Verwirklichung dieser Konzepte betragen einen Bruchteil derjenigen, die in den entsprechenden Teil von „Stuttgart 21“ fließen sollen.

6. Reduktion des Güterverkehrs und seine weitestmögliche Verlagerung auf Schiene und Neckar

Im Güterverkehr erfolgt in noch größerem Maß eine Produktion langer Wege und eine Produktion von „künstlichem“ Verkehr, u. a. durch die Subventionierung aller Verkehrsarten (des Güterverkehrs auf Straßen, per Bahn, mit Schiffen und in der Luft).

Eine umfassende Neuordnung des Güterverkehrsmarkts, mit welcher insbesondere der Lkw-Verkehr und der Güterverkehr in der Luft reduziert und verbleibende Güterverkehre auf die Schiene und auf das Wasser verlagert werden, ist von der Landes- und von der Bundesregierung einzuklagen.

Auf Stuttgarter Ebene können allerdings Beiträge in dieser Richtung geleistet werden. Grundsätzlich ist eine Politik zu verfolgen, welche Güterverkehr vermeidet, dezentrales und regionales Wirtschaften fördert und verbleibende Güterverkehre auf Schiene und Neckar verlagert. Entsprechend sind der Schienenverkehr und die Binnenschifffahrt zu fördern. Der Güterstraßenverkehr und die Güterbeförderung in der Luft sind als die mit Abstand umweltzerstörerischsten Transportformen zu verteuern und zu erschweren.

Die noch bestehenden Gleisanschlüsse von Gewerbebetrieben müssen erhalten werden, bereits aufgegebene sind wieder anzuschließen.

7. Autofreie Stadt

Das umfassende Ziel einer alternativen Verkehrspolitik besteht in einer Stadt, in welcher der individuelle Autoverkehr zur Randerscheinung wird und die Masse der Verkehre zu Fuß, per Rad und im öffentli-

chen Verkehr zurückgelegt werden. Die Stadt muß für ihre Bevölkerung und von ihrer Bevölkerung zurückerobert werden. Oder, wie es die Grünen zutreffend in ihrer Kritik an „Stuttgart 21“ formuliert haben: „Was ist mit den Stuttgarter ‚Plätzen‘, die oftmals nichts als Knotenpunkte des Autoverkehrs sind, Großkreuzungen, die die Menschen schnell hinter sich lassen wollen ... Straßen und Plätze müssen wieder begehbar werden. Sie müssen dem Autoverkehr zum Teil entzogen und den Menschen zurückgegeben werden, durch eine konsequente Durchgrünung. Stuttgart könnte zu einer Stadt der Parks und Plätze, der Chausseen und Alleen werden; zu einer Stadt, die im Kernbereich FußgängerInnen und RadfahrerInnen sowie dem öffentlichen Verkehr Präferenz gibt und den automobilen Individualverkehr Stück für Stück verschwinden läßt.“ (99)

Eine solche Politik würde gezielt diejenigen fördern, die in der Autostadt zu den Schwachen gemacht werden: Kinder, Jugendliche, Frauen, Seniorinnen und Senioren, behinderte Menschen. Sie würde sich im übrigen an einem erstaunlich großen „politischen Marktsegment“ orientieren: In westdeutschen Großstädten verfügen heute rund ein Drittel aller Haushalte über kein Auto; mehr als die Hälfte der Frauen im „führerscheinbefähigten Alter“ (ab 18 Jahren aufwärts) verfügen im Alltagsleben über kein Auto.

Rechnen wir jetzt hinzu, daß viele Stuttgarterinnen und Stuttgarter, die im Alltag über einen eigenen Pkw für ihre individuelle Mobilität verfügen, für eine Politik der autofreien Stadt ansprechbar sind, dann orientiert eine solche alternative Stadt- und Verkehrspolitik durchaus auf eine Mehrheit in Stuttgarts Bevölkerung. (100)

Mit einer solchen Politik würden die Modelle für autofreies Wohnen aus ihrer Inselsituation, bei welcher sie leicht einen Alibicharakter bekommen, herausgenom-

men und in der Tendenz verallgemeinert. (101) Eine solche Politik resultiert aus den vorgenannten Programmpunkten wie der Stadt der kurzen Wege, der Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs, des Ausbaus des ÖPNV. Sie stellt die notwendige Konsequenz aus dieser Politik dar, denn die parallele Förderung aller Verkehre, also auch, wie bisher, des motorisierten Individualverkehrs, kann sich die Stadt Stuttgart schlicht – aus Umwelt- und aus finanziellen Gründen – nicht leisten. Ein optimal ausgebauter öffentlicher Verkehr, der nicht mit einer weitgehenden Einschränkung des Pkw- und Lkw-Verkehrs verbunden ist, würde riesige Defizite für die Stadt mit sich bringen. Umgekehrt führt eine Politik, die auf den nichtmotorisierten und auf den ÖPNV setzt und zugleich den Pkw-Verkehr massiv reduziert dazu, daß die Defizite bei den Stadtwerken erheblich reduziert, im günstigen Fall sogar völlig beseitigt werden können. (102)

8. Für ein Investitionsprogramm im öffentlichen Sektor zur Schaffung von Arbeitsplätzen und zur Befriedigung entscheidender menschlicher und gesellschaftlicher Bedürfnisse.

Ausweitung des öffentlichen Sektors und seine Demokratisierung und Entbürokratisierung. Nutzung der alternativen Stadt- und Verkehrsplanung für eine Offensive gegen neue Armut und Massenerwerbslosigkeit

Das hier entwickelte Programm einer Stadt- und Verkehrsplanung, die eine Alternative zu „Stuttgart 21“, zur Filder-Bebauung und zur Messe II darstellt, ermöglicht zugleich eine Politik gegen die Hauptübel des real weiter existierenden Kapitalismus, die Massenerwerbslosigkeit, die Obdachlosigkeit und die neue Armut vieler Menschen.

Ein solches Programm erfordert von der Stadt Stuttgart und von der Region vielfäl-

tige Aktivitäten, die in einer Ausweitung des öffentlichen Sektors und in der Schaffung von Arbeitsplätzen in Bereichen münden, in denen sinnvolle gesellschaftliche Tätigkeiten erforderlich sind. Dies trifft zu für:

- den Bereich des öffentlichen Verkehrs
- die Bereiche dezentrale Verwaltungseinheiten, Kindergärten, Ausbildungseinrichtungen, Einrichtungen für soziale Aufgaben usw.
- Arbeiten, die auf eine grüne Garten- und Park-Stadt Stuttgart abzielen
- Arbeiten, die neuen Wohnraum und Gewerberaum schaffen

Dem Argument, hierfür gebe es kein Geld, ist entgegenzuhalten: „Stuttgart 21“ und die damit verbundenen Großprojekte Filder-Bebauung, Messe II, neue, zweite Music Hall, neues Großstadion usw. haben

einen großen Vorteil: sie haben aufgezeigt, daß Geld ausreichend vorhanden ist.

Wir fordern einigermaßen bescheiden, daß diese offensichtlich vorhandenen Milliarden Mark, die für Geschäftsreiseverkehr, Schickimicki-Wohnviertel, Verlängerung der Konsumentenrennbahn Königsstraße usw. vorhanden sind, anders – sinnvoll – verteilt werden:

- für eine Stadt und Region Stuttgart, die den Menschen und nicht dem Kommerz gehört
- für eine Stadt und Region Stuttgart, in der menschliche Kommunikation, Erholen, sinnvolles Arbeiten im Zentrum stehen
- für eine Stadt und Region Stuttgart, die modellhaft vorlebt, wie allein eine Zukunft für uns, für unsere Kinder und Enkel erhalten bleiben kann: umweltverträglich, menschenfreundlich, urban.

„Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,
zu berichten,

- 1.a) wie lange die ICE-Fahrzeit im Realisierungsfall des Projekts Stuttgart 21 wäre
 - Mannheim – Stuttgart Hbf (neu)
 - Stuttgart Hbf neu – Ulm (direkt)
 - Stuttgart Hbf neu – Flughafen (Halt) – Ulm
- b) wie lange die ICE-Fahrzeit im Fall der Beibehaltung und Ausbau des Kopfbahnhofs und Bau der Neubaustrecke ab Mettingen wäre
 - Mannheim – Stuttgart Hbf (Kopfbahnhof)
 - Stuttgart Hbf (Kopfbahnhof) – Ulm
- c) wie lange die Fahrzeit Stuttgart Hbf – Tübingen wäre
 - bei Realisierung von Stuttgart 21 ohne Halt am Flughafen
 - bei Realisierung von Stuttgart 21 mit Halt am Flughafen
 - im Fall einer Neubaustrecke über Mettingen
2. ob es zutrifft, daß künftig nur noch Wende/Triebzüge im Fernverkehr eingesetzt werden sollen und von welchen Aufenthaltszeiten der Fernzüge (ICE, Interregio) dann im Stuttgarter Hauptbahnhof zukünftig auszugehen ist
 - bei einem Kopfbahnhof
 - bei einem Durchgangsbahnhof;

14.03.95

Gerhard Stolz, Kuhn, Birgitt Bender, Walter, Jacobi GRÜNE“



Die Antwort ...

Die Landtagsabgeordneten der Grünen im baden-württembergischen Landtag Stolz, Kuhn, Bender, Walter, Jacobi erfragten mittels eines Antrages an die Landesregierung bzw. das Verkehrsministerium des Landes u. a. die ICE-Fahrzeiten im „Realisierungsfall“ des Projektes „Stuttgart 21“ (Drucksache 11/5628). Dazu nahm das Verkehrsministerium folgendermaßen Stellung (Schreiben vom 11. April 1995, Nr. 22-3824.5 Stgt-Ulm/121):

„Zu 1.:

Die nachfolgend genannten Fahrzeiten wurden von der Deutschen Bahn AG für die in der Machbarkeitsstudie genannten Strecken (sog. A- und W-Fall, $v_{\max}$ 250 km/h) für einen ICE mit 8, 4 MW, 10 Mittelwagen, 736 t, berechnet. Die Leistung dieses Zuges entspricht dem im Bau befindlichen ICE 2. Für die Strecke Stuttgart–Tübingen wurde der Einsatz eines innovativen Regionalverkehrszuges ($v_{\max}$ 160 km/h, Beschleunigungs- und Bremsvermögen entsprechend den im Stuttgarter S-Bahn-Bereich eingesetzten Triebwagen der Baureihe 420) unterstellt.

- a) Die ICE-Fahrzeit beträgt im Realisierungsfall des Projektes Stuttgart 21:
 - Mannheim – Stuttgart Hbf neu 38 min
 - Stuttgart Hbf neu – Ulm (direkt) 27 min
 - Stuttgart Hbf neu – Flughafen (Halt) – Ulm 37 min
- b) Die ICE-Fahrzeit beträgt im Fall der Beibehaltung und bei Ausbau des Kopfbahnhofes und Bau der Neubaustrecke ab Mettingen:
 - Mannheim – Stuttgart Hbf (Kopfbahnhof) 38 min
 - Stuttgart Hbf (Kopfbahnhof) – Ulm 30 min
- c) Die Fahrzeit Stuttgart Hbf – Tübingen beträgt (einschließlich Haltezeiten in Nürtingen, Metzingen und Reutlingen):
 - bei Realisierung von Stuttgart 21 ohne Halt am Flughafen 39 min
 - bei Realisierung von Stuttgart 21 mit Halt am Flughafen 48 min
 - im Fall einer Neubaustrecke über Mettingen 42 min

Zu 2.:

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG strebt diese an, im Fernverkehr nur noch Wende-/Triebzüge einzusetzen. Es seien aber auch andere Züge in Zukunft möglich. Die Mindestaufenthaltszeit der Fernzüge (ICE, IR) beträgt für alle Wende- bzw. Triebzüge:

- im Kopfbahnhof 4 min
- im Durchgangsbahnhof 2 min.

...

In Vertretung
Finkenbeiner
Ministerialdirigent“

	Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4a	Spalte 4a
	Ist-Zustand (Fahrplan 1995/96)	Kopfbahnhof optimiert ¹	„Stuttgart 21“	Zeitgewinn/-Verlust	
				„Stuttgart 21“ im Vergleich zu Ist (Fahrplan 1995/96)	„Stuttgart 21“ zu Kopfbahnhof optimiert
Mannheim – Stuttgart	39	38	38	1	0
Stuttgart – Ulm	54	30	27	27	3
Stuttgart-Flughafen – Ulm	—	—	37	(17) ²	(-7)
Stuttgart – Tübingen	59	42	39	20	3
Stuttgart-Flughafen – Tübingen	—	—	48	(11) ²	(-6)

1: und Neubaustrecke über Mettingen

2: Beim Bau eines Flughafen-Bahnhofs werden viele Züge dieser Relation auch dort halten. Also macht der Vergleich mit der Strecke ohne Flughafen-Bahnhof und mit einem optimierten Kopfbahnhof Sinn.

Die Tabelle mit den drei Zeitvergleichen zeigt, daß „Stuttgart 21“ zwar einigen Zeitgewinn bringt, wenn dieses Projekt mit dem Ist-Zustand verglichen wird (Fahrplan 1995/96). Wird „Stuttgart 21“ allerdings mit der Optimierung des bestehenden Kopfbahnhofs verglichen, so tendieren die Zeitgewinne laut Angaben der Landesregierung gegen Null: Im Fall Mannheim – Stuttgart kann die Fahrzeit nicht mehr verkürzt werden, im Fall Stuttgart – Ulm und Stuttgart – Tübingen werden jeweils drei Minuten Fahrzeitgewinne angegeben.

Gerade diese beiden Verbindungen werden aber oftmals einen Zwischenhalt beim Stuttgarter Flughafen Echterdingen aufweisen. Dann allerdings wird Stuttgart – Ulm gegenüber der Verbindung über den optimierten Kopfbahnhof sieben Minuten längere und Stuttgart – Tübingen sechs Minuten längere Fahrzeiten aufweisen.

Doch selbst wenn wir nur die sechs Minuten Zeitgewinn auf diesen zwei wichtigen Verbindungen nehmen (Stuttgart – Ulm, Stuttgart – Tübingen) und die genannten Zeitverluste außer acht lassen, dann kosten diese sechs Minuten mindestens drei Milliarden Mark (sechs Milliarden für „Stuttgart 21“, schätzungsweise zwei bis drei Milliarden Mark für den optimierten Kopfbahnhof).

Unter diesen Umständen würden die zweimal drei Minuten Zeitgewinn auf den ausgewiesenen wichtigen Verbindungen (Stuttgart – Ulm, Stuttgart – Tübingen) je gewonnene Minute eine halbe Milliarde Mark kosten!



Literaturhinweise und Anmerkungen

(1) Alternativen sind machbar – Grüne Vorschläge zu Stuttgart 21 und dem Entwicklungskonzept Filder, herausgegeben von Bündnis 90/Die Grünen Baden-Württemberg, Arbeitsgruppe „Stuttgart 21/Entwicklungskonzept Filder“, April 1995, S. 15.

Zuvor zitiert nach: Stuttgarter Nachrichten vom 18.1.1995. Inzwischen haben Die Grünen eine kritischere Position bezogen. Auf diese wird weiter unten noch einzugehen sein.

(2) Nach: Projekt „Stuttgart 21“ –

Die Machbarkeitsstudie, Januar 1995, S. 1.

(3) Zur Anti-Tunnel-GmbH siehe Winfried Wolf, Berlin, Weltstadt ohne Auto, Köln 1994, S. 302. In dieser „GmbH“ sind u. a. zusammengeschlossen: Arbeitskreis Verkehr und Umwelt (Umkehr), ADFC, Berliner Fahrgastverband IGEB, Bündnis 90/Die Grünen, BUND, Greenpeace, JungdemokratInnen, NABU, PDS, Robin Wood, Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, VCD.

(4) Antwort der Bundesregierung auf meine entsprechenden Fragen; Bundesdrucksache 13/1785. Die Antwort der Bundesregierung hinsichtlich nicht mehr zur Verfügung stehenden Bahngeländes ist unzutreffend. Unter den gegebenen Bedingungen wäre allein die Reaktivierung von ca. drei Kopfbahnhöfen erforderlich. Vor dem Zweiten Weltkrieg waren es fünf, früher sogar noch mehr. Die Gelände hierfür stehen lediglich insofern nicht mehr zur Verfügung, als die Planer sich für das Modell eines Lehrter Zentralbahnhofs entschieden haben. Theoretisch ist eine Revision dieser Planungen noch möglich. Zuvor: Signal, Berlin, Nr. 1/1995, S. 10. Eine zusammenfassende Kritik an dem Modell eines Lehrter Zentralbahnhofs findet sich in: Winfried Wolf, Berlin – Weltstadt ohne Auto?, Frankfurt/M. 1994, S. 221 ff.

(5) Wirtschaftswoche vom 20.4.1995; zuvor: Focus Nr. 43/1993.

(6) Welt am Sonntag vom 21.8.1994.

(7) Nach: Wirtschaftswoche vom 16.2.1995; historische Angaben zu den USA nach: Ralf Roman Rossberg, Geschichte der Eisenbahn, Künzelsau 1977, S. 154 ff.

(8) Vgl. Guardian vom 12. April 1995. Eine ausführliche Bilanz der British Rail-Privatisierung in:

Bessere Bahn Nr. 2/1994, Verfasser Philip S. Bagwell.

(9) Asahi Sinbun vom 7.9.1986, zusammengefaßt wiedergegeben in: Bessere Bahn Nr. 1, April 1993.

(10) Wolfgang Christian Schneider, „Hitlers „wunderschöne Hauptstadt des Schwabenlandes“. Nationalsozialistische Stadtplanung, Bauten und Bauvorhaben in Stuttgart“, in: Demokratie und Arbeitergeschichte, Jahrbuch 2, herausgegeben von der Franz Mehring Gesellschaft Stuttgart, Stuttgart 1982, S. 91.

(11) W. C. Schneider, a. a. O., S. 74.

(12) Frankfurter Rundschau vom 13.1.1995.

(13) Leo Trotzki, Mein Leben, Berlin 1930, S. 420.

(14) Stuttgarter Zeitung vom 20.4.1994.

(15) ECoregio, Nr. 3/1995.

(16) Kurt Tucholsky, „Im Tunnel“, in: Kurt Tucholsky, Gesammelte Werke, Hamburg 1975, Band 7, S. 103.

(17) Angaben zur Dachkonstruktion nach: Machbarkeitsstudie a. a. O., S. 15; Stuttgarter Nachrichten vom 17.1.1995; Extrablatt „Stuttgart 21“ (Beilage in Stuttgarter Zeitung und Stuttgarter Nachrichten (?)) vom 11.4.1995.

(18) Stuttgarter Nachrichten und Stuttgarter Zeitung vom 13.6.1995.

(19) Bild vom 24.11.1994. Zuvor Zitat aus dem Einladungstext des Südtiroler Ingenieur- und Architektenvereins – S.I.A.V. vom Oktober 1992; Stuttgarter Zeitung vom 9.5.1995 (zum Tunnel-Kongreß in Stuttgart).

(20) Stuttgarter Zeitung vom 6.2.1995.

(21) Machbarkeitsstudie, a. a. O., S. 5; zuvor: Stuttgarter Nachrichten vom 17.1.1995.

(22) Machbarkeitsstudie, a. a. O., S. 32.

(23) Machbarkeitsstudie, a. a. O., S. 34. Vorausgegangenes Zitat der Grünen aus: Alternative ist machbar ..., a. a. O., S. 17.

(24) Die Studie der KPMG Deutsche Treuhand-Gesellschaft AG ist zusammengefaßt in: Wirtschaftswoche vom 20.4.1995.

(25) Aktuelle Angaben zum Eurotunnel nach: Financial Times vom 3.3.1995 und Wirtschaftswoche vom 25.5.1995.

In Eisenbahn und Autowahn hatte ich 1991 geschrieben: „Was ist, wenn der Eurotunnel fertig-

gebaut, aber nicht oder nur mit eingeschränkter Funktion in Betrieb genommen wird?" (A. a. O., S. 520).

(26) Arbeitskreis Wasserwirtschaft (AWW), Statement zur Machbarkeitsstudie Stuttgart 21 – Mineralwasserproblematik, in: Arbeitskreis Wasserwirtschaft, 12.9.1994, S. 3 und 4.

(27) Wiedergegeben in: W. Wolf, „Autowahn und Alternative Verkehrsplanung im Mittleren Schussental“, in: Winfried Wolf, Sackgasse Auto-gesellschaft – Höchste Eisenbahn für eine Alternative, 2. erw. Auflage, Frankfurt/M. 1989, S. 73 f.

(28) Machbarkeitsstudie, a. a. O., S. 8.

(29) Zitiert in: Stuttgarter Zeitung vom 20.5.1995.

(30) Machbarkeitsstudie, a. a. O., S. 25.

(31) Entwicklungskonzept Filder, Leitbild, herausgegeben von der Kommunalentwicklung Baden-Württemberg GmbH, o. J. (1995), S. 9.

(32) Personenkilometer (Pkm): Zahl der gefahrenen Kilometer mit einem Verkehrsmittel (Pkw, Bahn usw.) multipliziert mit der Zahl der beförderten Personen. Also: Ein Pkw, der mit drei Personen besetzt über 900 km fährt, erbringt eine Verkehrsleistung von 2700 Pkm.

(33) Tonnenkilometer (tkm): Anzahl der zurückgelegten Kilometer im Güterverkehr multipliziert mit dem Tonnengewicht der transportierten Ware. Also: Wenn ein mit drei Tonnen beladener Lkw 500 km zurücklegt, ergibt das einen Wert von 1500 tkm.

(34) Was dies in Bezug auf die Produktivität bedeutet, wurde in der Zeitschrift Bessere Bahn, Köln, Nr. 3/4 1995, vorgerechnet.

(35) Machbarkeitsstudie, a. a. O., S. 12.

(36) Der Kopfbahnhof Echterdingen wird in der Machbarkeitsstudie S. 19 entwickelt.

(37) Schienenkonzept Baden-Württemberg, herausgegeben vom Verkehrsministerium, Stuttgart 1991, S. 40.

(38) Beilage zur Stuttgarter Zeitung vom 11. April 1995. Zuvor: Machbarkeitsstudie, a. a. O., S. 19.

(39) Nach: Stuttgarter Zeitung vom 11.7.1995. Trotz vielfacher Bemühungen gelang es nicht, von der Deutschen Bahn AG die offiziellen Zahlen für den Ziel- und Quellverkehr einerseits und für den Durchgangsverkehr andererseits zu erhalten. Auf meine diesbezüglichen Nachfragen wurde ich fünf Wochen lang hingehalten. Immer wieder wurde mündlich betont, daß der Durchgangsverkehr in der Zukunft höher liege als heute. Was übersetzt heißt: Sein Anteil ist heute niedrig. Ich habe hierzu inzwischen eine Anfrage beim Deutschen Bundestag eingereicht.

(40) Frankfurter Rundschau vom 17.1.1995.

(41) Entwicklungskonzept Filder, a. a. O., S. 9.

(42) Machbarkeitsstudie, a. a. O., S. 8.

(43) Extrablatt „Stuttgart 21“, in: Stuttgarter Zeitung vom 11.4.1995. Hier heißt es: „In der Machbarkeitsstudie wird der (Straßen-) Tunnel auch genannt.“ Ich konnte diese Stelle in der öffentlich präsentierten Fassung dieser Studie allerdings nicht entdecken. Der Hinweis auf diesen möglichen neuen Straßentunnel scheint sich in einem der „18 Bände mit Einzelgutachten und Detailunterlagen“ der Machbarkeitsstudie zu verbergen.

(44) Zitiert in: Stuttgarter Zeitung vom 20.5.1995; zuvor: Stuttgarter Zeitung vom 19.4.1995.

(45) Ausführlich in: Winfried Wolf, Berlin, Weltstadt ohne Auto?, Frankfurt/M. 1994, S. 218 ff.

(46) Entwicklungskonzept Filder, a. a. O., S. 6. Angaben zuvor u. a. nach: Frankfurter Rundschau vom 12.11.1994; Stuttgarter Zeitung vom 8.3.1995.

Eine ausführliche Kritik an der ICE-Technik findet sich bei Wolfgang Zängl, ICE – Die Geisterbahn, München 1993.

(47) 1993 lag die Mittlere Reiseweite bei der Deutschen Bundesbahn im Fernverkehr bei 244,7 km und bei der Deutschen Reichsbahn bei 168 km. Im Durchschnitt beider Bahnen errechnete die Deutsche Bahn AG einen Wert von 236 km. Die Mittlere Reiseweite aller Bahnfahrten (Nah- und Fernverkehr) lag danach bei 39,7 km. Nach: Daten und Fakten 1993/94, herausgegeben von der Deutschen Bahn AG.

(48) Stuttgarter Zeitung vom 7.4.1995.

(49) Stuttgarter Nachrichten vom 6.7.1995.

(50) Stuttgarter Zeitung vom 2.1.1995.

(51) Stuttgarter Zeitung vom 1.4.1995 und vom 5.4.1995.

(52) Stuttgarter Zeitung vom 21.2.1995.

(53) Armin Käfer, „Bahn auf dem Holzweg“, in: Stuttgarter Zeitung vom 24.4.1995.

(54) Schienenkonzept Baden-Württemberg, a. a. O., S. 49 f.

(55) Stuttgarter Zeitung vom 19.4.1995.

(56) Stuttgarter Nachrichten vom 16.6.1995.

(57) Frankfurter Rundschau vom 11.5.1995.

(58) Antwort der Bundesregierung auf meine Anfrage, Bundesdrucksache 13/682; Deutsche Verkehrszeitung vom 17.1.1995.

(59) Stuttgarter Nachrichten vom 17.9.1994.

(60) Hansmartin Tübinger, „... denn bei der Post ging's wirklich schnell“, in: Stuttgarter Nachrichten vom 17.9.1994.

(61) Manager Magazin, Nr. 9/1993 und Die Zeit vom 7.4.1995.

- (62) Magazin Wirtschaft – Mitteilungen und Meinungen der Industrie- und Handelskammer Region Stuttgart, Nr. 2/1995, S. 14.
- (63) In: Stuttgarter Zeitung vom 7.2.1995.
- (64) Stuttgarter Zeitung vom 11.4.1995 („Extrablatt“). Hier auch das vorangegangene Marquart-Zitat.
- (65) Armin Käfer, „Im Tunnelfieber“, in: WIFO Nr. 2/1995 (17.5.1995). An anderer Stelle wird das Projekt „Stuttgart 21“ gar in einen Zusammenhang zu dem Bau eines 17 Milliarden Mark teuren Flughafens in Hongkong gebracht. In: Zug, herausgegeben von der Deutschen Bahn AG, Nr. 2/1995.
- (66) Stuttgarter Zeitung vom 9.5.1995.
- (67) Vorausgegangene Zitate: Stuttgarter Zeitung vom 18.2.1995 (Rommel-Interview), vom 15.2.1995 (Rommel zu Fusion und „Stuttgart 21“), vom 25.2.1995 (zu Merkle), vom 14.2.1995 (Daten zur BW- und LG-Bank).
- (68) Stuttgarter Zeitung vom 17.3.1995; auch: Stuttgarter Zeitung vom 6.3.1995 (Güterverteilzentrum).
- (69) Entwicklungskonzept Filder, a. a. O., 2 Bände. Zuvor: Studie von Weidleplan Consulting GmbH Stuttgart, Stuttgart 1994. Auch: Süddeutsche Zeitung vom 22.11.1994.
- (70) ECOregio, Nr. 3/1995.
- (71) Thomas Borgmann, „Vor der Bewährungsprobe“, in: Wirtschaftsforum (WIFO), Stuttgarter Zeitung vom 17.5.1995.
- (72) Entwicklungskonzept Filder, Leitbild, a. a. O., S. 9.
- (73) Stuttgarter Zeitung vom 6.3.1995.
- (74) Stuttgarter Nachrichten vom 24.6.1995.
- (75) Wirtschaftswoche vom 4.5.1995.
- (76) Manfred Konukiewitz, „Die Stadt als Wirtschaftsfaktor“, in: Bundesbaublatt, Heft 5, Mai 1995.
- (77) Heinrich Heine, Lutezia, 2. Teil, Ed. Elster, Band 6, S. 360.
- (78) Stuttgarter Zeitung vom 30.5.1995.
- (79) Michael Mönninger, „Der Angriff der Geschwindigkeit auf Raum und Zeit“, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 21.1.1994.
- (80) Le Corbusier, Grundfragen des Städtebaus, Stuttgart o. J. (französische Originalausgabe: 1945), S. 54 und 70.
- (81) Walter Schwagenscheidt, Ein Mensch wandert durch die Stadt, Bad Godesberg 1957, S. 10 u. 21.
- (82) „Verbot für Walkman und Laptop im Flugzeug?“, in: Welt am Sonntag vom 21.5.1995. Dort auch die Zusammenfassung des Sunday Times-Beitrags).
- (83) Nach: Stuttgarter Zeitung vom 26.5.1995.
- (84) Nach: Stuttgarter Zeitung vom 7.2.1995.
- (85) Magazin Wirtschaft, a. a. O., 2/1995, S. 111.
- (86) Nach: Stuttgarter Zeitung vom 31.3.1995.
- (87) Magazin Wirtschaft Nr. 2/1995, S. 14.
- (88) Alternativen sind machbar ..., a. a. O., S. 19 u. 20.
- (89) A. a. O., S. 22 und Anhang.
- Ich halte im übrigen auch jeden positiven Bezug auf die Begrifflichkeit „lean“ („schlank“) für falsch. Einmal abgesehen von dem fragwürdigen Anknüpfen an dem offiziell gepredigten Schlankheitsideal läuft bei dem aktuell in der politischen Debatte verwandten Begriff „lean/schlank“ etc. – „schlanke Produktion“ und schlanker Staat“ – alles auf mehr Arbeitshetze und einen Abbau öffentlicher Aufgaben und Verantwortung hinaus. Faktisch sind dies Instrumente, die die Gesellschaft weiter zersetzen und das Prinzip des jeder gegen jeden fördern. Richtig ist, daß der Grüne Stadtkämmerer in Frankfurt/M., Tom Koenig, diese Politik fördert und eine „schlanke Stadt“ Frankfurt zu verwirklichen sucht, die auf massive Proteste in der Bevölkerung, bei den Beschäftigten im städtischen Dienst und bei der Gewerkschaft ÖTV stößt.
- (90) Stuttgarter Zeitung vom 6.12.1994. Dort werden mit solchen Positionen der Verkehrsplaner Hans Billinger, die Grünen-Sprecherin des Landesvorstands, Barbara Graf, und der Grünen-Sprecher Winfried Hermann zitiert.
- (91) Klaus Wizemann, „Gute ökologische Gründe, nicht sofort gegen Stuttgart 21 zu sein“, in: ECOregio Nr. 3/1995.
- (92) Nach: Stuttgarter Zeitung vom 27.4.1995.
- (93) Seit die DB-Bahnhöfe ihre Kofferkulis so ausstatteten, daß ihre Nutzung nur noch mit einem Pfand (1 oder 2 DM) möglich ist, werden diese kaum mehr genutzt. Den Reisenden erscheint es zu beschwerlich bzw. umständlich, jeweils eine Mark parat zu halten und am Ende des Transportwegs nach einem Kofferkuli-Abstellplatz, bei welchem erst eine Geldrückgabe möglich ist, Ausschau zu halten. Dies leuchtet besonders ein, wenn die in einem Bahnhof übliche Hektik berücksichtigt wird. Flughäfen hingegen, die sich offensichtlich mehr am Kunden orientieren, verzichten auf einen Pfandmechanismus oder haben einen solchen wieder abgeschafft. Sie stellen das erforderliche Personal, um abgestellte Kofferkulis wieder einzusammeln. Im März 1994 investierte beispielsweise die Rhein-Main-Flughafen AG vier Millionen Mark, um 5.000 neue Kofferkulis anzuschaffen. Die Gesamtzahl der eingesetzten Kofferkulis wurde

damit auf diesem Airport stark erhöht. (Nach: Frankfurter Rundschau vom 29.3.1994). Hier wird praktisch demonstriert, wie man Kundinnen und Kunden entgegenkommt – im Luftverkehr – bzw. wie solche vergrault werden – bei der Bahn.

(94) Bis hier ist dieser Punkt weitgehend identisch mit den entsprechenden Forderungen der Grünen. Siehe „Alternativen sind machbar ...“, a. a. O., S. 31 f.

(95) Wir beschränken uns auf Wege, welche durch die städtische Politik zumindest indirekt, teilweise direkt beeinflusst werden können. Insbesondere ist die Problematik der Berufswege hier ausgeklammert. Bei diesen handelt es sich zweifellos um diejenige Verkehrsart, bei denen die großen Wegelängen am schwierigsten zu reduzieren sind. Da diese Streitschrift sich auf die Kritik eines Großprojektes im Raum Stuttgart konzentriert, erscheint der Verzicht auf Vorschläge für kürzere Berufswege – und damit die Skizze für ein anderes Wirtschaften – vertretbar.

(96) Hier ist nicht einmal die Rede von den „Kosten“, die bei den von Ikea gefertigten Möbel selbst anfallen:

- in Form extrem langer Wege als Folge einer internationalen Arbeitsteilung, bei welcher alle Transportwege von Steuerzahlenden massiv subventioniert werden

- als Folge der besonders extremen Ausbeutung von Arbeitskräften und deren gesundheitlicher Schädigung (z. B. durch Formaldehyde).

(97) Die Grünen propagieren in ihrem Text „Alternativen sind machbar ...“ die Konzeption eines „Gewerbesteuerpools“, um „den Kampf der Gemeinden um Gewerbesteuerzahler aufzubrechen“: „Nicht allein die Standortgemeinde soll aus Industrie- und Gewerbeansiedlung profitieren, sondern auch jene Gemeinden, die sich für regionale Erfordernisse bewußt beschränken.“ (a. a. O., S. 31).

Dem dahinter stehenden Grundgedanken ist zuzustimmen. Dieser ist auszuweiten im Sinne dessen, was oben im Textteil zur Bekämpfung der „langen Wege“ gesagt wird.

(98) Für Berlin (West) errechnete Dieter Apel vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (Difu) als Kosten für einen Personenkilometer im Straßenverkehr der Stadt 71 Pfennige und als Kosten für einen Personenkilometer im öffentlichen Verkehr (BVG) 39 Pfennige. In diese Berechnung flossen die sozialen und ökologischen Kosten mit ein. Selbst wenn die privat zu tragenden Kosten ausgeklammert werden und ausschließlich die staatlichen und städtischen Kosten Berücksichtigung finden, lag im Jahr 1985 das

Defizit des West-Berliner Straßenverkehrs mit zwei Milliarden Mark mehr als doppelt so hoch wie dasjenige der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG). Nach: Dieter Apel, „Die gesamtwirtschaftlichen Kosten des Personenverkehrs in einer großen Stadt“, in: Verkehr und Technik, Heft 4, 1989, S. 117 ff.

Die Kölner Verkehrsbetriebe (KVB) gaben eine Studie in Auftrag, die zu dem Ergebnis gelangt, daß die Stadt Köln durch die Transportleistung der KVB einen „volkswirtschaftlichen Nutzen von 1,5 Milliarden Mark“ im Jahr bezieht. Würde die KVB-Leistung mit dem motorisierten Individualverkehr erbracht, entstünden zusätzliche Kosten in dieser Höhe. Nach: Kölner Stadtanzeiger vom 24.3.1990.

Die Stadtverwaltung von Wiesbaden ließ in einer ökologisch-ökonomischen Gesamtrechnung festhalten, daß die Allgemeinheit jeden Kilometer, den ein Fahrgast in der Stadt im Bus zurücklegt, zwar mit 20 Pfennig subventioniert, daß die Steuerzahlenden jedoch jeden Kilometer, der im privaten Autoverkehr zurückgelegt wird, mit 25 Pfennigen bezuschussen müssen. Nach: Süddeutsche Zeitung vom 8.9.1992.

(99) „Alternativen sind machbar ...“, a. a. O., S. 16.

(100) „Eine Emnid-Umfrage ergab, daß in Ostberlin 49 Prozent der Haushalte keinen eigenen Wagen haben, in Westberlin sind es 47 Prozent.“ Nach: Berliner Zeitung vom 23.12.1993.

(101) Hierauf weist der Stadtplaner Dr. Egon Grund, Karlsruhe, hin: „Die in letzter Zeit publizierten Planungen für ‘autofreie Wohngebiete’ werden von marginaler Bedeutung bleiben, falls die Rahmenbedingungen nicht so verändert werden, daß Autofahren spürbar unattraktiver wird.“ Egon Grund, „Fußgängerzonen und motorisierter Individualverkehr“, in: Verkehr und Technik, Heft 6, 1995, S. 6 (Sonderdruck).

(102) In Zeiten, in denen die öffentlichen Verkehrsbetriebe den überwältigenden Teil des motorisierten Nahverkehrs bewältigten, wiesen diese keine Defizite oder nur marginale auf. Dies war mit ein Grund, weshalb dieser Verkehrsmarkt bis in die 20er Jahre hinein von privaten Unternehmen dominiert war. siehe W. Wolf, Berlin – Weltstadt ohne Auto?, a. a. O., S. 45 ff und S. 282 ff.

Auch heute zeichnet sich eine entsprechende Tendenz ab: Verkehrsbetriebe, die wie diejenigen in Karlsruhe, einen relativ großen Teil des motorisierten Verkehrs auf sich ziehen können, haben den mit Abstand besten Kostendeckungsgrad.



Felix Berschin

„Stuttgart 21“ – Optimierter Kopfbahnhof mit integriertem Taktverkehr

Vom Bundesverkehrsminister bis zu den Stuttgarter Gemeinderäten klammert sich die Mehrheit der Politiker an die Vision „Stuttgart 21“, ohne das „Modellprojekt“ je auf seine Tauglichkeit überprüft zu haben. Der VCD-Landesvorstand hat das Projekt bis ins Detail untersucht und hinterfragt. Die aufgedeckten Schwachstellen kommen einer Enthüllung gleich.

Die aufgezeigte, vom VCD entwickelte Alternative „S21 Light“ hält am Kopfbahnhof fest und bietet für weniger Geld mehr Nutzen für Stuttgart und die Region.

Die Zahl acht als großer Wurf

Am 16. Januar wurde die Machbarkeitsstudie zu Stuttgart 21 vorgestellt, acht Monate später, am 7. November, die vertiefende Vorstudie zu dem Projekt. Geplant wird nach wie vor der Bau eines achtgleisigen Durchgangsbahnhofs in Querlage. Wenn Züge auf ein und demselben Gleis in den Bahnhof ein- und wieder ausfahren können, so die Idee, dann reichen acht Bahnsteiggleise für den weiteren Betrieb, statt der bisher bestehenden 16 Gleise des Kopfbahnhofs, die nur einseitig angebunden sind.

Außerdem hatte man festgestellt, daß bei einer Querlage des neuen Bahnhofs acht vollwertige Gleise mit 420 Meter Länge zugleich das baulich zu verwirklichende Maximum darstellen. Vom Wagenburgtunnel im Osten und dem schmalen Durchfahrtsfenster über der S-Bahn in Höhe der Südwest LB sowie dem 90-Grad-Bogen bei der Zufahrt im Westen wird der neue Bahnhof in der Entwicklungslänge eingeengt.

Bereits ein neuntes und ein zehntes Gleis, für über 200 Millionen Mark realisierbar, wären in der nutzbaren Länge beschränkt und durch ihre Seitenlage nicht mehr vollwertig an die Zu- und Abfahrtswege anbindbar. Jede weitergehende Anforderung würde ein wesentlich anderes „Stuttgart 21“ bedingen; das ist der Grund, warum die von Umwelt- und Verkehrsverbänden geforder-

te Erweiterung um ein neuntes und zehntes Gleis derzeit nicht ernsthaft in Erwägung gezogen wird. Man ist sich nicht einmal einig, ob überhaupt – für wenige Millionen Mark – eine Erweiterungsoption offengehalten werden soll.

Experten contra Betriebskonzept

Nachdem das Planziel „acht Gleise“ theoretisch feststand, galt es nun ein Betriebskonzept zu finden, das einerseits die politisch erforderlichen Potentialverlagerungen plausibel macht und andererseits diesem neuen Bahnhof gerecht wird. Die Randbedingungen für das Betriebskonzept waren schnell gefunden:

- die Zahl der Linien muß den politischen Anforderungen nach dichterem ICE-Verkehr (2–3 Fahrten je Stunde) und den Anforderungen des CityBahn-Konzepts Rechnung tragen;
- die Zahl der Linien muß den politischen Anforderungen nach dichterem ICE-Verkehr (2–3 Fahrten je Stunde) und den Anforderungen des CityBahn-Konzepts Rechnung tragen;
- die Züge passieren den Bahnhof grundsätzlich mit einer Haltezeit von zwei Minuten; einzige Ausnahme ist die wechselseitige Verknüpfung der IR-Linien Mannheim – Ulm – Lindau mit Karlsruhe – bzw. Zürich – Nürnberg;

- die Fahrzeiten der Züge werden aus Richtung Zuffenhausen anhand der heutigen bzw. anhand der für 1998 geplanten Vorstufe angenommen und einfach auf die Richtungen Bad Cannstatt bzw. Filder projiziert.

Das so gebastelte Betriebskonzept (vgl. Bild DB-Betriebskonzept) wurde anschließend von Prof. Wulf Schwanhäuber aus Aachen begutachtet. Der urteilte vorsichtig: „Es ist zu bezweifeln, ob auch in Zukunft diese ausgezeichnete Fahrplanqualität zu gewährleisten ist.“ In der Praxis würden selbst bei stark vertakteten Verkehren Ankunfts-häufigkeiten mit 0,85 angetroffen, im Falle DB-Betriebskonzept würden aber nur 0,68 erreicht. Schwanhäuber: „Es wurde ein sehr bemessungsgünstiger Fahrplan unterstellt. ... Die Reserven betragen rechnerisch Null beziehungsweise 20 Prozent je Richtung“.

Schwanhäuser meinte allerdings auch, daß „bei 10 Gleisen mit einer nahezu sehr guten Betriebsqualität zu rechnen wäre.“ Eine zukunfts-sichere Bemessung auch bei Vollauslastung der Zulaufstrecken noch „eine bessere als mangelhafte Betriebsqualität“ aufweisen solle. Kritisch merkte der Experte an, daß die vorgesehenen Haltezeiten mit 2,0 Minuten sehr knapp bemessen sei: „Bereits bei 3,0 Minuten reicht die geplante Kapazität nicht mehr aus“.

Die fehlenden Kapazitätsreserven des achtgleisigen Bahnhofs werden bei Betrachtung des unterstellten Betriebsprogramms überdeutlich. So wurden im Zulauf mehrfach Zugfolgezeiten von zwei bis drei Minuten unterstellt. Selbst wenn diese Zeiten technisch eingehalten werden können, so führen sie zusammen mit fehlenden Bahnsteigreserven zu erheblichen Risiken im Betriebsablauf. Auch die veranschlagten Haltezeiten von zwei Minuten dürften illusorisch sein. So hat der ICE bereits heute Haltezeiten von vier Minuten aufgrund des Fahrgastwechsels und nicht etwa wegen des Fahrtrichtungswechsels (für diesen werden lediglich 30 Sekunden benötigt). Außerdem braucht der heutige ICE aufgrund einer Fehlkonstruktion allein zum Schließen der Türen 45 Sekunden. Auch das ist bei Stuttgart 21 nicht einkalkuliert.

Verratene Vision: der Integrale Taktfahrplan

Durch die Planungsmaxime, mit möglichst wenig Zufahrtsgleisen und möglichst wenig Bahnsteigkanten ein Maximum an Zügen durch den Stuttgarter Hauptbahnhof zu schleusen, geriet ein anderes Planungsziel, der Integrale Taktverkehr ins Hintertreffen. Wie die Fahrplanlagen der Züge harmonisieren, wurde angesichts der selbstgesetzten Sachzwänge scheinbar irrelevant, was sich auf die Umsteigezeiten der Passagiere auswirkt: Obwohl auf allen CityBahn-Linien mindestens alle 30 Minuten gefahren wird, betragen die durchschnittlichen Umsteigezeiten der Linien untereinander, einschließlich der durchgebundenen Linien 14 Minuten. Geht man davon aus, daß in Schwachlastzeiten die Linien nur stündlich gefahren werden können, so erhöhen sich die Umsteigezeiten auf 25 Minuten zum Fernverkehr. Innerhalb des Fernverkehrs betragen die mittleren Umsteigezeiten 19 Minuten, obwohl der ICE alle 20 Minuten verkehrt. Geht man auch hierbei davon aus, daß das Angebot teilweise wesentlich dünner ausfällt – es sind bereits Überlegungen der DB im Gange, eine der beiden InterCity-Linien Stuttgart-München einzuschränken – kann durchaus damit gerechnet werden, daß die Verlustzeiten beim Übergang innerhalb des Fernverkehrs und von Nah- zum Fernverkehr im Mittel 30 bis 35 Minuten betragen. Dies gibt inzwischen auch die DB zu. „Wartezeiten von bis zu einer halben Stunde ließen sich im Einzelfall nicht vermeiden“. Im übrigen sei für Stuttgart gar kein Integraler Takt anzustreben, da ja sowieso dauernd Züge in alle Richtungen fahren. Dies kann die DB leicht sagen, da ja nicht sie die neuen Züge bezahlt, sondern das Land als Besteller diese erst einmal finanzieren muß. Bei einem Zuschußbedarf je Zugkilometer von über 20 Mark kein leichtes Unterfangen. Damit wird der im Bereich Fernbahn, S-Bahn und Stadtbahn, was die Fußwege betrifft, auch in der Stuttgart-21-Version durchaus günstige Stuttgarter Bahnhof doch wieder zum Wartebahnhof. Bei einer deutlichen Steigerung der Zugzahlen ist die Stagnation der Umsteigezeiten im Bahnhof ein deutlicher Be-

leg dafür, daß die Verknüpfungssituation im Hauptbahnhof mit Stuttgart 21 nicht besser, sondern schlechter wird.

Damit sind auch die angesprochenen Fahrzeitgewinne dank der „Durchbindungen“ der CityBahn-Züge verglichen mit den Fahrzeitverlusten der großen Mehrzahl der Reisenden, die weiterhin umsteigen müssen, vernachlässigbar. Zwar erhöht das Betriebskonzept von Stuttgart 21 nicht unbedingt die derzeit vorhandenen Umsteigezeiten – bei allerdings wesentlich niedriger Bedienungsdichte – jedoch verbaut der derzeit geplante Bahnhof jede Möglichkeit den Stuttgarter Hauptbahnhof zur schnellen Verknüpfungsdrehscheibe auszubauen, wie es von einem Bahnhof mit europaweitem Vorbildcharakter eigentlich erwartet werden könnte.

Fernverkehr und Nahverkehr im ITF

Die Anforderungen des ITFs sind im Stuttgart Hauptbahnhof spielend leicht umzusetzen. Stuttgart zeichnet sich durch nahezu optimale Fahrzeitabstände (durch 15 beziehungsweise 30 Minuten teilbar) zu den Nachbarknoten aus. Im Fernverkehr sind hier zu nennen (vgl. Grafik ITF Zielstufe Bad.-Württ.):

- Mannheim knapp 45 Minuten
- Ulm knapp 30 Minuten (NBS direkt, ohne Flughafen)
- Nürnberg knapp 120 Minuten; ferner Crailsheim mit knapp 60 Minuten (Neigetechnik)
- Würzburg knapp 120 Minuten (Neigetechnik)
- Zürich knapp 180 Minuten; ferner Tuttlingen mit knapp 90 Minuten (Neigetechnik)
- Karlsruhe knapp 45 Minuten über Bruchsal
- Pforzheim knapp 30 Minuten
- Heilbronn knapp 30 Minuten (mit Ausbaumaßnahmen und Neigetechnik)
- Aalen knapp 60 Minuten
- Tübingen knapp 60 Minuten (Neigetechnik)

Aus diesen Abständen folgen auch großräumig optimale Fahrzeiten zu zentralen Knoten:

- Frankfurt 90 Minuten
- München 90 Minuten
- Köln 150 Minuten
- Zürich 180 Minuten

● Straßburg 90 Minuten

● Nürnberg 120 Minuten

Die Systematik des integralen Prinzips im Fernverkehr wurde bereits in der ITF-Zielstufe Südliches Baden-Württemberg von DB/ SMA/EWI zu Grunde gelegt. Das heißt, die gesamten Planungen des Regionalverkehrs (Knoten Tübingen, Sigmaringen, Tuttlingen, Lindau, ...) beruhen auf diesem Konzept. Ein weiterer Baustein der ITF-Zielstufe ist die Einführung einer InterRegio-Verbindung von Stuttgart nach Lindau mit einer Fahrzeit von unter zwei Stunden. Neben einer schnellen Anbindung nach Oberschwaben, würde dieser InterRegio eine Verbindung von Ulm nach Tübingen mit einer Fahrzeit von unter einer Stunde (mit Umsteigen in Wendlingen (NBS) oder auch Neuhausen). Im Betriebskonzept der Deutschen Bahn ist diese Strecke mit Umsteigen am Flughafen eingeplant und dauert dann stolze 1,34 Stunden.

Insgesamt scheint die Führungsriege der DB die Systematik des Integralen Taktverkehrs noch gar nicht richtig verstanden zu haben. So man immer mehr dazu über, korrespondierende Fernverkehrsanschlüsse zu Gunsten von schnellen Linienläufen aufzugeben. Die Beliebigkeit der DB-Fernverkehrsplanung wird auch beim Vergleich Zielstufe ITF Rhein-Main und Betriebskonzept Stuttgart 21 deutlich. So stimmen in keinen einzigen Fall die unterstellten Fahrzeiten der ICE Züge überein. Auch fehlen hier eine ICE- und eine IR-Linie ganz, die in Stuttgart allerdings plötzlich wieder auftauchen.

Gerade in Anbetracht etlicher Trassenkonflikte zwischen Fern- und Nahverkehr und der Notwendigkeit, den Regionalverkehr als Zubringer zum Fernverkehr auszurichten, wäre es dringend notwendig, Fern- und Nahverkehr zusammen in einen integralen Takt einzupassen und so die optimale Systemgeschwindigkeit des Öffentlichen Verkehrs zu erreichen. Vor diesem Hintergrund hat sich der VCD für die Autobahntrasse zwischen Stuttgart und Ulm entschieden, weil über diese die Fahrzeit Stuttgart – Ulm auf eine halbe Stunde gedrückt werden kann, so daß in Stuttgart und Ulm optimale Fahrplanknoten entstehen. Gerade weil es dem Fernverkehr an einen überzeugenden Bedie-

nungskonzept fehlt, ist es wichtig, den ITF als System von Nah- und Fernverkehr zu begreifen und gerade wegen seiner Strenge, hier keine isolierten Produktplanungen zuzulassen. Daher ist das im ITF-Zielzustand unterstellte Fernverkehrsprogramm mit seiner Systematik und Ausdehnung auf das gesamte Fernnetz auch für Stuttgart 21 zu Grunde zu legen.

Zur ganzen Stunde können sich in Stuttgart 11 Fernverkehrs- und RegionalExpress-Zügetreffen, die alle untereinander Anschlüsse bilden. Die von der DB im Zuge der Stuttgart-21-Planung aufgestellte Behauptung, ein solcher Megaknoten sei nicht realisierbar, da die notwendigen Zulaufstrecken überhaupt so nicht ausbaubar sind, ist wenig überzeugend: Auch in den bisherigen Planungen zum Integralen Taktfahrplan, die sowohl für Nord- als auch Süd-Baden-Württemberg unter DB-Beteiligung durchgeführt wurden, wurde immer davon ausgegangen, daß in Stuttgart und anderen großen „Knoten“ wie Ulm oder Mannheim eine Trennung von Fern- und Regionalverkehr vorzunehmen ist, eben weil die Zulaufstrecken nicht so weit ausbaubar sind, daß Fern- und Nahverkehr mit akzeptablen Verknüpfungszeiten kombiniert werden können.

Neben dem Fernverkehr mit seinen Zubringern ausgesamt Württemberg muß aber auch der CityBahn-Verkehr (StadtExpress) in den Integralen Taktfahrplan eingepaßt werden. Denn neben einer Durchbindung der Züge kann vor allem eine Korrespondenz der Züge zu den Knotenzeiten untereinander alle Verbindungen im weiteren Großraum Stuttgart deutlich beschleunigen. Da die Kapazitäten zu den Fernverkehrszeiten erschöpft sind, ist es konsequent, diese Verknüpfungen in den Zwischenzeiten (zur Viertel- und Dreiviertelstunde) vorzunehmen. Die CityBahn braucht hierfür zunächst sieben bis acht Bahnsteiggleise und einen Ausbau des Zulaufs vor allem von Zuffenhausen her.

ITF und die Zahl der Zufahrtsgleise

Ein Argument der DB gegen einen Integralen Taktfahrplan und für Stuttgart 21 ist, daß bisher keine Seite Interesse daran zeige, die Zufahrtskapazität des Stuttgarter Haupt-

bahnhofs auszuweiten, ein ITF jedoch nur realisierbar sei, wenn, im Idealfall, jeder Zug sein eigenes Zufahrtsgleis habe. Tatsächlich funktioniert ein ITF zwar um so besser, je mehr Züge gleichzeitig den Bahnhof anfahren und verlassen können, doch auch die heutigen Anlagen eröffnen bereits zahlreiche Möglichkeiten.

Zukünftige Kapazitätserweiterungen aber wären bei Realisierung der derzeitigen Stuttgart-21-Planung verbaut: Der Zulauf aus dem Bereich Zuffenhausen (Bündel von drei Strecken) verschlechtert sich gegenüber den heutigen Möglichkeiten, da die parallele Fahrmöglichkeit über die S-Bahn und Gütergleise aufgegeben wird. Damit wird bei Stuttgart 21 der Zulauf von Zuffenhausen zum entscheidenden Engpaß.

Durch den Neubau der Strecke ab Pragtunnel in einem neuen Tunnel, werden etwaige Erweiterungen mit erheblichen Mehrkosten zu Buche schlagen, während heute das fünfte und sechste Gleis zwischen Hauptbahnhof und Zuffenhausen noch verhältnismäßig einfach zu verlegen wäre.

Im ITF können dank der Bündelung von Einfahrt- und Ausfahrzeiten vielfach auch Gegengleise mitbenutzt werden. Auf diese Weise können mehrere Züge gleichzeitig ein- und ausfahren. Dagegen sind im Stuttgart-21-Bahnhof beide Richtungen strikt getrennt, so daß auch diese Möglichkeit ausscheidet. Unterstellt man, es gäbe diese Möglichkeit, so müßte der neue Bahnhof dennoch mindestens 10 Gleise aufweisen, um die dann möglichen Zugfahrten aufzunehmen.

Sagenhafte Zugvermehrung

Stuttgart 21 wirbt mit Zuwächsen von 50 Prozent beim Fernverkehr und 80 Prozent bei den Nahverkehrszügen. 50 Prozent mehr Fernverkehrszüge klingen durchaus vielversprechend, denkt doch die DB derzeit daran, zum Beispiel den InterRegio weitgehend abzuschaffen. Allerdings rechnet sie mit den Neubaustrecken nach Mannheim (bestehend) und Ulm mit einer Verdopplung der Reisendenzahl. Jedenfalls sind diese unterstellten Zugzahlsteigerungen auch bei der Zielstufe für den Integralen Takt mit dem bestehenden Kopfbahnhof berücksichtigt.

Ganz anders die Aufstellung im Nahverkehr: Die 80 Prozent mehr Züge beziehen sich auf den ganzen Tag. In der Hauptverkehrszeit (6 bis 8 Uhr) ist kein einziger Zug mehr drin. Ganz im Gegenteil würden entfallen:

- ein Zug von Pforzheim – Ludwigsburg
- ein Zug von Aalen – Schorndorf
- zwei Züge von Geislingen – Göppingen.

Selbst die vier Züge nach/von Tübingen je Stunde werden heute bereits in der Hauptverkehrszeit angeboten.

Damit leistet Stuttgart 21 keinerlei Beitrag zur Bereitstellung eines besseren Angebotes in der Verkehrsspitze, obwohl gerade hier schon heute die größten Engpässe liegen. Die 80 Prozent mehr Züge müssen bestellt werden und treten tagsüber und abends auf. Diese Zugzahlsteigerung ist auch im heutigen Kopfbahnhof machbar. So zeigen die Studien für den integralen Taktfahrplan in der sofort zu realisierenden Vorstufe genau die gleiche Zugzahl im Nahverkehr.

Fahrzeitgewinne fraglich

Hohe Reisezeitgewinne sollen durch die Durchbindungen erreicht werden. Bei den durchgebunden Linien werden Fahrzeitgewinne von 15 bis 40 Minuten angegeben. Eine genauere Betrachtung zeigt aber, daß bereits hier gemogelt wurde. So beträgt die Eilzugfahrzeit Mühlacker – Geislingen heute schon 102 Minuten und nicht 113 Minuten, wie angegeben. Von Ludwigsburg nach Esslingen sind es bei Stuttgart 21 keine 19 Minuten (die Linie von Heilbronn fährt nach Horb) sondern 51 Minuten mit der CityBahn, da die Linie nach Plochingen just dann abfährt, wenn die Heilbronner Züge ankommen. Die Fahrzeit Horb – Heilbronn liegt heute bei zwei Stunden (und nicht 2 ¼ Stunden). Die bei Realisierung von Stuttgart 21 veranschlagten 96 Minuten sind nur dann zu erreichen, wenn auf zahlreiche Halte verzichtet wird. Daß man heute von Schwäbisch Hall bzw. Aalen nach Tübingen in Bad Cannstatt umsteigt, hat man bei den Fahrzeitberechnungen geflissentlich unterschlagen. Insgesamt fallen der DB bei Fahrzeitverbesserungen nur die durchgebundenen Linien ein. Bei den nicht durchgängig befahrenen

Verbindungen darf hingegen weiterhin fleißig gewartet werden, da enge Verknüpfungen fehlen.

Im Fernverkehr wird mit Stuttgart 21 vor allem eine Beschleunigung von Mannheim nach München um eine halbe Stunde assoziiert. Unterschlagen wird hierbei, daß der Großteil dieses Fahrzeitgewinnes auf das Konto der sowieso fest eingeplanten Neubaustrecke Stuttgart – Ulm geht. Genau betrachtet, geht es bei Stuttgart 21 tatsächlich nur um einen Fahrzeitunterschied von vier Minuten zwischen Mannheim und Ulm, verglichen mit einer Neubaustrecke, die vom Hauptbahnhof über Cannstatt – Mettingen führen könnte. Für Sprinter-Züge Frankfurt – München (ohne Halt in Stuttgart) schmilzt der Reisezeitvorteil weiter, da diese auch über Münster geführt werden können.

Zur Station Mitnachtstraße

Neben den CityBahn-Durchbindungen wirbt Stuttgart 21 mit der neuen Umsteigestation Mitnachtstraße. Durch diese wird die Verbindung Bad Cannstatt – Zuffenhausen um zwei Minuten beschleunigt. Vor lauter Begeisterung über die neue Umsteigehaltestelle wird aber vernachlässigt, daß diese Station die Fahrzeit für 94 Prozent der Nutzer, nämlich die, die nicht in Stuttgart Hbf über Eck umsteigen, sich um eine Minute verlängert. Dies ist insbesondere aus Richtung Bad Cannstatt kritisch, da hier die S-Bahn an der Kapazitätsgrenze fährt und eine Fahrzeitverlängerung hier sehr kontraproduktiv wirkt. Damit dürfte die Station Mitnachtstraße, saldiert man Fahrzeitverlängerungen und Verkürzungen, keine Verbesserungen mit sich bringen. Übrigens sind die zwei Minuten unterstellte Fahrzeitverkürzung im Betriebsprogramm auch gar nicht realisiert, da dieses nach wie vor von einer Eckverknüpfung am Hauptbahnhof ausgeht.

Die neue Verknüpfung an der Mitnachtstraße bringt sogar betriebstechnische Nachteile. So verlängert sich die zweigleisige Stammstrecke und damit der Engpaß um zwei Kilometer. Schon die Station Mitnachtstraße ist nur zweigleisig vorgesehen. Damit wird die heute bestehende Möglichkeit, die S-Bahn-Station Hauptbahnhof viergleisig

auszubauen, und damit den entscheidenden Engpaßfaktor im Stuttgarter Netz zu beseitigen, endgültig verbaut.

Die Mär vom Abhängen des Stuttgarter Hauptbahnhofs

Es wird gesagt, erst mit Stuttgart 21 wäre gesichert, daß Stuttgart an den Hochgeschwindigkeitsverkehr angeschlossen wird. Projekte wie Rosensteinbahnhof oder Fernbahnhof Cannstatt schürten tatsächlich diese Angst. Doch spätestens seit der Entscheidung für die Heimerl-Trasse sind derartige Projekte endgültig vom Tisch. Vielmehr wurde davon ausgegangen, daß der Hauptbahnhof angefahren wird und die Anbindung der Neubaustrecke über Cannstatt – Untertürkheim – Mettingen erfolgt. Eine Umfahrung wäre nur über Münster möglich und nur für Sprinterzüge (Frankfurt–München nonstop) sinnvoll. Die DB ging auch bisher immer davon aus, daß allein wegen des Reisendenpotentials mindestens zwei ICE pro Stunde Stuttgart anfahren sollten. Ob dann in einem Halbstundentakt eine dritte Linie notwendig ist, die dann dank ihrer Führung über den Flughafen zwischenzeitlich vom nächsten ICE überholt wird, ist sehr zweifelhaft. Und eine Garantie gegen durchfahrende Züge bietet der Stuttgarter Tiefbahnhof nicht. Vielmehr kann hier dann sogar mit 120 Kilometer in der Stunde durchgerauscht werden, während dies heute im Kopfbahnhof gar nicht möglich ist. Die Abbindungsangst Stuttgarts ist sicher unnötig, wenn man bedenkt, daß zum Beispiel die 270.000 Einwohner-Stadt Wiesbaden zukünftig neu mit einem Kopfbahnhof in den ICE-Verkehr eingebunden wird, obwohl dies Fahrzeitverluste von über zehn Minuten bedeutet. Wegen fünf bis acht Minuten wird die DB im Grundtakt keine Züge an Stuttgart bzw. an den 2,5 Millionen Einwohnern der Region vorbeifahren lassen.

Der angebliche Engpaß

Stuttgart 21 hat es bestens verstanden, den Kopfbahnhof als wenig leistungsfähig und unmodern hinzustellen. Doch die Zahlen sprechen eine andere Sprache. Stuttgart ist heute der pünktlichste Knotenbahnhof im

DB-Netz. Stuttgart bewältigte vor der S-Bahn mehr als doppelt so viele Züge wie heute (1961: 672 Züge pro Tag, 1995: 296 pro Tag). Mit dem Einsatz von Wendezügen und Triebzügen (heute schon der ICE, zwei Inter-Regio-Linien und die Züge nach Tübingen) braucht zukünftig in Stuttgart kein Zug mehr einen Lokwechsel zu machen. Die hierdurch möglichen Durchbindungen aller Linien erlauben auch die Rücknahme der Rangierfahrten von heute über 600 auf gerade noch 100 Fahrten pro Tag. Dadurch bestehen im Stuttgart Hauptbahnhof keinerlei Engpässe mehr. Vielmehr werden sich die heute schon bestehenden Engpässe auf den Zulaufstrecken von Bad Cannstatt und Zuffenhausen her weiter zuspitzen. Doch diese blendet Stuttgart 21 aus. Ebenso wird ignoriert, daß Stuttgart bereits heute einen vorbildlich ausgestatteten Kopfbahnhof besitzt. So kann in Stuttgart in den Hauptrichtungen Mannheim – Ulm und umgekehrt in beide Richtungen ohne gegenseitige Behinderungen gefahren werden, was zum Beispiel im doppelt so stark belasteten Kopfbahnhof Frankfurt Main nicht möglich ist. Der Stuttgart Hbf bietet eine Fußgängerunterführung und hat damit auch in der Bahnsteigmitte kurze Umsteigewege. Der München Hbf leistet sich inklusive seiner zwei Flügelbahnhöfe diesen „Luxus“ nicht.

Neben der verzerrt dargestellten Betriebs-situation wird behauptet, daß der „Schrott“ (die heutigen Gleisanlagen) angeblich nicht mehr zu unterhalten seien. Richtig ist, daß der Unterhalt von Bahnanlagen unter dem Betrieb nicht günstig ist, aber auch der Unterhalt von Tunnelanlagen bereitet der DB schon heute Sorgen. Stuttgart 21 wirbt damit, daß der Abriß des alten „Schrotts“ Reinvestitionen von 1,3 Milliarden Mark einspart. Diese angeblichen Reinvestitionen wurden von Professor Heimerl anhand von Abschreibungszeiträumen „ermittelt“. Da die Anlagen schon alle 70 Jahre alt sind, stehen sie, nach seiner Rechnung, zum Ersatz an. Daß dies eine Milchmädchenrechnung ist, die Anlagen werden erst dann erneuert, wenn es technisch notwendig ist und nicht wenn die Buchhalter sie abgeschrieben haben, interessiert nicht.

Wäre dies aber so, müßte die DB AG wegen fehlender Rückstellungen für Ersatzinvestitionen abgeschriebener Anlagen unverzüglich zum Konkursrichter.

Der Filderbahnhof – ein Flop

250.000 Reisende sollen am Filderbahnhof Flughafen in die ICE- und IR-Züge ein- und aussteigen. Dies sind gerade mal 13 Fahrgäste je Zug. Die Messe würde nochmals sieben Ein- und Aussteiger je Zug bringen (Marktanteil für die Bahn im Fernverkehr berauschende 25 Prozent). Dafür ist der ICE nach Ulm sieben Minuten und der IR nach Horb zwei Minuten länger unterwegs. Dadurch soll übrigens auch der Luftverkehr profitieren, dessen 170.000 Fluggäste im Durchschnitt nur 480 Kilometer weit fliegen!

Im Nahverkehr sollen am Flughafenbahnhof neun Leute je Zug ein- und aussteigen, wofür die Tübinger und Reutlinger Fahrgäste, die zu 92 Prozent nach Stuttgart wollen, mit sechs Minuten Fahrzeitverlängerung bestraft werden. Hinter vorgehaltener Hand ist zu erfahren, daß der Umweg Flughafenbahnhof erhöhte Betriebskosten und vergraulte Kunden, das heißt Verluste von rund 30 Millionen Mark pro Jahr bringen würde.

Von der „City Neu“ auf den bisherigen Gleisanlagen profitiert die Eisenbahn im Fernverkehr mit einem dürftigen Marktanteil von ganzen 22 Prozent; 73 Prozent gehen auf das Konto der Straße.

Alle zahlen mit

Ohne den Schadensersatz für nicht erzielte Verkaufserlöse bei den Grundstücken einzurechnen, ist die öffentliche Hand mit 2,1 Milliarden Mark beim Projekt Stuttgart 21 dabei. Während der Bund lediglich 886 Millionen Mark in Stuttgart 21 einbringt, die er auch für die Neubaustrecke Mettingen – Wendlingen aufzubringen hätte, engagiert sich das Land mit eigenen bzw. von ihm zu disponierenden Bundesmitteln für den Nahverkehr in der Größenordnung von 878,3 Millionen Mark. Stadt Stuttgart und Region bringen nochmals 131,7 Millionen Mark ein – insgesamt 2,1 Milliarden Mark öffentliche Gelder. Beim Preisstand von 1/93 und Fertigstellung 2008 natürlich zuzüglich der Preis-

steigerungen, die bei derartigen Großprojekten erfahrungsgemäß leicht bis zu 200 Prozent erreichen können. Während der Bund sich immerhin noch die Hälfte seiner Gelder verzinsen läßt, sind die Gelder des Landes verloren und werden dem Nahverkehr an anderer Stelle fehlen. So beträgt der Investitionssatz aus Regionalisierungsmitteln und Gemeindeverkehrsfinanzierungsmitteln ab 1997 beim Land gerade 360 Millionen Mark fürs ganze Land, wobei S- und U-Bahn Stuttgart heute schon über die Hälfte der Gelder binden. Eigentlich wären daher für den Mittleren Neckarraum mehrere Nullrunden gerechtfertigt. Zumal auch in der Vergangenheit 70 Prozent aller in Baden-Württemberg vergebenen Mittel, etwa für den Umbau des Pragsattels oder den Ausbau der Weinsteige, hierher geflossen sind.

In Anbetracht der marginalen verkehrlichen Verbesserung durch Stuttgart 21 und der wesentlich billigeren und zukunftsöffneren alternativen Planungsmöglichkeiten verschwendet dieses vor allem von Politikern forcierte Prestigeprojekt unverzichtbare Investitionsmittel für den ÖPNV im ganzen Land.

Pkw-Verkehr in Stuttgart nicht zu bewältigen

Dreist ist auch der Verkauf von Bahngelände im Rahmen von Stuttgart 21 an die Konkurrenz auf vier Rädern. Gerade mal 40 Prozent der Fahrten der zukünftigen Bewohner dieser Flächen in Toplage mit besten ÖV-Anschluß sollen umweltgerecht erledigt werden. 60 Prozent fallen dem Autoverkehr zu. Dies macht 55.000 zusätzliche Autofahrten pro Tag im Stuttgarter Kessel. Die Planer der neuen City Stuttgarts gehen stillschweigend vom Rosensteintunnel der B 10 aus. Verkrachten doch die Heilbronner Straße mit 71.000 Kfz, die Cannstatter mit 88.000 Kfz, der Wagenburgtunnel mit 40.000 Kfz und die Schillerstraße mit 65.000 Kfz pro Tag keinen weiteren Autoverkehr.

Die Alternative kostet 1,8 Millionen Mark. Die verkehrlichen Wirkungen von Stuttgart 21 sind bereits mit einem Viertel des Geldes zu haben.

Die wichtigsten Maßnahmen wären:

- die Neubaustrecke Mettingen – Wendlingen mit sechsgleisigen Ausbau Untertürkheim – Mettingen und Anschluß von der S-Bahn in Mettingen (850 Mio. DM);
- Verdichtung der Blockteilung der Zulaufstrecken (Halbregelabstand) und Schaffung weiterer kreuzungsfreier Einfahrten von Cannstatt (150 Mio. DM);
- Modernisierung des Abstellbahnhofs am vorhandenen Standort und Reduzierung auf ein Drittel der Fläche (150 Mio. DM);
- die Verbindungsstrecke von der Neubaustrecke bei Scharnhäusen zum S-Bahnhof Flughafen, Verbindungskurve Rohr, S-Bahn-Neubaustrecke Bernhausen – Neuhausen – Denkendorf (Einfädeler auf S-Bahn) und Neckartalbahnhof Wendlingen mit Verlegung der Neckartalbahn (650 Mio.).

Durch diese Maßnahmen kann im Hauptbahnhof die Zielstufe des Integralen Taktfahrplans schon in guter Annäherung an die Idealstufe gefahren werden. Die Ausbauten auf den Zulaufstrecken und der Einsatz von Trieb- bzw. Wendezügen ermöglicht darüber hinaus eine Verdopplung der Zugzahlen, damit sind auch in der Hauptverkehrszeit zusätzliche Züge möglich.

Im Nahverkehr sind erhebliche Verbesserungen möglich. So können alle StadtExpress-Linien durchgebunden werden. Es entstehen Direktverbindungen Heilbronn – Tübingen, Pforzheim – Aalen, Horb – Geislingen, Vaihingen – Nürtingen (über Ludwigsburg – Eßlingen, ohne Stuttgart).

Doch auch in allen anderen Verbindungen entstehen durch den CityBahn-Knoten in Stuttgart und die Anschlüsse in den Außenknoten optimale Verbindungen.

Im Filderbereich wird durch die neue S-Bahn-Verbindung vom Flughafen nach Wendlingen eine neue wichtige Achse geschaffen. In Wendlingen entstehen direkte Anschlüsse zum IR nach Ulm und RE nach Tübingen. Dadurch ist nicht nur der Flughafen, sondern der gesamte Filderbereich von Ulm und Tübingen in weniger als einer Stunde erreichbar. Im Neckartalbahnhof besteht darüber hinaus eine schnelle Anschlußverbindung Tübingen – Ulm (Fahrzeit unter

einer Stunde), womit der Zugang von der Region Neckar-Alb nach Osten deutlich verbessert wird. Durch Umsteigen in Rohr wird auch der wichtige Raum Böblingen/Sindelfingen von Wendlingen/Kirchheim in 40 Minuten erreichbar. Schließlich sichert eine S-Bahn Linie vom Hauptbahnhof über Bad Cannstatt, Untertürkheim und die Neubaustrecke zum Flughafen und weiter über die Filderstrecke und Rohrer Kurve nach Böblingen eine schnelle Anbindung der Filder. Zum Beispiel: Fahrzeit Hauptbahnhof – Flughafen mit der S-Bahn 17 Minuten statt 27 Minuten von Bad Cannstatt sogar nur noch 13 statt 31 Minuten. Bei Bedarf wäre auch denkbar, Züge der Gäubahn über den Flughafen zu schicken. Wichtig ist aber, daß das Grundangebot auf den Fildern durch zwei sich ergänzende S-Bahn Linien sichergestellt wird:

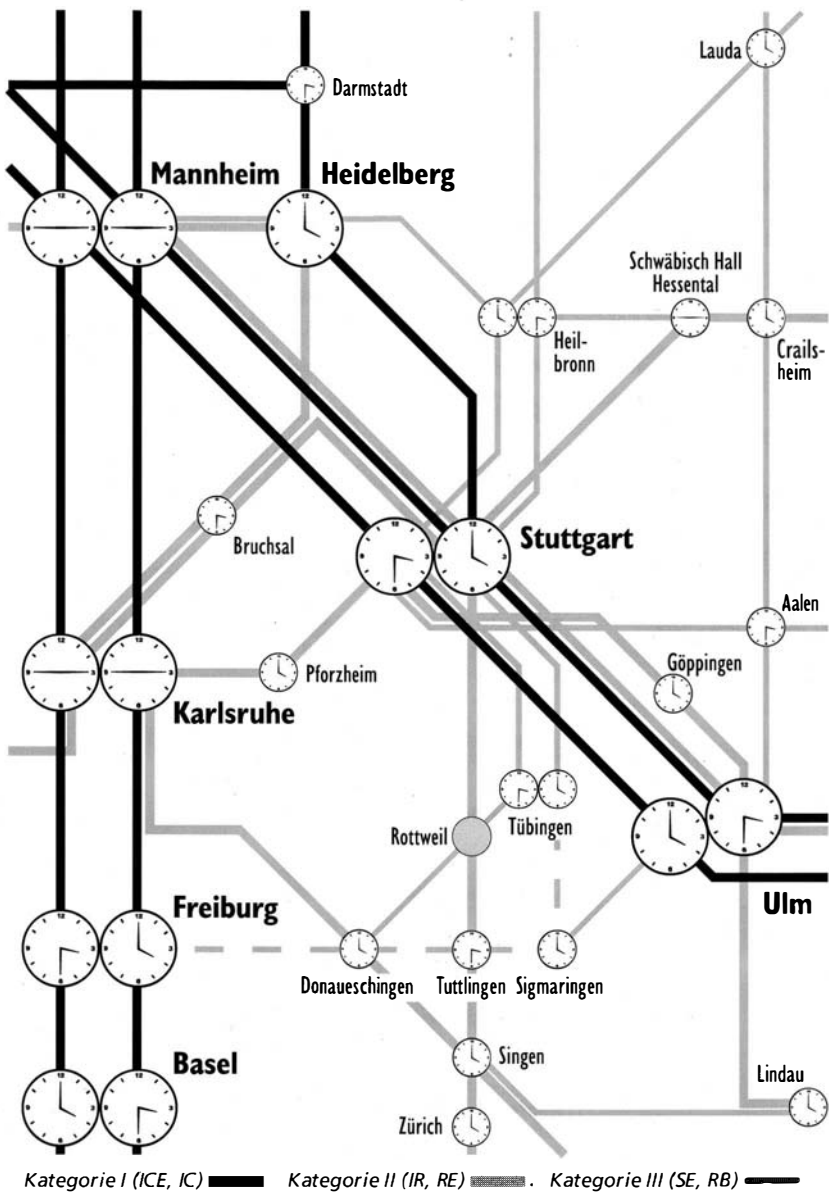
- Hbf – Vaihingen – Flughafen – Denkendorf – Wendlingen – Kirchheim;
- Hbf – Bad Cannstatt – Flughafen – Böblingen (ggf. Sindelfingen – Renningen/Grafenau).

Auch wenn man am bisherigen Kopfbahnhof festhält, lassen sich erhebliche Flächen freimachen:

- am Eil- und Wagengutbahnhof ca. 15 Hektar; Erlöse 290 Mio. Mark;
- am Abstellbahnhof ca. 20 Hektar; Erlöse 50 Mio. Mark (Großteil zurück an Park; sonst nur Gewerbe);
- am Nordbahnhof ca. 17 Hektar; 250 Mio. Mark (Beeinträchtigung durch verbleibende Gäubahn in Hochlage).

Insgesamt werden damit 52 Hektar mit einem Erlöswert von 590 Mio. Mark frei. Zusammen mit den Bundesmitteln für die Neubaustrecke und 350 Millionen Mark Nahverkehrsmittel wäre Stuttgart 21 „Light“ finanzierbar, ohne daß auf Mehreinnahmen oder niedrigere Betriebskosten spekuliert werden müßte. Gewinne hieraus könnten dann umgehend in neue Angebote investiert werden.

Die Baumaßnahmen im Bereich des Hauptbahnhofs (neues Überwerfungsbauwerk bei der Abstellbahnhöfzufahrt und die neue Signaltechnik) könnten in drei bis vier Jahren stehen, die Neubaustrecken könnten zusammen mit der Neubaustrecke Wendlingen –



Einbindung in den integralen Taktfahrplan

GVE – Lieferprogramm

Sommer 1996

BERLIN wählt Straßenbahn



Straßenbahnverkehr

AG Straßenbahn: Tra(u)mstadt Berlin

72 Seiten, 89 s/w-Fotos und -Zeichnungen, Format A4, geheftet,
Verlag GVE, Berlin 1992, DM 9,80

Berliner Fahrgastverband IGEB e.V. (Hrsg.): **Woltersdorfer Straßenbahn**

80 Seiten, 80 s/w-Abbildungen, Format B5, kartoniert,
Verlag GVE, Berlin 1992, 4. Auflage 1994, DM 9,80

Denkmalpflege-Verein Nahverkehr Berlin e.V.:

100 Jahre Strausberger Eisenbahn

80 Seiten, 96 s/w-Abbildungen, Format B5, kartoniert,
Verlag GVE, Berlin 1993, 2. Auflage 1995, DM 9,80

Pro Bahn e.V. Potsdam-Mittelmark: **Stadtverkehr Potsdam**

112 Seiten, 120 s/w-Fotos und -Zeichnungen, Format B5, kartoniert,
Verlag GVE, Berlin 1994, DM 12,80

Denkmalpflege-Verein Nahverkehr Berlin e.V.:

Rekowagen. Die etwas härtere Art, Straßenbahn zu fahren.

160 Seiten, ca. 150 s/w-Fotos, Format A5, kartoniert,
Verlag GVE, Berlin 1996, DM 16,80

Gesellschaft für Verkehrspolitik und Eisenbahnwesen e.V. (Hrsg.):

Berlin wählt Straßenbahn

112 Seiten, 87 s/w-Fotos und -Zeichnungen, Format B5, kartoniert,
Verlag GVE, Berlin 1995, 2. Auflage 1995, DM 12,80

Denkmalpflege-Verein Nahverkehr Berlin e.V.:

Tram-Geschichte(n) – Von der 3 zur 23.

80 Seiten, 100 s/w-Fotos und -Zeichnungen, Format B5, kartoniert,
Verlag GVE, Berlin 1995, 2. Auflage 1996, DM 9,80

R. Demps, G. Götze, I. Köhler, H.-G. Winkler:

100 Jahre Elektrische im Bezirk Pankow von Berlin.

96 Seiten, ca. 74 s/w-Abbildungen, Format A5, klammergeheftet,
Verlag: Freundeskreis der Chronik Pankow e.V., Berlin 1995, DM 9,80

Tram Geschichte(n) Von der 3 zur 23



U1 Geschichte(n) aus dem Untergrund



U-BAHN LONDON



U-Bahn-Verkehr

Bernhard Strowitzki: **U-Bahn London**

272 Seiten, 96 s/w-Fotos und -Zeichnungen, Format B6, kartoniert,
Verlag GVE, Berlin 1994, DM 19,80

Jürgen Meyer-Kronthaler: **Berlins U-Bahnhöfe**

Ca. 360 Seiten mit ca. 320 s/w-Abbildungen, Format 23x25cm, gebunden,
bebra-Verlag, Berlin 1995, DM 58,- (wieder lieferbar ab Herbst 1996)

Denkmalpflege-Verein Nahverkehr Berlin e.V.:

U8, Geschichte(n) aus dem Untergrund

80 Seiten, 85 s/w-Fotos und -Zeichnungen, Format B5, kartoniert,
Verlag GVE, Berlin 1994, 2. Auflage 1994, DM 9,80

Denkmalpflege-Verein Nahverkehr Berlin e.V.: **U1, Geschichte(n) aus**

dem Untergrund und U2, Geschichte(n) aus dem Untergrund
je 104 Seiten, div. s/w-Fotos und -Zeichnungen, Format B5, kartoniert,
Verlag GVE, Berlin 1995, jeweils 2. Auflage 1996, je DM 12,80

Bestellen Sie bitte schriftlich auf Rechnung
(unter 50,- DM zzgl. 2,20 DM Versand) bei

Gesellschaft für Verkehrspolitik und Eisenbahnwesen
Straße der Pariser Kommune 12, 10243 Berlin

Wiederverkäufer erhalten handelsübliche Rabatte
und gegebenenfalls Partieexemplare.

Verkehrspolitik • Eisenbahnverkehr

Neue Gesellschaft für bildende Kunst e.V. (NGBK): **Schöne Autowelt**
96 Seiten, 50 s/w-Fotos und Fotosequenzen, Format 24x21cm, kartoniert,
Verlag GVE, Berlin 1992, **DM 16,80**

Winfried Wolf: **Sackgasse Autogesellschaft**
175 Seiten, ohne Abbildungen, Format 11x18cm, kartoniert, 3. Auflage,
Neuer ISP Verlag, Köln 1993, **DM 19,80**

Winfried Wolf: **Berlin – Weltstadt ohne Auto?**
400 Seiten, 20 s/w-Abbildungen, 1 Karte A1 auf A5 gefaltet,
Format A5, kartoniert, Neuer ISP Verlag, Köln 1994 **DM 35,-**
Ökologischer Ärztebund e.V. (Hrsg.): **Autobahn und Gesundheit**
80 Seiten, ca. 78 s/w-Abbildungen, Format B5, broschiert,
Verlag GVE, Suhl 1995, **DM 9,80**

Winfried Wolf: **„Stuttgart 21“ – Hauptbahnhof im Untergrund.**
(Bücher für bessere Bahnen – Nr. 1),
96 Seiten, 25 s/w-Abbildungen, Format A5, kartoniert, Verlag GVE
in Zusammenarbeit mit dem Neuen ISP Verlag,
Berlin und Köln 1995, 2. Auflage 1996, **DM 9,80**

J. Gypfel, I. Köhler, K. Koschinski, B. Strowitzki, W. Wolf:
„Tunnelmania“ – Licht und Schatten im Untergrund.
(Bücher für bessere Bahnen – Nr. 2),
112 Seiten, 56 s/w-Abbildungen, Format A5, kartoniert, Verlag GVE
in Zusammenarbeit mit dem Neuen ISP Verlag,
Berlin und Köln 1996, **DM 12,80**

Bernd Kuhlmann:
Eisenbahn-Größenwahn in Berlin.
Die Planungen von 1933 bis 1945 und deren Realisierung
104 Seiten, 72 s/w-Abbildungen, Format B5, kartoniert,
Verlag GVE, Berlin, 1. und 2. Auflage 1996, **DM 12,80**

Bernd Kuhlmann:
Schönefeld bei Berlin.
Ein Amt, ein Flughafen und elf Bahnhöfe.
104 Seiten, 101 s/w-Abbildungen, Format B5, kartoniert,
Verlag GVE, Berlin 1996, **DM 12,80**

S-Bahn Berlin-Brandenburg

Berliner Fahrgastverband IGEB e.V.:
Nord-Süd-Bahn, Vom Geistertunnel zur City-S-Bahn
96 Seiten, 96 s/w-Fotos und -Zeichnungen, Format B5, kartoniert,
Verlag GVE, Berlin 1992, 8. Auflage 1995, **DM 9,80**

Karen Meyer:
Die Flutung des Berliner S-Bahn-Tunnels in den letzten Kriegstagen
80 Seiten, 25 s/w-Abbildungen, Format B5, kartoniert, Berlin 1992, **DM 9,80**

Pro Bahn Landesverband Berlin: **S-Bahn ins Havelland**
112 Seiten, 120 s/w-Abbildungen, Format B5, kartoniert,
Verlag GVE, Berlin 1993, 4. Auflage 1995, **DM 12,80**

Berliner S-Bahn-Museum: **Strecke ohne Ende, Die Berliner Ringbahn**
128 Seiten, 176 s/w-Abbildungen, Format B5, kartoniert,
Verlag GVE, Berlin 1993, 5. Auflage 1995, **DM 12,80**

Berliner S-Bahn-Museum / Historische S-Bahn e.V.:
70 Jahre elektrisch, Zur Entwicklung der Berliner S-Bahn
112 Seiten, 150 s/w-Abbildungen, Format B5, kartoniert,
Verlag GVE, Berlin 1994, 3. Auflage 1995, **DM 12,80**

Berliner Fahrgastverband IGEB e.V.: **S-Bahn nach Teltow**
112 Seiten, 120 s/w-Abbildungen, Format B5, kartoniert,
Verlag GVE, Berlin 1995, 2. Auflage 1995, **DM 12,80**



Winfried Wolf

Berlin – Weltstadt ohne Auto? *Eine Verkehrsgeschichte 1848–2015*

400 Seiten, 35,- DM

Stimmen zu diesem Buch:

„Wolf, der sich mit dem Buch „Eisenbahn und Autowahn“ einen Namen machte, hat auf 400 Seiten Geschichte, Gegenwart und mögliche Zukunft des (Auto-) Verkehrs in Berlin zusammengetragen und entwickelt. Die (fast) autofreie Stadt ist für ihn nicht nur möglich, sondern nötig, wenn sie wieder lebenswert werden sollte.“
Der Tagesspiegel, Berlin

„Die Verkehrswende in Berlin ist nicht nur bezahlbar – sie ist deutlich billiger als die autofixierte Politik der Großen Koalition. Dies ist das Ergebnis einer Studie des Verkehrsexperten Winfried Wolf.“
die tageszeitung (taz)

„„Berlin – Weltstadt ohne Auto?“ – Eine Art alternative Verkehrsfiabel“
Berliner Morgenpost

„Hier liefert Wolf den Nachweis, daß sich die Abkehr vom Fetisch Auto und der verstärkte Ausbau der öffentlichen Nahverkehrssysteme auch volkswirtschaftlich rechnet.“
Grünstift, Berlin

Das Buch hat 400 Seiten, enthält einen beigelegten A2-Verkehrsbogen mit der alternativen Verkehrsplanung, kostet 35 DM und ist über den Buchhandel (ISBN 3-929008-74-2), über die Gesellschaft für Verkehrspolitik und Eisenbahnenwesen (GVE e.V., Straße der Pariser Kommune 12, 10243 Berlin) oder über den Neuen ISP-Verlag (Dasselstraße 75–77, 50674 Köln) zu beziehen.



Initiative für eine bessere Bahn – ffb – e.V.

Heiner Monheim • Tine Seebohm • Winfried Wolf

Postadresse: ffb, c/o Tine Seebohm, Simrockstraße 1, 50 823 Köln

Die Initiative für eine bessere Bahn hat sich zum Ziel gesetzt, den schienengebundenen und öffentlichen Verkehr zu fördern und die Privatisierung der Bahn kritisch zu begleiten. U. a. sollen die bestehenden Verkehrs- und Umweltverbände und die betroffenen Gewerkschaften motiviert werden, sich mehr mit der „Bahnreform“, der entscheidenden Umstrukturierung des umweltfreundlichsten motorisierten Verkehrsmittel zu beschäftigen. ffb stellt der überzentralisierten alten Bundesbahn und Reichsbahn

und dem Privatisierungskurs der Deutschen Bahn AG mit der Schwerpunktorientierung Hochgeschwindigkeitszüge das Modell eines flächendeckenden Schienenverkehrs entgegen, der dezentralisiert, demokratisiert und bürgernah betrieben wird. Entscheidendes Ziel einer solchen „Flächenbahn“ ist eine Investitionspolitik, die gleichermaßen den Nah-, Regional- und Fernverkehr auf Schienen fördert und ein solches Netz technisch als Einheit versteht (u. a. integrierter Taktverkehr).

Tunnelmania - Licht und Schatten im Untergrund

Der große Erfolg, den die erste Schrift in der Reihe „Bücher für bessere Bahnen – bbb“ mit „Stuttgart 21 – Hauptbahnhof im Untergrund“ erzielt (nach fünf Monaten vergriffen), ermunterten Verlag und Herausgeber dieser neuen Reihe zum schnellen Druck des zweiten Projekts in dieser Reihe: In dem seit April 1996 vorliegenden Buch zur „Tunnelmania“ findet sich ein umfassender Artikel von **Winfried Wolf**, der die europäischen „Missing-link-Projekte“ – (u. a. Eurotunnel und Brücken-Tunnel-Verbindungen zwischen Dänemark und Schweden) untersucht, die Rentabilität und Sinnhaftigkeit dieser Verkehrsprojekte widerlegt, die tiefenpsychologischen Aspekte der „Tunnelmania“ aufzeigt und grundsätzlich die Frage stellt: „Werden wir alle Kellerkinder?“

Konrad Koschinski analysiert die schweizerischen Tunnelprojekte der Neuen Alpen Transversale.

Bernhard Strowitzki beschreibt die New Yorker U-Bahn als ein „Streckenwirrwarr im Großstadtschunel“. **Jennifer Toth** ergänzt dies mit einem spannenden Bericht über die „Tunnelmenschen“ und deren „Leben unter New York City“.

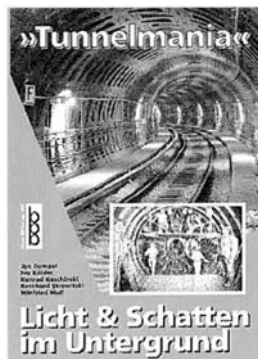
Ivo Köhler steuerte drei Beiträge bei – einen ersten zum Berliner „Spreetunnel anno 1895“, einen zweiten zur „Tram im Tunnel“ und einen dritten zum „Mythos U-Bahn“. Schließlich widerlegt **Jan Gypfel** die Argumentationen, mit denen der Tiergarten-Tunnel in Berlin begründet wird und ruft erneut die Vorteile der Konzeption der Kopfbahnhöfe ins Gedächtnis.

Die Autorin und die Autoren können der aktuellen „Tunnelmania“ ähnlich wenig abgewinnen wie Joachim Ringelnatz, der vormalig schrieb:

In der Stratosphäre
links vom Eingang, führt ein Gong
(wenn er nicht verschüttet wäre)
sieben Kilometer lang
bis ins Ungefähre.

„Halt im Ungefähren“ erhlten Sie, wenn Sie bbb Nr. 2 „Tunnelmania – Licht und Schatten im Untergrund“ im gut sortierten Buchhandel käuflich erwerben oder bei der Gesellschaft für Verkehrspolitik und Eisenbahnwesen (GVEe.V., Straßeder Pariser Kommune 12, 10243 Berlin) oder beim Neuen ISP-Verlag (Dasselsstraße 75–77, 50674 Köln) zu beziehen.

ISBN 9-929008-24-6,
112 Seiten,
56 s/w-Abbildungen,
A5, kartoniert,
DM 12,80





ISBN 3-929008-30-0
 00980
 9 783929 008302

„Für den Bundestagsabgeordneten Wolf geht es bei ‚Stuttgart 21‘ nicht um einen verbesserten Schienenverkehr, sondern um einen großen Grundstücksdeal“.
Hallo Stuttgart

Wolfs spannend zu lesende Streitschrift ... mündet in der Forderung nach einem Bau- und Planungsmoratorium; zentrale Begründungen der Befürworter von Stuttgart 21 werden widerlegt und Alternativen skizziert.

Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC), Landesverband Baden-Württemberg

ISBN 3-929008-30-0
 ISBN 3-89218-043-1

Neuer ISP Verlag
 Verlag GVE

DM 9,80

bbp