



Fortsetzung von Seite 1

## Der Widerstand geht weiter

AKTIV

### Täuschung und Zahlentricks

Da bei der neuen Kostenberechnung wichtige Fakten unberücksichtigt blieben sieht der BUND die Öffentlichkeit ein weiteres Mal getäuscht. Die genannten 4,1 Milliarden Euro Baukosten sind nicht das Ergebnis solider Planung, sondern eine schön gerechnete Zahl. Bahnchef Rüdiger Grube räumte bei der Präsentation der Zahlen ein, dass die neue Kostenschätzung eigentlich bei 4,9 Milliarden Euro lag. Um die Kalkulation für die Vertragspartner annehmbar zu machen, wurde nachträglich um 800 Millionen Euro gekürzt. Diese Summe soll beispielsweise durch dünnere Tunnelwände oder intelligente Ausschreibungen eingespart werden. Dass diese Sparpotenziale solide gerechnet und begründet sind, darf bezweifelt werden.

BUND-Landesvorsitzende Brigitte Dahlbender bewertet es als abenteuerlich und unverantwortlich, dass das größte Infrastrukturprojekt Deutschlands mit einer Bauzeit von mindestens zehn Jahren nur noch mit einem stark reduziertem Risikopuffer ausgestattet ist: »Noch ist kein Spaten bewegt – und die ursprüngliche Risikovorsorge ist zu zwei Drittel verversperrt. Das gleicht einem Blindflug in den Tunnel!« Ursprünglich sah die Finanzierungsvereinbarung eine Risikovorsorge von 1,45 Milliarden vor, davon sind gerade noch 450 Millionen Euro übrig.

### Mehrheit will Ausstieg nicht Spatenstich

Die politisch Verantwortlichen feiern die in greifbare Nähe gerückte Realisierung des Projekts als Gewinn für ganz Baden-Württemberg. Doch im Land ist den wenigsten nach Feiern zumute. Noch vor Veröffentlichung der neuen Baukostenrechnung hatte das renommierte Meinungsforschungsinstitut Emnid in einer vom BUND beauftragten repräsentativen Umfrage ermittelt, dass 58 Prozent der Baden-Württemberger den Ausstieg aus dem Projekt befürworten, sollten die Baukosten auf über vier Milliarden Euro steigen. Brigitte Dahlbender sieht sich vom Ergebnis der Meinungsumfrage bestätigt: »Die Menschen durchschauen die aufgetischten Kostenlügen und ahnen, dass das Projekt für 4,1 Milliarden Euro niemals zu realisieren ist.«

### Bis zur Wahl 2011: Keine unumkehrbaren Baumaßnahmen

In Stuttgart verzeichnen die Montagsdemos beständig wachsende Teilnehmerzahlen. Noch verschanzen sich die Verantwortlichen hinter dem Finanzierungs-

vertrag. Der Vertrag ist aber kein Naturgesetz, sondern eine Vereinbarung, die selbstverständlich jederzeit von den Beteiligten einvernehmlich beendet werden kann. Der BUND und seine Partner im Aktionsbündnis wollen deshalb weiter ihre Finger in die Wunden der Planung legen und versuchen, noch rechtzeitig die Notbremse zu ziehen. Bis zur Landtagswahl 2011 wird es zu keinen unumkehrbaren Baumaßnahmen kommen, so dass noch einige Zeit bleibt, Stuttgart 21 zu stoppen.

### Ansatzpunkte für den Widerstand

Ansatzpunkte für unseren Widerstand gibt es viele. Drei seien hier genannt:

Die finanziellen Risiken der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm müssen neu bewertet werden. Alles deutet darauf hin, dass auch hier die Kosten explodieren werden. Ohne die ICE-Neubaustrecke ist Stuttgart 21 aber sinnlos. Sicher ist, dass die kalkulierten zwei Milliarden Euro Baukosten – das entspricht 33 Millionen Euro pro Kilometer – reines Wunschdenken sind, zumal bei den schwierigen geologischen Formationen der Strecke.

Stuttgart 21 legt landes- und bundesweit wichtigere Verkehrsprojekte lahm: Wie ein schwarzes Loch wird das Projekt alle Finanzmittel von Bund und Land schlucken. Der menschen- und umweltgerechte Ausbau der Rheintalbahn oder die Neubaustrecke zwischen Frankfurt und Mannheim wären auf Jahre zurückgestellt. Ein Schelm, der glaubt, dass die Bahn das meiste Geld im Südwesten oder gar in Stuttgart verbauen wird. Denn bundesweit konkurrieren mehr als 60 Bahnprojekte um die begrenzten Finanzmittel, die jährlich nicht mehr als etwa eine Milliarde Euro umfassen.

Der Vorschlag, die Stärke der Tunnelwände zu verringern, birgt ein unkalkulierbares Risiko. Immerhin verläuft ein großer Teil der Tunnelbauwerke im Gipskeuper mit hohem Gebirgsdruck. »Pfuscher am Bau« durch zu viel Einsparung kann auf Dauer teuer werden. So musste der Adlertunnel in der Schweiz noch vor der Inbetriebnahme umfangreich saniert werden und auch beim Engelbergtunnel bei Leonberg sind ständige aufwendige Sanierungen notwendig.

*Klaus-Peter Gussfeld*

*Referent für Verkehr und Raumordnung*

*Aktuelle Infos/Termine unter [www.kopfbahnhof-21.de](http://www.kopfbahnhof-21.de)*

Uli Stübler



Kreativ, witzig und viel Stehvermögen: Die Teilnehmer der Montagsdemos