

Das große Bahn- und Stadtprojekt „Stuttgart 21“ steht vor dem Baubeginn. Aber noch immer gibt es tiefe Kontroversen um das Milliardenvorhaben.

## Der Stuttgarter Knoten

10. August 2009, Gerd Held

Wer im ICE von Frankfurt kommend nach Stuttgart einfährt, sieht aus dem Fenster ein riesiges Gleisareal, über das der Zug langsam auf den Hauptbahnhof zurattert. Ein paar Züge rollen oder stehen auf den Gleisen, ansonsten herrscht Leere. Die eigentliche Stadt liegt im Hintergrund. Die bedeutenderen Standorte blicken von den Hängen rings um den Stuttgarter Talkessel herab auf eine Stadtmitte, deren Unwirtlichkeit den Besucher erstaunt. Die Mitte ist Unterstadt, sie wirkt – für eine der reichsten deutschen Großstädte – seltsam karg und vernachlässigt. Die Leere des gigantischen Gleisareals fügt sich in eine urbane Situation ohne wirkliche Zentralität. Dazu passt die Umständlichkeit des Bahnhofs: Der ICE muss für die Weiterfahrt nach München den Rückwärtsgang einlegen. Auch für die Regionalzüge gibt es nur ein Vorwärts-Rückwärts. Es handelt sich um einen sogenannten Kopfbahnhof, der keinen Durchgangsverkehr erlaubt. Das macht das Bahnnetz in der Neckarmetropole umständlicher und aufwendiger als in Hamburg, Köln oder Berlin. Gewiss erschwert die Kessellage Stuttgarts eine durchgehende Linienführung, aber die moderne Bautechnik hat schon ganz andere Passagen zustande gebracht.

Man darf daher vermuten, dass hier etwas falsch gelaufen ist. Die Stadt hat sich dem Schienenverkehr nur halb geöffnet. Die Bahn hat es ihrerseits lange Zeit nicht an ihre Chance im Ländle geglaubt. Stadt und Bahn fremdelten miteinander. Die Möglichkeiten, sich in ihrer Entwicklung gegenseitig zu fördern, wurden unterschätzt. Die Stadt gab sich mit einer kargen Mitte zufrieden, die Bahn mit einem Provisorium der Trassenführung. Das Gleisareal, das den Reisenden beim Blick aus dem Fenster nur kurz irritiert, enthält also im Grunde eine große Herausforderung. In Stuttgart geht es exemplarisch um eine neue, zukunftsfähige Verbindung von Schienenverkehr und Urbanität. Aber hier werden auch besonders krass die Probleme und Bedenken sichtbar, die einer solchen Verbindung im Wege stehen.

### Das Projekt „Stuttgart 21“

„Stuttgart 21“ heißt das Projekt, das eine neue Ära zwischen Bahn und Stadt eröffnen soll. 2010 soll Baubeginn sein, in diesem Herbst sollen die letzten Hindernisse beiseite geräumt werden. Aber die Gegner des Projekts melden sich gerade jetzt besonders laut zu Wort. In den vergangenen Monaten gab es in Umfragen vorübergehend eine Mehrheit gegen das Projekt. Die Grünen, die sich gegen CDU und SPD zum Wortführer der Ablehnung gemacht haben, bilden die stärkste Fraktion im Stadtrat. Man kann den Streit in der Stadt nicht mit einem Hinweis auf die üblichen Proteste abtun. Es ist das Stuttgarter Bürgertum, das sich verunsichert zeigt. Nicht zu unrecht. Denn hier wird in die bisherige Daseinsweise und Psychologie der Stadt eingegriffen. Die Ordnung der wichtigen und weniger wichtigen Orte wird verändert. Plötzlich sind die Bürger gezwungen, sich mit der Bedeutung der Mitte ihrer Stadt zu befassen.

Da ist zunächst die Verlegung des Hauptbahnhofs unter die Erde mit einer futuristisch anmutenden Lichterschließung über große Glaskuppeln im Boden. Aber diese Tieferlegung ist nicht Selbstzweck, sondern ergibt sich aus dem Bau einer ganz neuen unterirdischen Bahntrasse, die die Sackgasse des Kopfbahnhofs auflösen soll. Die neue Trassenführung liegt quer zur alten Bahnhofseinfahrt und ermöglicht den Durchgangsverkehr der regionalen, nationalen und europäischen Linien - auch die Anbindung des Flughafens. Zugleich wird dadurch das gesamte alte Gleisareal als Stadtfläche gewonnen. Auf einer Fläche von 100 ha (140 Fußballfelder) kann schrittweise eine „zweite Innenstadt“ entstehen – zusammen mit der alten Innenstadt bekäme dadurch zum ersten Mal die Mitte Stuttgart ein wirkliches Gewicht. Es geht also nicht nur um ein interessantes Architektur-Projekt, sondern um eine Neuverbindung von Bahn und Stadt. Bahn soll Stadt machen und Stadt soll Bahn machen. Dabei gibt es auch einen föderalen Aspekt: Mit dem Eisenbahnumbau der Neckarmetropole wird Baden-Württemberg stärker in den deutschen und europäischen Zusammenhang eingefügt. Die Stuttgarter Sackgasse war Teil der recht holprigen Querverbindungen im Süden Deutschlands und ist ein Stolperstein auf der europäischen Ost-West-Transversale (Paris – Straßburg – Stuttgart – München – Wien – Bratislava). Das Projekt bringt einen kräftigen Durchzug ins „Ländle“, der nicht jedem Lokalpatrioten gefällt.

Wie immer sind es die Kosten, an denen sich die Geister scheiden. Die Finanzierungsvereinbarung vom April 2009 sieht ein Gesamtvolumen von 6,5 Milliarden Euro vor, davon 3 Milliarden für die Umbauten im Stadtbereich (davon 800 Millionen für den Bahnhof), 2 Milliarden für die Neubaustrecke nach Ulm und 1,5 Milliarden als Risikoreserve. Ist die Überschreitung dieses Rahmens absehbar, können die Beteiligten bis Ende 2009 noch aussteigen. Eine Kostenexplosion wie beim Transrapid in München ist nach Aussagen von DB, Stadt und Landesregierung ausgeschlossen. Aber viel Geld ist es auf jeden Fall. In einer Krise, die die Verwundbarkeit der baden-württembergischen Wirtschaft gezeigt hat, tut eine solche Ausgabe besonders weh. Der Rotstift ist der erste Reflex. Soll man wirklich so viele Milliarden im Stuttgarter Talkessel vergraben, dem man noch nie besondere Bedeutung beigemessen hatte? Dazu kommt die typische Asymmetrie aller großen Infrastrukturprojekte: Der Investitionsbetrag ist sofort fällig, der Nutzen stellt sich erst allmählich ein. Bei jedem großen Eisenbahnbau ist, auf den einzelnen Reisenden gerechnet, die Ersparnis an Zeit und Material minimal. „3 Milliarden für 3 Minuten“ hört man deshalb oft von Projektgegnern. Aber die kleinen Gewinne summieren sich mit der millionenfachen Alltagsnutzung des Gesamtnetzes. Auf Dauer rentieren sie sich. Auch die Urbanität der neuen Mitte wird erst allmählich wachsen. Am Anfang sieht jede gebaute Zukunft steril aus.

## Haben die Gegner eine bessere und billigere Alternative?

Die Gegner von „Stuttgart 21“ haben sich unter dem Kürzel „K 21“ gesammelt. „K“ steht dabei für „Kopfbahnhof“. Man wird ihnen nicht gerecht, wenn man ihnen unterstellt, in Stuttgart nur den Status Quo zu verteidigen. Sie wollen eine Verbesserung des Bahnverkehrs und sie wollen auch neue Stadtflächen auf Teilen des Gleisareals gewinnen. Der Streckenausbau nach Ulm ist bei den meisten unstrittig. Aber sie haben sich auf die Verteidigung des Kopfbahnhofs und der Grundanlage des Gleissystems verlegt und behaupten, mehr Verbesserungen durch weniger tiefe Eingriffe erzielen zu können. Dabei wird ein „integraler Taktplan“ in Aussicht gestellt, der schnellere Anschlüsse und Zugänge bieten soll. Man spricht von einem „intelligenten Management“, das unnötige Verzögerungen und Wartezeiten verhindern soll. Natürlich werden auch mehr Züge und mehr Bahnpersonal gefordert. Die Gegner bestreiten also die

Bedeutung der baulichen Grundstrukturen und wollen hier nur Details verbessern. Sie setzen vor allem auf Veränderungen beim laufenden Betrieb. Das hat zur Folge, dass sie eine Vermehrung beim rollenden Material und höhere Kosten bei Betriebsmitteln und Personal in Kauf nehmen. Man muss mehr Züge bereitstellen, um Wartezeiten zu verkürzen und dadurch die Zeitverluste durch das Vorwärts-Rückwärts des Kopfbahnhofs auszugleichen. Die langen Wege der Reisenden zwischen den zahlreichen Gleisen, die jeden Kopfbahnhof kennzeichnen, hat man damit noch nicht ausgeglichen. Auch ist hier eine neue Urbanität kaum vorstellbar, solange immer noch ein relativ breites Gleisareal die Mitte durchschneidet. So etwas ist bisher in keiner Großstadt gelungen.

Die Vorschläge von „K 21“ sprechen den Bahnbenutzer an, weil sie schnelle Verbesserungen an gut sichtbaren Punkten in Aussicht stellen. Darin sind sie „Stuttgart 21“, die immer indirekt mit Struktureffekten argumentieren muss, überlegen. Aber nachhaltig sind die Vorschläge nicht. Die Defizite von Kopfbahnhöfen sind eigentlich gut bekannt: Zeitverlust bei Ein- und Ausfahrt, Mehraufwand für Richtungswechsel des Zuges, zusätzlicher Gleisbedarf mit hohem Flächenbedarf. Im Grunde ist der Kopfbahnhof ein historischer Kompromiss zwischen Stadt und Bahn aus dem 19. Jahrhundert: Die Bahn durfte an die Stadt heranfahren, aber sie noch nicht durchdringen. Eine Stadtdurchfahrung war damals weder technisch machbar noch politisch vertretbar. Das ist heute anders und dadurch eröffnen sich neue Möglichkeiten, eine Mobilität für alle Menschen kompakt und ökologisch zu realisieren.

## Ohne strukturelle Veränderungen des Stadtraums geht es nicht

Das Merkwürdige an der Stuttgarter Diskussion ist, dass sich die Gegner des Projekts gar nicht auf strukturelle Argumente einlassen. Sie bieten Überlegungen zum laufenden Betrieb auf. So versuchen sie, die Strukturdefite des Kopfbahnhofs, die in Stuttgart geradezu klassisch sichtbar sind, durch mehr Geldaufwand bei Zügen und Management auszugleichen. So landen sie bei einer Art „Materialschlacht“ zur Bewältigung des erhöhten öffentlichen Verkehrsbedarfs. Sie machen die Beziehung von Bahn und Stadt zu einem Subventionsfall auf Dauer. Das ist für eine Umwelpartei wie die Grünen erstaunlich. Eigentlich müsste gerade ihr die strukturelle Argumentation zusagen. Die problematische Raumorganisation der Neckarmetropole müsste ihr auffallen. Hier könnte sie ihre Reformkraft erweisen. Es sollte den Gegnern von Stuttgart 21 auch zu denken geben, dass das Projekt zunächst gar nicht so groß gestartet. Es waren nicht von vornherein irgendwelche Gigantomane am Werk. Mitte der 80er Jahre dachte man zunächst nur an eine Schnellfahrtrasse und zog in Betracht, den Stuttgarter Kessel zu umfahren. Die Idee, die Trasse unter der Stadt zu führen und eine zweite Innenstadt zu gewinnen, setzte sich erst später durch. Auch die Variante kleinerer Umbauten, die jetzt von „K 21“ aufgeboten wird, wurde schon früher erwogen. Je länger aber die Varianten durchgerechnet wurden, umso mehr kam man zu dem Schluss, dass die größere Variante die bessere sei. Sie bot die stärksten Gesamtvorteile. Eine Stadtumgehung wäre billiger geworden, hätte aber Stuttgart abgehängt. Eine Modernisierung des Kopfbahnhofs und Teilbebauung des Gleisareals wäre auch billiger geworden, hätte aber keine wirkliche neue Qualität gebracht. Erst auf dem hohen Niveau eines kompletten Pakets waren gravierende Defizite zu vermeiden. Das Projekt hatte also eine kritische Mindestschwelle, unterhalb derer das Geld nicht sinnvoll angelegt wäre.

Freilich ist offenbar auch den Befürwortern von „Stuttgart 21“ der ganze Einsatz ihres Vorhabens nicht klar gewesen. Sie haben lange Zeit recht oberflächlich und geradezu nachlässig argumentiert. Man kann heute nicht mehr in der Öffentlichkeit auf ein paar hübsche Projekt-

namen wie „neues Herz Europas“ setzen oder einfach das ganze „21. Jahrhundert“ aufbieten. Auch die Beschwörung ganz unerhörter Architekturformen ist kein Selbstläufer mehr. Die Menschen haben ein Gefühl für Angemessenheit. Dazu brauchen sie Aufklärung über die Kräfte, die in unserer Zeit in Bahn und Stadt wirksam sind – und die im Alltagsleben nicht ohne weiteres sichtbar sind. Wohl erst spät ist in Stuttgart klar geworden, wie stark das Projekt in das Dasein der Stadt eingreift und wie sehr es gewohnte Schemata umkehrt. Im Stuttgarter Kessel wird Unten und Oben nicht das bleiben, was es einmal war. In der ganzen Metropolregion am Neckar, die eigentlich eine recht dezentrale Region im Zeichen des Automobils war, wird das Paar Schienenverkehr und Innenstadt zwar nicht dominant werden, aber es wird ein ganz neues Gewicht bekommen. Das betrifft das Selbstgefühl der Stadt und verunsichert die Bürger. Sie sind sich nicht im Klaren, ob man so mit einer gewachsenen Stadt umgehen kann und ob das Neue angenommen wird. Aber so unerhört sind große Stadtumbauten nicht, nur die Richtung ist ungewohnt. Nach Jahrzehnten des Bauens auf der grünen Wiese, bei dem auch Milliarden geflossen sind, gibt es nun wieder Neuigkeiten aus der Kernstadt – und nicht nur Denkmalschutz.

In Stuttgart, so scheint es, haben die Projektträger ihre Versäumnisse eingesehen und den Ernst der Lage erkannt. Mit dem Landtagsvizepräsidenten Wolfgang Drexler (SPD) wurde ein fähiger Frontmann gewählt und deutlich gemacht, dass eine CDU-SPD-Mehrheit für das Projekt steht und den Stimmungen des Augenblicks nicht nachgeben will. Doch auch die Projektgegner verstärken ihre Anstrengungen. Im Herbst wird es in Stuttgart noch einmal spannend werden.

Das Projekt „Stuttgart 21“ ist insgesamt für Deutschland wichtig. Denn die Lösung des schwierigen Stuttgarter Knotens würde ein Zeichen für einen Neustart der Beziehung von Bahn und Stadt setzen. Es würde auch ein Zeichen dafür setzen, dass man in Deutschland wieder Großprojekte mit hohem Investitionsaufwand in der Öffentlichkeit erklären und, mit der Legitimität der repräsentativen Demokratie, durchsetzen kann.

*(Manuskript vom 10.8.2009, erschienen als Essay in der Tageszeitung „Die Welt“ vom 28.8.2009 unter der Überschrift „Durchzug durchs Ländle“)*

