

Wutrede: Stuttgart 21 - verdammt, es reicht! 7 Dinge, die jetzt geschehen müssen

Peter Schwarz

Rems-Murr-Kreis. Anderthalb Jahrzehnte Dauerversagen, Dauerüberforderung, Dauerunehrlichkeit voller Zumutungen für Zugpendler im Rems-Murr-Kreis und in der ganzen Region: Der Bau von Stuttgart 21 ist ein nicht enden wollendes Desaster. Doch [dank der erneuten Verschiebung](#) ergibt sich nun eine epochale Chance: Sieben Dinge müssen geschehen, um zu retten, was zu retten ist.

Er staune, schreibt [Philip Köngeter, Welzheimer Regionalrat der Piratenpartei](#), „wie man es schafft, ein angebliches Jahrhundertprojekt über Jahrzehnte hinweg auf einem Niveau zu manövrieren, das eher an Improvisationstheater erinnert als an Infrastrukturplanung eines hoch entwickelten Industrielandes.“ Der Befund ist so wahr wie traurig. Trost: Die neue Bahnchefin Evelyn Palla ist angetreten mit dem Versprechen, sie wolle „alles anders machen als vorher“. Gut so. Das Wörtchen „alles“ lässt sich siebenfach konkretisieren.

Auftrag an die DB: Schluss mit der Unehrlichkeit

Erstens: Es muss ein Ende haben mit der schamlos unehrlichen Informationspolitik der DB. Noch im Juli überschrieb sie [eine Pressemitteilung](#) schneckenfett mit der geradezu triumphal klingenden Schlagzeile „Stuttgart 21: Bahn eröffnet 2026 Hauptbahnhof für Fern- und Regionalverkehr“! Klein im Fließtext stand: Der alte Kopfbahnhof gehe erst „Mitte 2027 endgültig vom Netz“. [So einen Stuss, der die Leute für strohdumm verkauft](#), wollen wir nie wieder vorgesetzt bekommen. Ehrlichkeit ist die Grundlage, alle sechs weiteren Punkte ergeben sich daraus.

Zweitens: Es muss eine schonungslose Prüfung her, was den Zeitplan für die restlichen Arbeiten betrifft. Und wenn dabei herauskommt, dass die DB erst 2028 oder 2029 fertig wird, muss sie das offen sagen und die weiteren Baustellen langfristig und seriös vorbereiten. Zuletzt ging es bei der Bahn so [hektisch, panisch, kopflos](#) zu wie in einem Kaninchenstall, den ein Marder gekapert hat. Symbolträchtiger Tiefpunkt: Neulich konnte wegen Bauarbeiten zwischen Grunbach und Schorndorf kein Zug fahren - dass die Bahn [die Ersatzbusse vergessen](#) hatte, fiel ihr erst auf, als Fahrgäste rumstanden wie bestellt und nicht abgeholt. Die DB hat total den Überblick verloren. Das Management muss jetzt seine wirren Gedanken sortieren.

Stuttgart 21: Reichen die acht Gleise überhaupt?

Drittens: Es muss Schluss sein mit der Beschwichtigung, dass der Weg zum Ziel zwar schwierig sei, aber am Ende [der gesamte Bahnverkehr besser, schneller, pünktlicher](#) flutschen werde. Von den Kosten bis zur Baudauer: Nichts, was die Befürworter versprochen haben, hat sich bislang bewahrheitet; und alles, [wovor die Gegner gewarnt haben](#), ist bislang eingetreten. Nur eine Frage ist noch offen: ob das Tiefbahnhofskonzept funktionieren wird. Nein, mahnen viele seit anderthalb Jahrzehnten und dürfen jetzt nicht mehr ignoriert werden. Die DB muss alles noch einmal hingebungsvoll überdenken.

Viertens: Die Löcher sind gebuddelt, man kann die Tunnelröhren jetzt nicht umwidmen zu unterirdischen Gurkenplantagen - aber die Frage, ob die acht Gleise reichen, bleibt virulent; und wenn die ehrliche Bestandsaufnahme ergibt, dass es allen früheren Beteuerungen zum Trotz eben doch zu wenige sind, müssen Konsequenzen folgen. Heiner Geißler schlug 2011 nach der

Schlichtung einen Kombibahnhof vor: Fernverkehr unten, Nahverkehr oben. [Luigi Pantisano, aus Waiblingen stammender verkehrspolitischer Sprecher](#) der Linken im Bundestag, warnt: „Bleiben die oberirdischen Gleisflächen nicht erhalten, ist ein Verkehrskollaps am Verkehrsknoten Stuttgart sicher.“ Bahn-Chefin Palla müsse deshalb „den geplanten Abbau sofort stoppen.“ So ist es. Zunächst gilt es gründlich zu prüfen, ob man die alten Gleise noch braucht.

Stuttgart 21 zeugt auch von Politikversagen

Fünftens: Es muss Schluss sein mit Nachsicht, Ignoranz, Vertrauensseligkeit gegenüber der DB. Vom [Verband Region Stuttgart](#) über den Stuttgarter Oberbürgermeister und die Landesregierung bis zu mehreren CSU-Bundesverkehrsministern: Sie alle haben sich blind gestellt und dem deutlich sichtbar nahenden Unheil nicht entgegengestemmt. Jetzt muss die Politik die DB eng an die Kandare nehmen. Die Bahn hat bewiesen, dass sie es nicht kann – wer sie einfach weiterwurschteln lässt, macht sich schuldig.

Sechstens: [Das bestgeplante Projekt](#) zwischen Paris und Bratislava! Viel Mist haben die Befürworter einst verzapft. Da wäre endlich öffentliche Einsicht fällig: Tut uns leid, wir lagen daneben. Es geht dabei nicht um Abrechnung, es geht schlicht um den Beweis, dass die Politik einsichtsfähig ist. Sonst erodiert das Vertrauen weiter. Wir wollen keinen Namenspranger aufstellen. Nur so viel: CDU, FDP und auch die IHK haben immensen Nachholbedarf. Die SPD muss ebenfalls die Vergangenheit aufarbeiten - ein hochrangiger Sozi hat mal erklärt, auf Stuttgart 21 liege Gottes Segen. Und die Grünen? Sie waren zwar von Anfang an gegen das Projekt, aber nach der verlorenen S21-Volksabstimmung duckten sie sich weg, Debatten über dieses Grubenunglück störten nur beim Regieren.

Stuttgart 21: Ein Monument des Größenwahns?

Siebtens: Die Bahn muss aus dem Debakel lernen. Auf Abenteuer und Prestigequatsch darf sie sich nie mehr einlassen und sich derlei auch nicht von größenwahnsinnigen Politikern aufschwätzen lassen. „Mit dem Wissen von heute würde man das Projekt nicht mehr bauen“: Das hat der ehemalige Bahnchef Richard Lutz gesagt - im Jahre 2018! Biblische sieben Jahre später rennt die DB noch immer mit dem Kopf gegen die Wand. Künftig muss es darum gehen, dort zu bauen, wo sich wirklich etwas verbessern lässt für tägliche Bahnnutzer. Pendler hätten zum Beispiel was von [einem zweiten Gleis zwischen Backnang und Murrhardt](#).

Noch ein Zitat von Philip Köngeter: Stuttgart 21 drohe ein „nationales Infrastrukturdenkmal für ambitioniertes Scheitern“ zu werden. Dieses realistische Szenario doch noch abzuwenden: Darum geht es jetzt.