

Im 19. Jahrhundert wurden in Europas Großstädten v. a. Kopfbahnhöfe gebaut, wo Züge nur auf einer Seite ein- und ausfahren konnten. Da das bisweilen noch notwendige Umstellen der Loks und Waggons den Fernverkehr aufhält, wurden sie zum Teil zu Durchgangsbahnhöfen umgebaut. Auch in Stuttgart, der Landeshauptstadt von Baden-Württemberg, wurde Anfang der 1990er-Jahre geplant, den bestehenden Kopfbahnhof abzureißen und durch einen unterirdischen Durchgangsbahnhof zu ersetzen (Projekt „Stuttgart 21“). Dadurch sollte die Kapazität des Bahnhofs erhöht und der Ausbau einer Strecke ermöglicht werden, die in einigen Jahrzehnten Teil einer Hochgeschwindigkeitsverbindung Bratislava–Paris sein könnte.

BefürworterInnen des Projektes versprachen sich dadurch Vorteile:

- ▶ Die Fahrzeit zwischen Stuttgart und Ulm würde halbiert.
- ▶ Das Umsteigen würde für die Fahrgäste viel einfacher.
- ▶ Stuttgart würde besser an den internationalen Bahnverkehr angebunden.
- ▶ Das Projekt könnte etwa 4.000 neue Arbeitsplätze schaffen und belebe die Bauwirtschaft.
- ▶ Die frei werdenden großen Gleisflächen würden in Wohnraum und in Parks umgewandelt werden.

Die GegnerInnen des Projektes befürchteten jedoch Nachteile:

- ▶ Das Projekt kostet sehr viel Geld, dadurch könnten viel dringendere Bahnprojekte in Deutschland nicht gebaut werden. Außerdem sei unklar, wie hoch die Kosten letztlich wirklich sein würden. Die Modernisierung des bestehenden Kopfbahnhofes würde jedenfalls nur einen Bruchteil davon kosten.
- ▶ Auch mit dem Kopfbahnhof könnte Stuttgart an die Schnellbahnstrecke angebunden werden.
- ▶ Im Schlossgarten müssten für den Bau alte Bäume gefällt werden.
- ▶ Der unterirdische Bahnhof ist technisch schwierig herzustellen und könnte Probleme verursachen.
- ▶ Das Klima in Stuttgart könnte sich verändern, weil die bestehenden großen Gleisflächen die in einem Kessel gelegene Stadt im Sommer kühlen.

12 Jahre lang durchlief das Bauvorhaben alle notwendigen politischen und rechtlichen Instanzen, bis es 2006 vom Landtag endgültig beschlossen wurde. Die Bundesrepublik Deutschland, das Land Baden-Württemberg, die Stadt Stuttgart und die Deutsche Bahn einigten sich über die Aufteilung der Kosten. Studien, die die Durchführbarkeit und die Wirtschaftlichkeit des Projektes kritisch bewerteten, wurden von den Behörden und der Deutschen Bahn zurückgehalten.¹

Die Bevölkerung war dem Projekt gegenüber gespalten: Meinungsumfragen ergaben wechselnde Mehrheiten für und gegen „Stuttgart 21“. 2007 sammelten ProjektgegnerInnen über 60.000 Unterschriften, mit denen sie eine Bürgerentscheidung über das Bauprojekt herbeiführen wollten. Der Stuttgarter Gemeinderat lehnte aber eine Bürgerentscheid mit der Begründung ab, dass eine solche Abstimmung rechtlich nicht mehr möglich sei. Außerdem würde ein Ausstieg aus dem Projekt nun viel Geld kosten, da dann teure Vorarbeiten umsonst gewesen wären.

Mit dem Baubeginn im Februar 2010 nahmen die Proteste an Schärfe zu – jede Woche demonstrierten nun tausende StuttgarterInnen an der Baustelle. Bis zu 20.000 Menschen nahmen darüber hinaus an Großdemonstrationen teil. Bei Polizeieinsätzen zur Räumung der Baustelle wurden Hunderte Menschen – darunter auch SchülerInnen und SeniorInnen – verletzt, manche davon schwer.

Die starken Proteste erregten mediale Aufmerksamkeit und führten zu Ratlosigkeit in der Politik:

- ▶ Sollte man das Projekt gegen den (weiter zunehmenden) Widerstand durchsetzen oder sollte man es lieber stoppen, auch wenn das rechtlich schwierig wäre und teuer käme?
- ▶ Sollte man die BürgerInnen an der Entscheidung darüber beteiligen, obwohl das Projekt ja von gewählten PolitikerInnen beschlossen und damit demokratisch legitimiert ist?
- ▶ Falls man die BürgerInnen tatsächlich an der Entscheidung beteiligen würde – wer sollte dann mitreden dürfen, wer wären die eigentlich Betroffenen? Die StuttgarterInnen, weil es ja um „ihren“ Bahnhof geht, weil in ihre Stadt eingegriffen wird und sie jahrelang durch die riesige Baustelle beeinträchtigt werden? Oder alle Baden-WürttembergerInnen, weil das Bundesland einen großen Anteil an den Kosten trägt und viele BahnfahrerInnen aus der Region betroffen sind? Oder gar alle Deutschen, da der Bund den größten Anteil an öffentlichen Geldern beisteuert?

Heinrich Ammerer

¹ Vgl. u.a.: Studie zweifelt Stuttgart 21 an, in: Stern-Online, 7.7.2010, online unter <http://www.stern.de/wirtschaft/immobilien/umstrittener-hauptbahnhof-studie-zweifelt-stuttgart-21-an-1580444.html> (15.8.2011); Bahn hielt wahre Kosten ein Jahr unter Verschluss, in: Stuttgarter Nachrichten, 8.12.2010, online unter <http://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.stuttgart-21-bahn-hielt-wahre-kosten-ein-jahr-unter-verschluss.6431488a-a096-431e-825d-c4641028066e.html> (15.8.2011)