



Tunnelbau ist ein Riesengeschäft – besonders für internationale Baukonzerne und die Deutsche Bahn AG. Ihre Lobbyisten sorgen dafür, dass das auch so bleibt. Und so werden nicht nur in Stuttgart Tunnel gebohrt auf Teufel komm raus. Ob sie

auch einen verkehrlichen Nutzen haben, spielt dabei kaum eine Rolle. Im Bild: Ministerpräsident Winfried Kretschmann (rechts) zu Besuch bei Tunnelbohrer-Fabrikant Martin Herrenknecht (Foto: Martin Storz, www.martinstorz.com).

Herren und Knechte

Ein Ministerpräsident kommt viel herum im Land. Der Besuch heimischer Unternehmen gehört dabei zur täglichen Routine. Meistens. Doch nicht an jenem denkwürdigen 8. März 2013, als Winfried Kretschmann dem Tunnelbohrer-Fabrikanten Martin Herrenknecht seine Aufwartung machte – gerade einmal drei Tage nach der Entscheidung des Bahn-Aufsichtsrats, Stuttgart 21 trotz Kostenexplosion weiterzubauen.

Ausgerechnet Herrenknecht, über den Kretschmanns Parteifreund Winfried Hermann einst sagte: »Man hat schon den Eindruck, dass die vielen Tunnelkilometer, die für Stuttgart 21 gebohrt werden sollen, ein Projekt Herrenknecht auf Staatskosten sind.« Das war 2010, bevor Hermann Verkehrsminister im Ländle wurde und vom Stuttgart-21-Gegner zum »kritischen Begleiter« mutierte.

In der Tat weiß Herrenknecht seine Interessen selbstbewusst durchzusetzen. So ließ er etwa beim Fildertunnel für Stuttgart 21 ein Gutachten erstellen, das empfahl, die beiden Röhren besser mit einer Tunnelbohrmaschine zu bauen als

bergmännisch, wie es ursprünglich vorgesehen war. Daraufhin leitete die Bahn ein Planänderungsverfahren ein und noch bevor der Antrag überhaupt genehmigt war, wurde die Maschine bereits bestellt und fertiggestellt – natürlich von der Herrenknecht AG.

Politische Landschaftspflege

Bei derlei Geschäften können gute Kontakte zur Politik bekanntlich nicht schaden. Und die werden nicht nur durch üppige Großspenden gefördert, die CDU-Mitglied Herrenknecht seiner Partei regelmäßig zukommen lässt. Der Schwarzwälder pflegt auch eine tiefe »persönliche Beziehung« zu Ex-Ministerpräsident Lothar Späth, der bis 2012 vierzehn Jahre lang dem Aufsichtsrat des Tunnelbohrkonzerns vorsah. Der Gunst von Kretschmanns Vorgänger Günther Oettinger konnte sich Herrenknecht ebenfalls sicher sein. Dieser verkündete bereits 2007 in einer Regierungserklärung, dass »die Firma Herrenknecht mit

ihren Maschinen« am Alaufstieg für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm bohren werde. Da waren die Aufträge nicht einmal ausgeschrieben und das Projekt noch gar nicht finanziert.

Gelddruckmaschine Tunnelbau

Tunnelbau ist ein milliardenschweres Geschäft, nicht nur für den Bohrmaschinenproduzenten aus dem badischen Schwanau. Der Bau von einem Kilometer Bahntunnel kostet, je nach geologischen Verhältnissen, etwa das Zehnfache der gleich langen oberirdischen Eisenbahnstrecke. Hinzu kommt das Risiko von Kostensteigerungen durch »Überraschungen« im Untergrund, wie Hohlräume oder Verwerfungen – Kosten, für die am Ende die Steuerzahler geradestehen. Und nicht zuletzt verschlingen der Betrieb und die Instandhaltung der Tunnelinfrastruktur laufend immense Summen.

Für die beteiligten Baufirmen sind Tunnelbauprojekte also wahre Gelddruck-

Fortsetzung Rückseite →

maschinen. Und auch die Bahn verdient fleißig mit. Denn je teurer ein Projekt ist, desto mehr Geld erhält sie vom Staat für die Planung, üblicherweise bis zu 17 Prozent der Gesamtkosten. Zugleich ist der Planungsaufwand bei Tunneln, abgesehen von den teuren Probebohrungen, relativ gering – gut für die Bilanz des Schienenkonzerns, schlecht für die Staatskasse.

Bohren auf Teufel komm raus

Und so werden in Deutschland Bahntunnel gebaut auf Teufel komm raus. Ob sie auch einen verkehrlichen Nutzen haben, scheint kaum eine Rolle zu spielen. Dabei werden die mit Vorliebe in deutschen Mittelgebirgen vergrabenen Gelder dringend gebraucht, um das über Jahre systematisch heruntergewirtschaftete deutsche Schienennetz zu sanieren.

Das Ergebnis der Tunnelmanie sind Vorhaben wie die Schnellfahrstrecke Erfurt–Nürnberg, die sich einmal durch den Thüringer Wald bohren soll. Dort wird die Trasse »fast nur aus Kunstbauten bestehen: Brücke, Tunnel, Brücke, Tunnel. Insgesamt 22 Tunnel und 30 Brücken. Teurer lässt sich eine Bahnstrecke nicht bauen«, urteilt die Wochenzeitung »Die Zeit«.

Man kann sich vorstellen, welche Begierlichkeiten ein Projekt wie Stuttgart 21 in den Chefetagen der internationalen Baukonzerne wecken muss: 60 km Tunnelröhren unter einer Großstadt durch schwierigstes Gestein, davon viele Kilometer durch quellfähigen Gipskeuper, und noch einmal 60 Kilometer bei der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm durch die Schwäbische Alb mit ihrem zerklüfteten Untergrund, ihren Höhlen, Dolinen und Wasserläufen. Es ist die tunnelreichste Bahnstrecke, die jemals in Deutschland geplant wurde.

Eine unterirdische Familie

Wenn es darum geht, neue Großprojekte durchzusetzen, zieht die »Familie« der Tunnelbauer an einem Strang. In Vereinen wie der »Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen« oder dem »Deutschen Ausschuss für unterirdisches Bauen« sind neben Baufirmen wie Bögl, Züblin und Porr sowie der Herrenknecht AG, allesamt Auftragnehmer bei Stuttgart 21, auch Wissenschaftler, das Bundesverkehrsministerium und die Stadt

TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

IBAN: DE54 8309 4495 0003 2812 21
BIC: GENODEF1ETK, EthikBank eG
Inh.: ESIG e. V., Betreff: Tunnelblick
Spenden sind steuerlich absetzbar.

Tunnelbohrer zerstört Stuttgart - Stuttgart 21 ruiniert das Land

... und die Esslinger zahlen mit!



Demo in Esslingen am 24.5.:
13 Uhr Auftaktkundgebung
Bahnhof-/Ecke Fleischmannstr.
(auf Höhe „Falken“) – mit
anschließendem Demozug.

K21 ja zum Kopfbahnhof
Bahnhof mit Vernunft.



24.5.: Wir kommen nach Esslingen!

Stuttgart präsent. Selbst das Bonner Eisenbahnbundesamt ist ungeachtet seiner Kontroll- und Aufsichtsfunktion in beiden Tunnelbauer-Vereinen vertreten.

Und der Einfluss der Bohr- und Betonlobbyisten ist gewaltig. Davon weiß der Verkehrswissenschaftler Heiner Monheim zu berichten, der von 1985 bis 1995 Referatsleiter im nordrhein-westfälischen Verkehrsministerium war. Dort hatte er »den Auftrag, unsinnige Tunnelprojekte im Bereich der Stadtbahnpolitik zu verhindern. Da habe ich das erste Mal die deutsche Baumafia kennengelernt, die massiven politischen Druck ausübt, damit die teuerste und für sie profitabelste Lösung zum Zuge kommt. Manche Tunnelprojekte konnte ich leider damals nicht verhindern, weil die Baumafia stärker war.«

Herren? Knechte?

Dabei agieren die Tunnelbauer meist im Verborgenen, in Gremien und Ausschüssen. Selten artikulieren sie ihre Interessen so offen wie Martin Herrenknecht. Wenn es einmal nicht nach seiner Pfeife geht, ist der Patriarch aus dem Schwarzwald auch um markige Worte in der Öffentlichkeit nicht verlegen. Nach der Landtagswahl im Frühjahr 2011 drohte er der künftigen grün-roten Landesregierung unverhohlen mit dem Wegzug seines Unternehmens, falls diese Stuttgart 21 scheitern lasse. Vor diesem Hintergrund kann man den Besuch des einstigen Stuttgart-21-Gegners Kretschmann bei Projektförderer Herrenknecht auch als Unterwerfungsgeste verstehen – und als Hinweis darauf, wer die Herren sind im Land und wer die Knechte.