TUNNELBLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT • WWW.TUNNELBLICK.ES • AUSGABE 48

Die Schwäbische Alb ist ein beliebtes Erholungsgebiet. Teile des Mittelgebirges wurden 2009 als Biosphärenreservat ausgewiesen. So manche Naturfreundin wird sich freilich verwundert die Augen reiben, wenn ihr plötzlich Bauzäune den Weg versperren und sie vor riesigen Abraumhalden steht. Doch hier lässt kein Pharao seine Pyramiden errichten. Hier gräbt die Deutsche Bahn mit gigantischem Aufwand eine nutzlose Hochgeschwindigkeitstrasse durch das Karstgebirge der Alb – für den Profit internationaler Baukonzerne, mit dem Segen der Politiker von Schwarz bis Grün und auf Kosten von Einwohnern, Steuerzahlern und kommenden Generationen. Foto: Baustelle Steinbühltunnel bei Hohenstadt (© wildrose.blogger.de).

Die Pyramidenbauer

Die bekannten sieben Weltwunder der Antike, darunter die Pyramiden von Gizeh, befanden sich allesamt im Mittelmeerraum und im Vorderen Orient, keines von ihnen auf dem Gebiet des heutigen Württembergs. Den keltischen und germanischen Stämmen, die damals hier lebten, dürfte dies freilich ziemlich gleichgültig gewesen sein.

Mehr als 2000 Jahre später, im Jahr 1995, wurde erneut eine Liste mit Bauwerken für die Ewigkeit erstellt, den »Seven Wonders of the Modern World«. Und wieder war kein einziges württembergisches Bauwerk darunter. »Das kann doch nicht wahr sein!«, empörten sich Politiker, Technokraten und Bauunternehmer. »Wir schuften uns den Buckel krumm und finanzieren praktisch die ganze Welt über den Länderfinanzausgleich. Da wird man doch wenigstens ein klitzekleines Weltwunder im Ländle erwarten dürfen!«

Ein schwäbisches Weltwunder?

In dieser Gemütslage versprach die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm, das am Boden liegende schwäbische Ego wieder aufzurichten. Zwar gehen nicht einmal die Propagandisten des Projekts so weit, ihr Vorhaben in den Stand eines Weltwunders zu erheben, dennoch sind die Parallelen zum Bau antiker Kultstätten unübersehbar: Gigantismus und hemmungslose Rücksichtslosigkeit gegenüber Mensch und Natur – und das alles unter staunender Verehrung durch die (fortschritts-)gläubige Bevölkerung.

»Wer sich an das Absurde gewöhnt hat, findet sich in unserer Zeit gut zurecht.« (Eugène Ionesco)

Gewaltig und gigantomanisch

20 Brücken, 17 Eisenbahnüberführungen und 5 Tunnel mit insgesamt 60 Tunnelkilometern: Das sind die Eckdaten des gigantischen Vorhabens. Die Neubaustrecke ist eine der tunnelreichsten Strecken, die in Deutschland je geplant wurden. Sie soll Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 250 km/h erlauben und die Fahrzeit von Stuttgart nach Ulm um 28 Minuten verkürzen.

Nicht minder gewaltig sind die Baukosten: 2004 wurden sie offiziell mit rund 2 Mrd. Euro beziffert und »explodierten« binnen weniger Jahre auf rund 3,3 Mrd. Euro. Wer die enormen Mehrkosten trägt, ist nach wie vor ungeklärt. Und es könnte noch viel mehr werden: Die renommierten Bahngutachter Vieregg & Rößler prognostizierten bereits 2010 Gesamtprojektkosten von mindestens 4,55 Mrd. Euro – im günstigsten Fall.

Wer im Weg ist, muss weg

Doch wo gehobelt wird, da fallen auch Späne. Denn die Trasse durchschneidet die sensiblen Naturräume der Schwäbischen Alb und zerstört dort intakte Natur. Streuobst- und Magerwiesen, Wälder, Bäche, Höhlen und die Lebensräume geschützter Tier- und Pflanzenarten fallen den Großbaustellen zum Opfer. Der idyllische Talschluss des Oberen Filstals soll zwischen Mühlhausen und Wiesensteig mit einer Riesenbrücke überspannt werden – mitten im Trinkwasserschutzgebiet Stufe III.

Fortsetzung Rückseite ➞

➞ Fortsetzung von Seite 1

Auch die Menschen sind im Weg. So mussten nicht wenige Hausbesitzer entlang der Neubaustrecke unter dem massiven Druck der Bahn AG ihren Besitz aufgeben oder wurden unter Verweis auf ein höherrangiges »Gemeinwohl« schlicht enteignet. Auf unaufgefordert bezahlte und angemessene Entschädigungen können die Betroffenen dabei keineswegs zählen, wie erste Erfahrungen zeigen.

Trügerische Faszination

All diese Zahlen und Fakten sind beeindruckend und lassen in der Tat an antike Großbauten denken. Es wird der Eindruck erweckt, dass hier kulturell und technisch Großes geschaffen wird, für das eben auch Opfer gebracht werden müssen – ein Mythos, den die Projektbetreiber nach Kräften nähren. Die Titelseite ihres Werbemagazins »Bezug« zieren mit Vorliebe großformatige Fotos von Tunnelbohrmaschinen und anderem schweren Gerät. Und nicht wenige lassen sich davon blenden und erliegen der Faszination der Technik. Die profane Wirklichkeit indes sieht anders aus.

Von einer Mittelgebirgsstrecke zur Gebirgsstrecke

Die Neubaustrecke führt erst hinauf zur Albhochfläche und dann wieder hinunter nach Ulm – mit einem Scheitelpunkt von 750 m und Steigungen von bis zu 31 Promille. Das ist steiler als die Geislinger Stei-

ge. In engen Tunneln werden die Züge 168 Höhenmeter mehr als heute überwinden müssen. So wird aus einer Mittelgebirgsstrecke eine Gebirgsstrecke, die noch dazu für einen wirtschaftlichen Güterverkehr vollkommen untauglich ist. Bahnexperten der Alpenländer schlagen angesichts solcher Planungen die Hände über dem Kopf zusammen.

Ressourcenfresser

Auch energiepolitisch hat diese Streckenführung einen hohen Preis. Der Energieverbrauch für eine Fahrt von Stuttgart

Fotos: Baustelle Steinbühltunnel bei Hohenstadt (© wildrose.blogger.de)

nach Ulm und zurück wird sich in etwa verdoppeln. Überdies verschlingt diese Infrastruktur Jahr für Jahr immense Instandhaltungs- und Betriebskosten im dreistelligen Millionenbereich. Dafür müssen anderswo im Land Zugverbindungen gestrichen und Fahrpläne ausgedünnt werden. Was nützt da eine halbe Stunde Zeitgewinn für wenige Fahrgäste, wenn dieser durch fehlende Anschlüsse und Verspätungen wieder zunichte gemacht wird?

Praktischer Nutzen: Fehlanzeige

Bei öffentlich finanzierten Projekten muss der Nutzen größer sein als die Kosten. Dies ist bei der Neubaustrecke nur mit Tricks zu erreichen. So haben die Projektbetreiber das Märchen von Leichtgüterzügen erfunden, die es nirgends auf der Welt gibt. Um den angeblichen Nutzen belegen zu können, musste das Land Baden-Württemberg zudem Regionalzüge für diese Strecke im Voraus bestellen und exorbitant hohe Investitionszuschüsse gewähren. Das alles für drei Züge pro Stunde – zu horrenden Trassenpreisen, die das Bahnfahren extrem verteuern werden.

> Den modernen Pyramidenbauern ist es egal, ob ihre Bauwerke jemals fertig werden.

Mahnmale des angeblichen Fortschritts

Das alles offenbart den wahren Charakter moderner Großprojekte: Sie sind die Mahnmale des vermeintlichen Fortschritts. Es fehlt ihnen nicht nur die kultisch-religiöse Funktion, die etwa die antiken Pyramidenbauten auszeichnete. Ihnen ist auch jeglicher gesellschaftliche Nutzen abhanden gekommen. Bauprojekte wie die Neubaustrecke sind nicht viel mehr als Anlagemöglichkeiten für Investoren, Geldwaschanlagen der internationalen Wirtschaftskriminalität und Prestigeprojekte für profilierungssüchtige Politiker. Diesen modernen Pyramidenbauern ist es egal, ob ihre Bauwerke jemals fertig werden und noch etwas anderem nützen als ihren eigenen Interessen. Denn schon morgen sind die Anleger um ein Vermögen reicher, die Baukonzerne pleite und die Politiker in irgendeinem Aufsichtsrat, im Ruhestand oder EU-Kommissar in Brüssel.

»Tatsächlich haben die sogenannten öffentlichen Körperschaften nicht mehr die Macht und das Monopol der Initiative in Sachen öffentlicher Projekte. Immer häufiger bleibt ihnen nichts anderes übrig, als im Verbund mit der Hoch- und Tiefbau-Mafia der Öffentlichkeit pseudopharaonenhafte Projekte jeder Art, die von der Betonlobby konzipiert wurden, zu verkaufen, als handle es sich dabei um Antworten auf vorhandene gesellschaftliche Bedürfnisse.«

Diese Sätze stammen aus einem Text, der vor über 20 Jahren anlässlich des Baus einer heftig umstrittenen TGV-Strecke im Südosten Frankreichs entstand. Sie sind eins zu eins auf Stuttgart 21 und die Neubaustrecke übertragbar. Und diesen Projekten werden so lange immer neue folgen, bis die breite Bevölkerung endlich mit dem Fortschrittsmythos bricht und die Katastrophe nicht mehr achselzuckend in Kauf nimmt. ■

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

TUNNELBLICK wird herausgegeben von der Esslinger Initiative gegen Stuttgart 21 • www.tunnelblick.es • redaktion@tunnelblick.es
V. i. S. d. P.: R. Langer, c/o Parkschützerbüro, Urbanstr. 49 A, 70182 Stuttgart • CO_2-neutral gedruckt • Stand: 3.7.2014