TUNNELBLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT • WWW.TUNNELBLICK.ES • AUSGABE 52

Augen zu und durch?

© alphaspirit – Fotolia.com

»Andere Städte wären froh, wenn sie ein solches Geschenk bekämen«, behaupteten die Betreiber von Stuttgart 21 einst. Heute hört man nur noch jene jubeln, die dafür bezahlt werden. Der Rest der Republik schaut eher mitleidig auf die Schwabenmetropole und ist froh, hier nicht leben zu müssen.

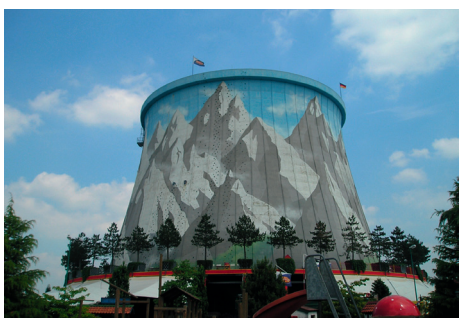
Es hat sich aber auch die Meinung durchgesetzt, dass es nun kein Zurück mehr gebe. Zu viel Geld sei schon ausgegeben, zu viel gebaut. Deshalb müsse man das Ding zu Ende bringen nach dem Motto: Augen zu und durch! Wie verhängnisvoll diese Strategie ist, beweist das Beispiel des Schnellen Brüters in Kalkar – der bislang größten Investitionsruine in Deutschland. Doch Stuttgart 21 ist auf dem besten Weg, sich an die Spitze zu schieben. Höchste Zeit, jetzt endlich die Reißleine zu ziehen! Denn mit jedem Tag wird weiteres Steuergeld nutzlos verbrannt. Und das, obwohl der Ausstieg jederzeit sinnvoll und bahntechnisch möglich ist. Es fehlt allein am Willen der politisch Verantwortlichen.

Alles schon einmal dagewesen: Kostenexplosion, Sicherheitsbedenken, Proteste und Großdemos – und dennoch wurde das Megaprojekt durchgedrückt. Hier ist die Rede ist vom Schnellen Brüter in Kalkar am Niederrhein, der 1985 nach 13 Jahren Bauzeit fertiggestellt wurde. In Betrieb genommen wurde er allerdings nie. Trotzdem fielen für den einsatzbereiten Reaktor über die Jahre noch Hunderte von Millionen DM an Betriebskosten an. Bis 1991 das endgültige Aus für das Kraftwerk verkündet wurde. Gesamtkosten am Ende: 7 Milliarden DM, das 35-Fache der anfangs veranschlagten 200 Mio. DM.

Mit den Bauarbeiten in Kalkar wurde im März 1973 begonnen, 13 Jahre nach den ersten Plänen. Aufgrund technischer Rückschläge kam das Projekt jedoch immer wieder in Verzug: Korrosion am Reaktortank (1976), Natriumbrand (1984), Natriumlecks an Ablasstanks (1985) u. a. Ein neben dem geplanten AKW-Standort lebender Landwirt ging bereits 1972 juristisch gegen das Vorhaben vor; seine Klage ging bis vors Bundesverfassungsgericht, wurde 1978 jedoch abgewiesen. 1977 demonstrierten erstmals 35.000 Atomkraftgegner gegen das Projekt. Diese Proteste hielten auch während der Bauzeit an und die kritischen Stimmen gegen den Schnellen Brüter mehrten sich.

Doch nicht nur der Widerstand nahm zu, auch die Kosten explodierten: Anfangs auf 200 Mio. DM geschätzt, sprach man 1969 bereits von 500 Mio. DM »Festpreis« und 1971 gar von 670 Mio. DM. Im November 1972 wurden aufgrund von Konstruktionsänderungen und zusätzlichen Sicherheitsauflagen nochmals deutlich höhere Kosten von 1,5 Mrd. DM veranschlagt. Doch nicht genug: Wegen Bauverzögerungen und technischen Problemen stiegen die Kosten 1979 weiter auf 3,2 Mrd. DM. 1983 hatten sich diese mit 6,5 Mrd. DM noch einmal mehr als verdoppelt.

Der Bau des AKW Kalkar kostete 7 Mrd. DM. In Betrieb ging es nie. Heute residiert dort ein Vergnügungspark – ein Vorbild für Stuttgart 21?



1985 wurde der Reaktor schließlich fertiggestellt. Er ging aber nie in Betrieb, denn die Landesregierung von NRW verweigerte die Inbetriebnahme. Dagegen konnte weder die Stromwirtschaft etwas ausrichten noch die Bundesregierung, die jahrelang weiter am Projekt festhielt – trotz Brütermisserfolgen in den USA und Frankreich und ungeachtet der Reaktorkatastrophe von Tschernobyl 1986. Und so fielen jedes Jahr zusätzliche Kosten von 105 Millionen DM an, um die Anlage betriebsbereit zu halten. Erst 1991 verkündete der damalige Bundesforschungsminister das endgültige Aus für den Schnellen Brüter und be- ☛

Die »versunkenen Kosten« von Stuttgart 21

Dass das Projekt Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm unwirtschaftlich sind, war von Anfang an klar. Durch Schönrechnerei, Desinformation, politische Einflussnahme und massive Subventionen der öffentlichen Hand wurden beide dennoch durchgesetzt. Seither sind die Kosten allein für Stuttgart 21 weiter auf aktuell 6,8 Milliarden Euro gestiegen. Schlussendlich wird das Projekt wohl um die 15 Milliarden kosten.

Es stimmt: Würde man heute aussteigen, gäbe es »versunkene Kosten«. Dieses Geld ist jedoch in jedem Fall verloren – ob nun weitergebaut wird oder nicht. Denn das Projekt ist bereits heute unwirtschaftlich und stellt einen Rückbau von Verkehrsinfrastruktur dar. Trotzdem weiterzubauen hieße, dem schlechten Geld immer neues hinterherzuwerfen.

Je früher Stuttgart 21 also gestoppt wird, desto weniger Geld wird zum Fenster rausgeworfen und desto weniger Schäden werden angerichtet. Selbst bei »versunkenen Kosten« von 5 Milliarden Euro und mehr wäre der Abbruch noch die wirtschaftlichere Variante. Der Ausstieg war zu jedem Zeitpunkt und ist auch heute jederzeit möglich und sinnvoll.

Ob bzw. wann dieser erfolgt, ist allein eine Frage des politischen Willens. Der ist allerdings derzeit nirgendwo zu erkennen. Keiner der unverantwortlichen Verantwortlichen will sich die Finger schmutzig machen, das Gesicht verlieren oder den Koalitionsfrieden stören. Und das wird auch so bleiben, solange das Wahlvolk mitspielt und den Kopf ebenfalls in den Sand steckt. Doch diese Augen-zu-und-durch-Haltung dient nur den Profiteuren dazu, weiter Steuergelder zu verbrennen.

☛ gründete dies mit politischen und sicherheitstechnischen Bedenken sowie den explodierenden Kosten.

Letztlich verschlang der Bau des AKW Kalkar 7 Milliarden DM, 90 Prozent davon aus Steuermitteln. Weil der Abbau der Anlage zu kostspielig gewesen wäre, wurde das Gelände für gerade einmal 1,5 Millionen Euro an einen holländischen Unternehmer verhökert. Dieser betreibt dort nun einen Vergnügungspark, das »Wunderland Kalkar«, mit einem Maskottchen namens »Kernie«.

Der Ausstieg – jederzeit möglich und sinnvoll!

Der Erhalt des Kopfbahnhofs verhindert, dass der Kundenbahnhof Stuttgart und der Abstellbahnhof in Untertürkheim getrennt werden, was betrieblich unsinnig und enorm kostenträchtig wäre. Und er schützt die Bahnreisenden vor einem in mehrfacher Hinsicht brandgefährlichen Schiefbahnhof unter der Erde.

Aber können wir aus dem zerstörerischen Projekt »Stuttgart 21« überhaupt noch aussteigen? Ist es nicht schon zu spät dafür? Und kann der alte Zustand im Hauptbahnhof wieder so hergestellt werden wie vor den derzeitigen Abriss- und Umbauarbeiten?

Egon Hopfenzitz, langjähriger Bahnhofsvorsteher in Stuttgart und kundiger Praktiker, zögert keine Sekunde mit der Antwort: »Ja sicher!« Und er stellt fest: »Der Großbahnhof Stuttgart, gebildet aus Personenbahnhof und Abstellbahnhof, funktioniert trotz aller Eingriffe immer noch ohne Einschränkung. Der Personenbahnhof als Bahnhofshauptteil muss lediglich bis zur früheren vorderen Prellbockreihe wieder hergestellt werden.«

Die heutige Situation am Hauptbahnhof bewertet Hopfenzitz so:

- Das erneuerte Gleisfeld vor den neuen Bahnsteigen ist in Ordnung, es kann unverändert bleiben.
- Unter dem früheren Parkplatz vor dem Nordausgang wird derzeit der neue technische Teil des Zentralstellwerks eingerichtet. Er kann dort bleiben, egal ob die Bedienung im heutigen Stellwerk oder von Karlsruhe aus erfolgt.

Am Bonatz-Bau sind folgende »therapeutische« Maßnahmen völlig problemlos und schrittweise durchzuführen:

- Die inzwischen abgebauten alten Bahnsteige samt Hallendach werden neu und modern wieder hergestellt.
- Die abgerissenen Süd- und Nordflügel des Gebäudes werden – ob in alter oder moderner Form – ebenfalls wieder errichtet und können danach neu genutzt werden.
- Das denkmalgeschützte Empfangsgebäude wird endlich renoviert.

Und wie sieht es mit den bisher vorgenommenen baulichen Veränderungen außerhalb des überdachten Bahnhofsareals aus?

- Die bisherigen Eingriffe links und rechts sind ohne weiteres reparabel.
- Bereits im Rohbau fertig ist der Stadtbahntunnel von der neuen Stadtbibliothek unter dem Postdörfle zur alten Bundesbahndirektion. Er ist zwar kropfunnötig, verschlechtert die Bahninfrastruktur aber nicht. Nach Fertigstellung kann er den heutigen Tunnel unter der Heilbronner Straße ersetzen.
- Für alle weiteren Tunnelvorhaben muss ein sofortiger Baustopp verhängt werden, da Tunnelbauten bekanntlich immer unberechenbar, risikoreich und damit extrem kostspielig sind. Alles andere wäre verantwortungslos und nicht vertretbar.

»All diese Maßnahmen sind bau- und verkehrstechnisch jederzeit möglich«, betont Hopfenzitz. Natürlich würden sie das Immobilienprojekt Stuttgart 21 beeinträch-

Egon Hopfenzitz (Foto: Petra Weiberg)

tigen – und damit einige Wenige, die von der künftig viel zu kleinen, aber dafür tiefergelegten Durchgangsstation profitieren. Doch nur eine solche »Therapie« garantiere, dass die Infrastruktur bahntechnisch optimal verbessert wird. Und damit wie versprochen als Verkehrsprojekt den Vielen nutzt, die Tag für Tag auf einen funktionierenden Bahnhof im Herzen der Landeshauptstadt angewiesen sind. Der Großbahnhof müsse daher schnellstens wieder zu dem umgestaltet werden, was er trotz seiner vorsätzlichen Vernachlässigung über Jahrzehnte hinweg war:

- Kundenfreundlich, da pünktlich, barrierefrei, kostengünstig und sicher
- Zukunftsfähig, da oberirdisch
- Und damit zugleich umweltverträglich, risikofrei und auf lange Sicht flexibel allen künftigen Anforderungen anpassbar

☛ 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: 6.11.2014