

Bündnis begrüßt Forderung des Bundesrechnungshofs, Stuttgart 21 jetzt neu zu bewerten

Stunde der Wahrheit?

Das Aktionsbündnis begrüßt, dass sich erstmals skeptische und selbstkritische Stimmen zu S21 aus dem Lager der Projektbefürworter deutlich zu Wort melden. „Irgendwann ist die Faktenlage so erdrückend, dass Leugnen nicht mehr funktioniert“, so Bündnissprecher Dr. Eisenhart von Loeper. Den Stein ins Rollen gebracht hatte der Bundesrechnungshof, der in seinem aktuellen, vertraulichen Bericht zum wiederholten Male - und massiver denn je - warnt, „dass S21 noch teurer und noch später fertig wird, und schon die bisherigen Projektkosten“ (von den noch zu Befürchtenden ganz zu schweigen) „für den Staatskonzern „kaum tragbar“ (BRH) seien“, so ein Bericht von Thomas Wüpper in der aktuellen Ausgabe der Stuttgarter Zeitung¹.

Dieser Bewertung hat sich inzwischen der Rechnungsprüfungsausschuss des Bundestags in einem einstimmigen Votum, also mit den Stimmen der projektbefürwortenden Parteien CDU, SPD und FDP, angeschlossen. Ähnlich äußerte sich selbst Bundesverkehrsminister Scheuer. Erstmals räumt man auch mit der politischen Lebenslüge auf, S21 sei ein eigenfinanziertes Projekt der DB, auf das man keinen Einfluss habe oder nehmen wolle. Immer unabweisbarer und bedrohlicher wird die Milliardenbelastung für den Verkehrshaushalt im Falle eines ungebremsen Weiterbaus von Stuttgart 21. „Die Bundesregierung und auch die grün regierte Landesregierung sowie der Grüne Stuttgarter OB müssten sich fragen, ob die Zusatzinvestitionen von 11 Milliarden-Euro für die DB bis 2030 im Sinne von Klimaschutz in den Ausbau des Netzes und den Deutschlandtakt oder am Ende in ein klimazerstörenderes Bahnhofverkleinerungsprojekt fließen soll, so von Loeper.

Der Auftrag, mit dem nun die Vertreter der Bundesregierung in den DB-Aufsichtsrat geschickt werden, sei eine mission impossible. „Kostenrisiken minimieren“ – dieses hehre Ziel verfolgt das Projekt seit es derartig unter Druck geraten ist – mit teils fragwürdigen Methoden wie dünneren Tunnelwänden und Vernachlässigung von Sicherheitsstandards. Auch können weder die von vornherein absehbaren Kosten für Artenschutz (Mauereidechsen, Juchtenkäfer), noch gestiegene Baupreise die turnusmäßigen Kostenexplosionen erklären. Gestiegene Baupreise schlagen nicht zu Buche, weil der entsprechende Index so stark gestiegen ist, sondern weil das Projekt sich Jahr um Jahr verzögert. Und es verzögert sich, weil es katastrophal und auf falsche politische Vorgaben hin geplant wurde. Im Vordergrund stand die Realisierung riesiger Immobilienprojekte auf dem frei werdenden Gleisvorfeld. Ob der in den Untergrund verdrängte Bahnhof funktionsfähig sein würde – eine quantité négligeable!

„Jetzt ist die Stunde der Wahrheit“, so von Loeper. Ungeschminkt müssen alle Fakten auf den Tisch, die bahnunabhängige Wissenschaft muss Gehör finden (vor allem zur Frage der Kapazität von S21), alle Alternativen ausgehend von dem jetzigen Baustand müssen transparent bewertet werden. Dazu gehört das Umstiegskonzept der Bürgerbewegung gegen S21 genauso wie Kombi-Modelle oder der Vorschlag des Bundesrechnungshofs, „den Projektumfang soweit wie möglich zu verringern“⁽¹⁾, den das Aktionsbündnis als einen Wink mit dem Zaunpfahl versteht, auf die auch von der DB ungeliebte und noch lange nicht planfestgestellte Fildertrasse zu verzichten.

Von Loeper appelliert an die Verantwortlichen v.a. bei CDU, Grünen und SPD, den sich andeutenden Weg weiter zu gehen. Er werde vor jedem den Hut ziehen, der angesichts des drohenden Gesichtsverlusts dieses immer absurder werdende Projekt infrage stellt.

Kontakt: Eisenhart von Loeper 0754 4995, Werner Sauerborn 0171 320 980 1

¹ www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgart-21-bund-weitere-verzoegerung-bei-s-21-moeglich.f91edecc-3dee-4479-990e-faa4bd21cb61.html