

Manipulationen, unbelegte Zahlen, Über- und Untertreibungen, halbe Wahrheiten

Der nächste Versuch, Stuttgart 21 vor dem Abgrund zu retten

Obwohl die Anzeichen eines grandiosen Scheiterns von Stuttgart21 nicht mehr zu übersehen sind, versucht der DB-Vorstand mit der altbewährten Strategie des Faktenleugnens und Irreführens, das Projekt auch diesmal wieder über die Runden zu bringen, so Bündnissprecher Dieter Reicherter. Anlass sind jüngste Berichte, es gäbe im DB-Aufsichtsrat trotz erneuter Kostenexplosion weiterhin keine Stimme für den Abbruch des Projekts: https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.weiterbau-in-stuttgart-vorteilhaft-bahn-vorstand-nennt-kosten-fuer-ausstieg-aus-s-21_308ce541-5b7c-43a3-bf57-52cc4b988c0b.html

Mit einer Mixtur manipulativer Angaben wird die Unumkehrbarkeit des Projekts suggeriert - wie jedesmal, wenn es auf der Kippe steht. Tradition hat schon die Untertreibung der Kosten. Mit knapp 10 Mrd.€ wird jetzt eingeräumt, was der Bundesrechnungshof und bahnunabhängige Gutachten schon für 2015 bzw. 2016 mit nachvollziehbaren Zahlen belegt hatten. In den letzten 6 bzw. 7 Jahren ist es aber zu unzähligen Umplanungen gekommen, so dass allein deswegen das bisher Vorgesehene (Stuttgart21 I) weit über 10 Mrd.€ liegt. Hinzu kommen die im grün-schwarzen Koalitionsvertrag verabredeten sog. Ergänzungsprojekte (Stuttgart21 II), die den Kapazitätsproblemen abhelfen und den Deutschlandtakt bei S21 ermöglichen sollen. Mit den hier geplanten 47km zusätzlicher Tunnel verteuert sich das Projekt nach dem empirisch basierten Gutachten des Verkehrsexperten Karlheinz Rößler um weitere 5,3 Mrd.€, die in den Rechnungen der DB nicht auftauchen. Die aktuellen Warnungen der Bauwirtschaft, es stünden nicht mehr ausreichend Rohstoffe zum Weiterbau begonnener Projekte zur Verfügung, werden weitere Turbulenzen auslösen.

Auch fragt sich, wer nach all den gebrochenen Versprechungen der DB noch der Zusage glauben soll, das Projekt würde Ende 2025 in Betrieb genommen. Irreführend ist die Mär einer baldigen „Fertigstellung“ auch, weil zentrale Elemente wie die Fildertrasse frühestens Mitte der 30er Jahre in Betrieb gehen könnten.

Altbekannt auch das maßlose Aufblasen von Ausstiegskosten ohne jede Angabe nachvollziehbarer Berechnungen. Unerwähnt bleiben dagegen die Risiken eines technischen Scheiterns. Dies sei, so Reicherter, mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten, wenn im Falle einer Fertigstellung eine Inbetriebnahme wegen fehlenden Brandschutzes versagt werden müsse. Immer mehr Indizien wiesen darauf hin, dass der Brandschutz zum entscheidenden Sargnagel für das Projekt werde. Das Aktionsbündnis klagt deswegen gegen das Eisenbahn-Bundesamt mit dem Ziel einer generellen Aufhebung der Planfeststellung von Stuttgart 21 wegen der nicht behebbaren Mängel beim Brandschutz.

Wieder schürt die DB die Angst vor dem großen Schwarzen Loch im Falle eines Projektabbruchs. Die Legende der Unumkehrbarkeit lebt von der Leugnung, dass es Alternativen zur Fortsetzung eines de facto gescheiterten Projekts gibt. Folgerichtig daher auch die Ignorierung des Konversionskonzepts Umstieg21, das 2021 auf die neuen Projektrealitäten bezogen fortgeschrieben wurde: www.umstieg-21.de. Darin wird die Nutzung der unterirdischen S21-Infrastruktur für ein System vollautomatisierter Güterlogistik vorgeschlagen.

Während das Umstiegskonzept eine klimaentlastende Umnutzung ermöglicht, gehen die Apologeten des Weiterso auch in Zeiten eskalierender Klimabedrohungen bedenkenlos von ungebremstem Ressourceneinsatz, vor allem im Bereich von Stahl und Beton, aus.

Kontakt: Dieter Reicherter 07192 930522 / 0151 26371131, Werner Sauerborn 0171 320 980 1