



## Kungelrunden und Geheimgutachten

### Bahn oder Gegner: Wer verschwört sich gegen wen?

Die von Andreas Zielcke herausgearbeiteten Hintergründe über Stuttgart 21 lassen sich aber noch ergänzen ('Geistige Kessellage', 19. Oktober): Es gab nämlich keine rund 11000 Einwände gegen die Planung, keine "zig Prozesse, kein K 21, keine Informationszentrum im Hauptbahnhof selber, es gab keine öffentliche politische Auseinandersetzung mit diesem Projekt - all das gab es nicht. Vielleicht sollte sich Andreas Zielcke mal bei dem jetzigen Tübinger Oberbürgermeister Boris Palmer erkundigen, der schon gegen das Projekt trommelte, als er noch Landtagsabgeordneter war. Was es öffentlich gab, waren Kungelrunden in Hinterzimmern, allen verschwiegene Geheimgutachten, Verschwörung an Ecken und Kanten. Und dann, ach ja: 'Die Idee war bei den Bürgern politisch noch nicht als entscheidungsrelevanter Ernstfall angekommen'. Wessen 'geistige Kessellage' wird hier eigentlich beschrieben?

Dr. Gerhard Schmitz

München

Parallelen zwischen

Stuttgart und München

Ich möchte keineswegs Stuttgart 21 mit der zweiten S-Bahn-Stammstrecke in München in einen Topf werfen. Was Sie in dem Artikel über die Deutsche Bahn AG schreiben, erinnert mich aber doch sehr an München: '...Von Anfang an, also seit dem 18. April 1994, weigerte sich die Bahn mit hartnäckiger Konsequenz, alternative Pläne .... zu entwickeln. Die absolutistische Ja/Nein-Logik, die heute den Konflikt so unlösbar erscheinen lässt, war dem Projekt vom ersten Tag an aufgebürdet.'

In München standen ursprünglich zwei Alternativen zur Diskussion, um die S-Bahn-Stammstrecke zu entlasten: der Südring und ein Tunnel. Im Jahr 2001 hat die DB eine Vergleichsstudie vorgelegt. Darin waren beide Alternativen in etwa gleichwertig und mit einer halben Milliarde Euro auch gleich teuer. Schon damals gab es warnende Stimmen zu den negativen, verkehrlichen Auswirkungen des Tunnels, etwa eine Stellungnahme von ProBahn.

Der Stadtrat entschied sich für den Tunnel, wohl in der Hoffnung mit einem unterirdischen Bau weniger Probleme in der Stadt zu haben. Die Alternative Südring sollte trotzdem im Rahmen der vertiefenden Untersuchungen weiter mit betrachtet werden. Die Stadt München, die bekanntlich nicht der Bauherr ist, wollte unter anderem die Kosten des Südrings noch mal aufgeschlüsselt haben. Ein entsprechender Entschluss der Vollversammlung lag vor, wurde aber von der Bahn schlichtweg abgelehnt (Stadtratsprotokoll vom 19. Mai 2004).

In der Folge stiegen die Kosten des Tunnels rasch und kontinuierlich, so dass sie 2006 bei 1,85 Milliarden Euro lagen. Niemand, weder die Stadt München noch der Freistaat als Auftraggeber zog aus dieser Tatsache Konsequenzen. Man befand sich offenbar in einer von der DB erzeugten Zwangssituation, aus der man nicht mehr herauskam. Dieser Vorgang ist nur ein kleiner, unbedeutende Aspekt in der heftigen Debatte um die Sinnhaftigkeit des Tunnels, ist aber offenbar typisch für das Verhalten der Bahn.

Dr. Walter Heldmann

München

Quelle: Süddeutsche Zeitung  
Nr.250, Donnerstag, den 28. Oktober 2010 , Seite 42

Fenster schließen