

ST ZEIT GLEICH GELD ?

Was ist Stuttgart 21? Die Umwandlung des bisherigen Hauptbahnhofs von einem Kopfbahnhof in einen Durchgangsbahnhof und die Neubaustrecke zwischen Ulm und Wendlingen sind die beiden großen Bausteine des Projekts Stuttgart 21. Da die Gleise in ein unterirdisches Tunnelsystem verlegt werden, wird die freigewordene Gleisfläche zur Stadtentwicklung genutzt. Als Teil der „Magistrale für Europa Paris-Budapest“ ist Stuttgart 21 ein Großprojekt, das von der Deutschen Bahn AG, der Bundesrepublik Deutschland, dem Land Baden-Württemberg, der Region Stuttgart und der Landeshauptstadt Stuttgart vorangetrieben und finanziert wird. Bezüglich des Rahmens der Veranstaltung unter den Aspekten Zeit und Raum stellt sich nun die Frage, wie hängen Zeit und Geld sowie die Geschwindigkeit der Planung im Zusammenhang?

#VERZÖGERUNG #BESCHLEUNIGUNG #STILLSTAND

Durch die Einstufung von Stuttgart 21 als ein Großprojekt bzw. Megaprojekt, weist dieses weitere und differenzierte Aspekte als ein einfacheres bzw. normales Projekt auf. Als das größte Infrastrukturprojekt Europas hat Stuttgart 21 ein derart großes Gesamtvolumen an Planungsprozessen, dass eine vernünftige Planung und Management wichtig ist. Dies betrifft nicht nur die Planung, sondern auch die Umsetzung. Der Bau der stark komplexen infrastrukturellen Anlagen wie z.B. der Tunnelsysteme, ist größer und kostenintensiver als bei einem normalen Infrastrukturprojekt. Oft sind die damit verbundenen Kosten in Millionen oder sogar Milliarden Höhe anzusetzen. Doch wer trägt diese Kosten? Nicht nur beim Stuttgarter Bahnhof, sondern auch bei anderen Großprojekten kommt es im Nachhinein zur Aufdeckung immer weiterer versteckter Kosten. Werden Kosten bewusst nicht in der Darstellung und Planung von Projekten genannt um ein Ablehnen des Projektes durch den zu großen Umfang im Aspekt Geld zu umgehen? Eine Frage der Kostenumgehung kommt auf: Ist

alles nur eine komplexe Strategie oder steckt wirklich das Unwissen und eine Unvorhersehbarkeit von Erschwernissen hinter dieser Problematik? Seit der leitführenden Idee von Stuttgart 21, die Einbindung eines unterirdischen Durchgangsbahnhofs Mitte der Achtziger bis zu dem heutigen Planungsstand mit einer Eröffnungsprognose für das Jahr 2023, sind um die vierzig Jahre vergangen. Nicht nur Technologien, Standards im Bau und Planungsverfahren haben sich seitdem immens geändert, sondern auch die Akteure kommen und gehen, teils in wenigen Jahren. Außerdem ist eine Abhängigkeit von den politischen Zyklen, wie den Bundes- und Landtagswahlen, gegeben. Je länger das Großprojekt Stuttgart 21 dauert, umso mehr Akteure werden durch die komplexe Planungs- und Umsetzungsstruktur durchgeschleust, was zu einem dichten, wenig transparenten Netz führt. Als weiteres Resultat ist eine Unzufriedenheit der Bürger anzusehen, da diese mit politischen Entscheidungen, die quasi im „Hinterzimmer“ getroffen werden, nicht einverstanden sind und ein Mitspracherecht einfordern. Von der Forderung nach einem Mitspracherecht haben die Bürger von Stuttgart während der Undurchsichtigkeit des Planungsprozesses von Stuttgart 21 Gebrauch gemacht. Durch zahlreiche Proteste wurde 2011 ein Schlichtungsverfahren durchgeführt, welches den bereits begonnenen Bau des neuen Hauptbahnhofs zeitweise lahmlegte. Während der Bildung der neuen Koalition des Landtags, standen zwischen März und Juni 2012 die Bauarbeiten still. Hier durch wird deutlich, welche Kraft die politische Bühne, aber auch das Volk haben kann. Weitere Verzögerungen bzw. Erhöhungen der Kosten kommen



zustande durch Artenschutz, verschärfte Sicherheitsbestimmungen und Zinsen für Kredite, die während der Bauphase aufgenommen wurden.

- 1985 Vorhaben der Verbesserung der Bahnstrecke Stuttgart-Ulm wird in Bundesverkehrswegeplan aufgenommen
- 1994 Stuttgart 21 wird erstmals der Öffentlichkeit präsentiert
- 1999 Planungsstopp aufgrund von Finanzierungsproblematik
- 2001 Vereinbarung von Zusammenarbeit von DB, Land, Bund und Stadt. Planfeststellungsverfahren
- 2005 Baugenehmigung
- 2009 Oktober: erste Montagsdemonstration mit vier Personen vor dem Hauptbahnhof
- 2010 Februar: Offizieller Baubeginn
- 09. Oktober: Montagsdemonstration mit 65.000 Menschen
- 22.10. – 27.11.: Schlichtungsverfahren unter Leitung von Heiner Geißler (währenddessen Baustopp), Ergebnis: Stuttgart 21 wird weitergeführt, Nachbesserungen müssen gemacht werden und ein Stresstest wird kommen
- 2011 Baustopp März – Juni während der Bildung der neuen Landeskoalition
- Zügeltgleisungen
- Bau des Tiefbahnhofs steht ein Jahr aufgrund von Änderungen im Grundwassermanagement still
- Brandschutzkonzept ist nicht genehmigungsfähig weitere Verzögerungen
- Diskussionen über Kosten, Kostenexplosion, Finanzierungsschwierigkeiten
- 2016 September: Grundsteinlegung für den Tiefbahnhof

Wenig Zeit bei der Planung bedeutet in dem Fall des Projekts Stuttgart 21, dass viele Fehler passieren bzw. außer Acht gelassene Aspekte im Nachhinein auftauchen, welche wiederum mit Mängeln und daraus resultierend Nachbesserungen verbunden sind. Ausbesserungen und Fehlerbehebungen sind andererseits mit Kosten verbunden. Kosten, die bei einer präziseren Planung nicht hätten entstehen müssen, denn sie kosten viel Geld. Lässt sich dementsprechend wenig Zeit in der Planung mit viel Geld in der Ausbesserung gleichsetzen? So simpel ist diese Gleichung nicht, denn eine aufwendigere, genauerer Planung würde ebenfalls mehr Kosten beinhalten, allerdings zu Beginn und nicht am Ende. Als Quintessenz wäre neben dem Kosten- und Zeitfaktor letztere Option dennoch effektiver gewesen. Um auf die These „Zeit gleich Geld?“ zurück zu kommen, lässt sich genauer sagen; zwar ist viel Zeit bei der Planung mit viel Geld direkt zu Beginn verbunden, weniger Zeit bei der Planung bedeutet aber noch mehr Geld und zusätzlich benötigte Zeit



im Nachhinein. Eine ähnliche These ergibt sich bei Vergleichsprojekten wie der Elbphilharmonie in Hamburg oder dem Flughafen BER in Berlin. Beim Flughafen hingegen spielt neben den Zeit-Elementen Stillstand ist bei den Projekten Stuttgart 21 und dem Flughafen in ganz anderen Maßstäben und Phasen der Projekte zu betrachten. Wie oben beschrieben stoppte die Volksabstimmung 2011 mitten im Bau zwar das Vorankommen des Baus am Stuttgarter Bahnhof, der dadurch entstandene Schaden war zwar auch groß, im Verhältnis zu dem Stillstand am Berliner Flughafen ist die Beeinträchtigung aber nicht nennenswert. Der Stuttgarter Bahnhof weist demgegenüber wenigstens eine Perspektive der Fertigstellung dar. Des Weiteren ist zu beachten, dass die Gesetzmäßigkeiten und Regelungen in Deutschland ein hohes Maß an Arbeitsschutz, Sicherheit und die Umwelt und der Nachhaltigkeit legen. So ist es zwar noch erstaunlich, aber etwas verständlicher, dass das Projekt Lingang New City in China wesentlich schneller realisiert werden konnte. Immerhin sind es wichtige Aspekte wie z.B. Veränderungen des Brandschutzes, die beim Bau Verzögerungen hervorgerufen haben. Zwei so unterschiedliche Länder zeigen auch im Bauprozess eine völlig andere Vorgehensweise im Planen und Bauen. Ein anderer Vergleich zeigt, dass ähnlich den Esso-Häusern, Proteste und Widerstand als eine Verzögerungstaktik eingesetzt werden konnten. Im Unterschied führte die Gegenwehr beim Stuttgarter Bahnhof jedoch zu einer Volksabstimmung. Auch hier lässt sich sagen, dass ein zeitintensiverer Beteiligungsprozess im Vorhinein wichtig für eine transparente Stadtentwicklung gewesen wäre. Denn im Nachhinein kam es gerade durch die fehlende Transparenz zu mehr Verärgernissen der Bewohner_innen, die letztlich eine Abstimmung unumgänglich machten, welche durch den späten Zeitpunkt komplexer und aufwendiger in der Umsetzung war.



Lust auf mehr?

Finde auch die anderen Codes!

