

STUTTGART 21

Interview mit Ministerin Tanja Gönner

"Nie mit Superlativen arbeiten"

Achim Wörner, Holger Gayer, veröffentlicht am 20.12.2010



Tanja Gönner: anstrengende Debatten über den geplanten Tiefbahnhof. Foto: dpa

Stuttgart - Kein Thema hat die Menschen in Baden-Württemberg in den vergangenen Monaten so bewegt wie Stuttgart 21. Der Schlichter Heiner Geißler hat sich zuletzt für die geplante Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart samt Neubaustrecke nach Ulm ausgesprochen – den Bauherren von der Deutschen Bahn AG und dem Land aber ein "Stuttgart 21 plus" abgerungen. Sollte das Projekt dadurch teurer werden will die Bahn über die Finanzierung der Zusatzkosten neu verhandeln. Tanja Gönner kontert nun: der bestehende Risikofonds sei dafür nicht unantastbar.

Siehe auch

Zur Person Tanja Gönner »

Weitere Artikel zum Thema

Nahverkehr in der Region VCD für höhere Entschädigung »

Bahntrasse Erneut Wirbel um ICE-Halt in Mannheim »

Bahnprojekt Neue Proteste gegen Stuttgart 21 »

58. Montagsdemo Das Programm »

alle Artikel anzeigen »

Frau Gönner, haben Sie heute schon gebadet?

Nein. Aber falls es Sie tröstet: Sie sind nicht die einzigen, die mich darauf ansprechen.

Dann hat es Ihrem Werben für Stuttgart 21 genutzt, dass Sie mit dem Fotografen einer Boulevardzeitung ins Leuze gestiegen sind?

Die Resonanz war gar nicht so groß wie manche glauben. Aber um diese Aktion zu beurteilen, muss man sehen, wie sie entstanden ist. Ich wollte in einer stark emotionalen und von Verunsicherungen geprägten Phase zeigen, dass wir um die Wichtigkeit der Stuttgarter Mineralquellen wissen und diese schützen.

Die Geologie in Stuttgart birgt Risiken.

Ich glaube, dass wir deutlich machen konnten, wie sorgfältig wir mit diesen Themen, die auch die Menschen bewegen, umgehen. Die

Aufgabe der Projektträger ist es, die Risiken zu minimieren und die Arbeiten so schonend wie möglich durchzuführen.

Deswegen folgen Sie jetzt dem selbsternannten obersten Parkschützer Heiner Geißler und verpflanzen die alten Bäume im Schlossgarten? Experten sagen, das geht kaum.

Ja, wir werden das versuchen, obwohl wir wissen, dass diese Aufgabe sehr, sehr schwierig ist. Das Thema Schlossgarten ist das vielleicht emotionalste überhaupt in diesem Prozess. Das hat sich am 30. September leider überdeutlich gezeigt.

Hätten Sie es für möglich gehalten, dass die Auseinandersetzungen je so eskalieren könnten wie an diesem "schwarzen Donnerstag"?

Nein, wirklich nicht. Deswegen bin ich auch sehr betroffen – nicht nur über die Geschehnisse, sondern auch darüber, dass es interessierte Kreise gibt, die der Landesregierung unterstellen, sie habe diese Eskalation gewollt. Wer so etwas sagt, überschreitet die Grenze dessen, was sich ein Politiker bieten lassen muss.

Wie beurteilen Sie die bisherige Arbeit des Untersuchungsausschusses?

Ich halte es für wichtig und wesentlich, dass die Angelegenheit aufgeklärt und damit entemotionalisiert wird. **Dazu trägt das Verkehrsministerium nicht bei, wenn Protokolle wesentlicher Sitzungen nicht vorgelegt werden können, oder?**

Wenn keine Protokolle angefertigt werden, können sie auch nicht vorgelegt werden. Wir haben zuweilen die Erfahrung gemacht, dass Informationen in dieser Angelegenheit gerne auch mal Füße bekommen. Auch deshalb wird nicht alles schriftlich festgehalten. Man muss außerdem sehen, dass das Referat, das in meinem Hause für Stuttgart 21 zuständig ist, aus drei Stellen besteht. Diese Mitarbeiter waren in letzter Zeit fast rund um die Uhr im Einsatz, wovon ich höchsten Respekt habe. Wenn auch deshalb dann nicht alles protokolliert wird, kann ich das verstehen. Ich glaube nicht, dass sich daraus eine große Geschichte machen lässt.

Gilt das auch für den Hinweis des Landespolizeipräsidenten Hammann, der vor dem Einsatz davor gewarnt hatte, den ersten möglichen Tag zum Fällen der Bäume zu nutzen?

Jetzt könnte ich ja sagen, da ich den Ablauf der Ereignisse kenne...

...den Sie uns im Zuge der neuen Transparenz gerne verraten möchten?

In meiner Gegenwart jedenfalls hat es eine Warnung des Landespolizeipräsidenten nicht gegeben. Tut mir leid. Dem Untersuchungsausschuss kann ich da allerdings nicht vorgreifen.

Am Ende kulminiert diese Gemengelage in der Frage, wer die Verantwortung für diesen Einsatz trägt. Die Politik?

Ich meine, dass nach den Presseberichten Herr Stumpf die Antwort gegeben und deutlich gemacht hat: Die Entscheidungen lagen bei der Polizei. Etwas anderes ist mir auch nicht bekannt.

Folgen daraus Konsequenzen?

Der Polizeipräsident hat deutlich gemacht, dass er mit dieser Situation nicht gerechnet habe. Ich habe hohen Respekt vor Herrn Stumpf und glaube nicht, dass wir zum gegenwärtigen Zeitpunkt eine weiter gehende Diskussion führen sollten. Wenn ich zudem höre, was sich Polizeibeamte am Bauzaun an angeblich friedlichen Worten anhören mussten, dann habe ich gewisses Verständnis, wenn manch einer an dem in Teilen der Gesellschaft verbreiteten Rechtsstaatsverständnis zweifelt.

Einverstanden. Aber warum hat Herr Stumpf die Lage einerseits für so problematisch gehalten, dass er Wasserwerfer anforderte, andererseits aber Feuerwehr und Rettungsdienste nicht informierte?

Den Wasserwerfer hatte er, wie er für mich nachvollziehbar erklärte, nur zum Selbstschutz für den Fall angefordert, dass der Druck nach dem Aufstellen des Bauzaunes zu hoch wird und Entlastung

geschaffen werden müsste. Grundsätzlich werbe ich dafür, dass Politiker nicht der Polizei gut gemeinte Ratschläge weder in die eine noch in die andere Richtung geben sollten, wie sie ihr Geschäft zu machen haben. **Gilt diese Maxime auch für die Verkehrsexperten, die jetzt den "Stresstest" machen sollen, um die Leistungsfähigkeit der neuen Trassen von Stuttgart 21 zu ermitteln?**

Ja. Ich tue mich immer schwer damit, schon vor dem Start von solchen wissenschaftlichen Simulationsverfahren zu formulieren, was ich davon erwarte.

Moment, haben nicht Sie vorausgesagt, dass der Tiefbahnhof mit den geplanten acht Gleisen auskommen und kein neuntes und zehntes Gleis brauchen wird?

Ich beziehe mich in dieser Aussage auf eine Stellungnahme der Schweizerischen Firma SMA, die nun auch den Stresstest eingebunden werden soll. Bereits im Juli hat die SMA betont, dass der geplante Tiefbahnhof nicht der limitierende Faktor ist.

In der Schlichtung ist ein ganz anderer Eindruck entstanden. Ist es nicht so, dass die Bahn Schwierigkeiten hat, den neuen Bahnhof mit 44 Zügen in der Stunde zu fahren – und im Stresstest aber 49 Züge bringen soll?

Wie gesagt: Ich weiß nicht, was der Stresstest ergeben wird. Ich gehe davon aus, dass das Projekt nicht an diesen zusätzlichen fünf Zügen scheitern wird. Es spricht allerdings manches dafür, dass möglicherweise in den Zulaufstrecken Optionen gemacht werden müssen, um diese erhöhten Anforderungen zu erfüllen. Wir tun das, obwohl wir im Moment keinen Hinweis darauf haben, dass wir die von den Gegnern genannten dreißig Prozent mehr in der Spitzenstunde tatsächlich brauchen werden.

Sie haben aber auch keinen Hinweis darauf, dass Sie die dreißig Prozent schaffen, oder?

Wir haben diesen Wert in der Spitzenstunde bisher nicht angenommen. Zurückgehende Schülerzahlen und der demografische Wandel werden die Nachfrage zur Spitzenstunde am Morgen eher dämpfen. Daraus abzuleiten, dass wir die Leistungsfähigkeit nicht nachgewiesen hätten, ist so nicht gerechtfertigt.

Täuscht unser Eindruck, dass Boris Palmers Auftritt bei der Schlichtung Fragen aufgeworfen hat, mit denen Sie nicht gerechnet haben?

Es stimmt, dass die Debatten über die Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 anstrengend waren. Boris Palmers Fokus auf die Spitzenstunde hat uns überrascht. Das hat er geschickt gemacht.

Es überrascht uns wiederum, dass Sie die Leistung des Bahnhofs über den gesamten Tag hinweg erhöhen wollten. Das würden Sie ja jetzt schon schaffen, wenn zwischen Mitternacht und fünf Uhr morgens einige zusätzliche Züge führen.

Ganz so zugespitzt würde ich das nicht ausdrücken. Mit unserem Konzept haben wir uns in den normalen Betriebszeiten bewegt. Selbst die Gegenseite gibt im Übrigen zu, dass der bestehende Kopfbahnhof in absehbarer Zeit an seine Grenzen stößt. **Was antworten Sie den Menschen, die sagen, dass Sie für 4,5 Milliarden Euro einen Tiefbahnhof bauen wollen, der vielleicht so leistungsfähig sein könnte wie ein ertüchtigter Kopfbahnhof à la K 21?**

Diese Annahme entspricht nicht einmal der halben Wahrheit. Die Frage ist doch, wie das Gesamte aussieht. Zu Kopfbahnhof 21 gibt es neben der fehlenden Detailplanung und Finanzierung kein Betriebskonzept. Alles, was in der Schlichtung vorgelegt wurde, ist ein Fahrplan, der nur dann funktioniert, wenn K 21 in allen Modulen einschließlich der Neubaustrecke vollständig umgesetzt ist. Das verschweigt die Gegenseite gerne.

Obwohl immer wieder das Gegenteil behauptet wird: Es würde nicht funktionieren, wenn

Einzelprojekte dann umgesetzt werden, wenn gerade zufällig das Geld da ist. Wenn schon, müsste man alles in einem Zug machen. Und unabhängig von den Kosten, die dann ähnlich hoch wären wie bei Stuttgart 21, wäre so ein bisher nicht im Detail geplantes, sondern mehr angedachtes Mammutvorhaben niemals bis 2020 realisierbar.

bleiben wir bei den Kosten des Projektes, das umgesetzt werden soll. Bahnchef Grube hat betont, dass der bestehende Risikofonds nicht angerührt werden dürfe, um Nachbesserungen zu finanzieren, die sich aus dem Stresstest ergeben. Teilen Sie diese Ansicht?

Zunächst sollten wir die Reihenfolge einhalten. Diese lautet: Stresstest durchführen, Ergebnisse diskutieren, Kosten kalkulieren und auf die Finanzierungsvereinbarung schauen, was dort an Optionen festgeschrieben ist. Ich habe Verständnis dafür, dass die Bahn den Risikofonds nicht angreifen möchte. Aber wir waren bisher faire Partner und werden auch in dieser Frage zu einer guten Lösung kommen.

Aus Ihrer Sicht ist der Risikofonds also nicht unantastbar?

Genau.

In der Finanzierungsvereinbarung ist auch eine Kostenschätzung aus dem Jahr 2004 enthalten, die 3,076 Milliarden Euro für den Bau des Tiefbahnhofs kalkuliert. Nun hat sich herausgestellt, dass die Bahn bereits vier Monate vor der Unterzeichnung des Vertrages wusste, dass der Tiefbahnhof 800 Millionen Euro teurer wird. Ist das nicht ein Vertrauensbruch?

Ich war selbst bei den Verhandlungen nicht dabei. Nach den Unterlagen wusste man aber sehr wohl bei der Erarbeitung der Finanzierungsvereinbarung, dass die Bahn parallel die Entwurfplanung macht – also die Verfeinerung des Kostenstandes. Auf der anderen Seite hat das Land gesagt, dass wir diese Verfeinerung noch nicht für die Finanzierungsvereinbarung zwingend brauchen. Auch weil es den Risikopuffer gibt und außerdem eine Klausel vereinbart wurde, die einen Ausstieg bis Ende 2009 ermöglicht hätte.

Auch nachdem wir Mitte 2009 wussten, wie die Kostensteigerungen aussehen, haben weder wir noch die Bahn die Ausstiegskarte gezogen. Und zwar vor allem aus zwei wesentlichen Gründen: Weil uns das Projekt wichtig ist und außerdem der Kostenrahmen von 4,5 Milliarden Euro nicht überschritten wurde. Diese beiden Gründe galten vor einem Jahr, und sie gelten heute noch immer.

Also bleibt Stuttgart 21 das bestgeplante Projekt der Welt?

(lacht) Diesen Satz habe ich nie gesagt. Aber eine Lehre würde ich aus dieser Geschichte in jedem Fall ziehen: Man sollte bei solchen Großprojekten, denen zu einzelnen Fragen immer auch eine Abwägung zu Grunde liegt, nie mit Superlativen arbeiten. Die Wahrscheinlichkeit ist extrem hoch, dass einem Superlative bei solchen Projekten auf die Füße fallen.