

Stuttgart 21 Kopfbahnhöfe, Nazi-Pläne und ein Mercedes-Stern auf dem Bahnhofsturm

Artikel von Winfried Wolf, zuerst erschienen in: junge Welt vom 06./08.11.2010

Eine auf den Kundgebungen und Demonstrationen gegen das Projekt Stuttgart 21 – die weitgehende Zerstörung des Stuttgarter Bahnhofsgebäudes und die Verlegung der Gleisanlagen und des Bahnhofs unter die Erde – vielfach vorgetragene Hymne trägt den Titel "Freunde schöner Kopfbahnhöfe". Auf die Melodie von Beethovens "Freude schöner Götterfunken" wird ein reichlich aktueller Text gesungen (siehe Kasten). Das Loblied auf die Gattung Kopfbahnhof mag mancherorts als anachronistisch erscheinen. Doch die neue Ode macht Sinn.

Freunde schöner Kopfbahnhöfe

Freunde schöner Kopfbahnhöfe
Lasst uns Kopf an Köpchen steh'n,
Laut und bunt, mit Krach und Tröte
Soll man unser Sträuben sehn:
Alles sträubt sich und mit Freude,
Dass es piekst und stupft und hakt -
wir sind viele tausend Leute
Und wir wachsen Tag für Tag.

Freunde schöner Parks und Bäume
"Unumkehrbar" ist ein Wort.
Eins nur woll'n wir nicht versäumen:
Hier zu schützen diesen Ort.
Denn das Rad, das sie beschwören,
Seinen "unaufhaltbaren Lauf",
Werden wir, die Bürger, stören,
Notfalls setzen wir uns drauf!

Freunde schöner Grundgesetze
Und des freien Volksentscheids
Niemand will das Recht verletzen,
Wir woll'n nur ein bisschen Schweiz:
Etwas mehr beteiligt werden
Was und wer, warum, wofür?
Drum, mit friedlichen Gebärden
Stell'n den Fuß wir in die Tür.

Freunde, dieser Stadt zu Ehren
Holt den Kehrwisch aus dem Schrank!
"Unumkehrbar" umzukehren
Und die Zukunft sagt uns Dank!
Keine Angst vor Zwang und Zahlen,
wir sind das Volk, wir sind das Geld.
Seht, wie unsre Augen strahlen:
So verändern wir die Welt!

Die heute noch erhaltenen großen Kopfbahnhöfe sind verkehrstechnisch, architektonisch und städteplanerisch eine Hommage an die Eisenbahn als dem zentralen, modernen und zukunftssträchtigen Verkehrsmittel. In einer Zeit, in der die Bahn wieder allgemein als ein Verkehrsmittel mit Zukunft gesehen wird, sollte allein dies ein starkes Argument dafür sein, diese Bauten zu schätzen, zu pflegen und zu erhalten.

Mit dem klassischen Kopfbahnhof wird die Eisenbahn möglichst nah an die jeweilige große Stadt herangeführt, meist auch in das Stadtzentrum hineingeführt. Gleichzeitig sollte mit der zweigeteilten Architektur der qualitative Unterschied zwischen Reisen und Empfang unterstrichen werden. Die ankommenden Reisenden sollten für den Eintritt in die Stadt bzw. die die Stadt verlassenden Bürgerinnen und Bürger für den Antritt der Bahnfahrt vorbereitet werden. Die Bahnreisenden bewegen sich auf stählernen Schienen und in stählernen Gehäusen – und so sahen auch die ursprüngliche Stahl-Glas-Gewölbe der großen Kopfbahnhöfe aus – wie sie heute noch bei den Kopfbahnhöfen in Leipzig, Frankfurt am Main, Zürich, Mailand (Milano Centrale) und Paris (Gare du Nord, Gare de l'Est, Gare de Lyon und Gare d'Austerlitz) weitgehend erhalten sind. Sie werden von einer Steinarchitektur aufgenommen, die als Eingangsportale in die Stadt ausgebildet sind. Mit einem bis heute erhaltenen, geflügelten Wort: Es ist vor allem der Kopfbahnhof, mit dem für den Gast ein "großen Bahnhof" bereitet wird. Wolfgang Schivelbusch

beschreibt diese Funktion in dem Klassiker "Geschichte der Eisenbahnreise" prägnant wie folgt: "Der Kopfbahnhof wirkt dergestalt als Schleuse. Seine Funktion ist, zwei sehr verschiedene Arten von Verkehr und Verkehrsraum miteinander zu vermitteln, den Verkehrsraum der Stadt und den der Eisenbahn. Auf der einen Seite ist er, in seinem klassizistischen steinernen Empfangsgebäude, Teil der Stadt, auf der anderen Seite, in der Eisenkonstruktion der Bahnhofshalle, ganz und gar Funktion des 'industriellen' Bereichs der Eisenbahn."¹

Kopfbahnhöfe verfolgen das Ziel, die Stadt *nicht* zu durchschneiden. Es ist einigermaßen absurd, wenn der ehemalige Chef der Bundesbahn respektive der Deutschen Bahn AG, Heinz Dürr, heute noch argumentiert, die Eisenbahn habe mit dem Stuttgarter Kopfbahnhof "in das Weichbild der Stadt eine große Wunde geschlagen"; Stuttgart 21 werde "diese häßliche Wunde in der Stadt beseitigen" oder wenn – ebenfalls bei Dürr – die Rede davon ist, der Bonatz-Bau stelle einen "Sperriegel" dar.² Tatsächlich werden bei den Kopfbahnhof-Bauten die Reisenden ebenerdig in die Stadt – also mit Sicht auf dieselbe – eingeführt und dort gastfreundlich empfangen. Indem die Züge den Bahnhof auf dem gleichen Weg verlassen, wird dabei die Stadt *nicht* durchschnitten. Es sind schließlich Dutzende gewaltige Straßen für den Straßenverkehr, auf die Attribute zutreffen, die Dürr, Grube & Co. dem Kopfbahnhof zusprechen. Autostraßen wie die Nord-Süd-Bahn in Köln oder die Heilbronner und Theodor-Heuss-Straße und die Cannstadter und Adenauer-Straße in Stuttgart schlagen quer durch die großen Städte Schneisen, die die Städte und deren gewachsene Strukturen in der gesamten Länge und oftmals auch in der Breite durchschneiden.

Kopfbahnhöfe sind keineswegs "Kinder ihrer Zeit". So trifft das oftmals vorgetragene Argument nicht zu, wonach es eine überkommene Verkehrstechnik gewesen sei, die zu dieser spezifischen Art Bahnhöfe geführt hätte. Eher galt das *Umgekehrte*: Aufgrund der seit Erfindung der Eisenbahnen und bis in die 1990er Jahre hinein vorherrschenden Technik der lokbespannten Eisenbahnen, bei denen die Lokomotive den Zug in jedem Fall zu ziehen hatte, gab es im Kopfbahnhof einen Zwang zum Lokwechsel: Die Lok, die den Zug in den Kopfbahnhof gezogen hatte, musste abgekoppelt und nach der Ausfahrt des Zuges aus dem Bahnsteig herausgefahren werden. Zuvor wurde am anderen Zugende eine neue Lok angekoppelt, die nunmehr den Zug aus dem Kopfbahnhof und auf dem nächsten Streckenabschnitt zu ziehen hatte.

Der Lokwechsel und das "Kopfmachen" kosteten eine gewisse zusätzliche Zeit und erforderten zusätzliches Personal und größere bereitzuhaltende Lok-Reserven. Das ist seit mehr als einem Jahrzehnt fast vollständig entfallen. Moderne Züge haben an einem Zugende ein Triebfahrzeug und am anderen einen Steuerkopf; sie können ohne Wechsel des Triebfahrzeugs in beide Richtungen bewegt werden.

Bei den Begründungen, wonach ein Kopfbahnhof sich überholt habe, wird auch oft auf "veränderte Verkehrsströme" verwiesen und behauptet, dass in Stuttgart inzwischen der *Durchgangsverkehr* eine entscheidende Rolle spielen würde. Die Reisenden könnten oder wollten sich Zeitverluste in einem "Sackbahnhof" nicht leisten. Auch dieses Argument trifft nicht zu. Auch heute – 165 Jahre nach Eröffnung eines ersten Stuttgarter Bahnhofs – ist für rund 90 Prozent der Fahrgäste im Fernverkehr der Hauptbahnhof von Stuttgart der Ziel- oder Endpunkt der Bahnreise. Teilweise liegt das daran, dass Stuttgart mit einen knapp 600.000 Einwohnern eine regionale Metropole ist. Teilweise hat das aber auch

¹Wolfgang Schivelbusch, Geschichte der Eisenbahnreise – Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, München und Wien 1981, S. 154.

²Heinz Dürr, "Die Stadt sollte ihre Chance nutzen", in: Stuttgarter Zeitung vom 16. Juli 2010.

damit zu tun, dass die großen Verkehrsströme im Schienenverkehr nicht über Stuttgart laufen. Beispielsweise rollt der Verkehr von Deutschlands Norden und Westen nach München und Wien von Köln über Frankfurt/M. und Nürnberg. Der Nord-Südverkehr verläuft über Frankfurt/. - Mannheim - Karlsruhe und Basel. Mannheim - Stuttgart ist durchaus relevant. Doch danach - auf der Verbindung Stuttgart -Ulm bricht das Aufkommen deutlich ab. Das wird sich auch in Zukunft nicht ändern .

Geschichte des Stuttgarter Hauptbahnhofs

Bereits Mitte des 19. Jahrhunderts gab es Planungen, in Stuttgart aus Gründen des flüssigen Eisenbahnverkehrs einen Durchgangsbahnhof – damals in Bad Cannstadt – zu bauen. Diese auf den ersten Blick logischere Lösung wurde verworfen – unter anderem durch den württembergische König Wilhelm I. Dieser drängte auf die Heranführung der Bahn an das Zentrum und die Schaffung eines Kopfbahnhofs. So wurde dann 1856 der erste Stuttgarter Kopfbahnhof im nördlichen Teil des Talkessels, in der Schlossstraße eröffnet. Bald darauf erwiesen sich die Kapazitäten dieses ersten Stuttgarter Hauptbahnhofs als zu klein; so entstand an derselben Stelle der zweite Haupt- und Kopfbahnhof (einige fragmentarische Bögen an der heutigen Boltzstraße erinnern an diesen). Anfang des 20. Jahrhunderts begannen die Planungen für einen dritten neuen – und deutlich größeren – Kopfbahnhof am Platz des heutigen Hauptbahnhofs. Erneut war es der rasant ansteigende Eisenbahnverkehr, der zu dieser Bahnhofsverlegung zwang. 1911 gewannen die Architekten Paul Bonatz (1877-1956) und Friedrich Eugen Scholer (1874-1949) den Wettbewerb mit ihrem Vorschlag unter dem Stichwort "umbilicus sueviae – Nabel Schwabens". Bernd Nicolai schrieb – inmitten der zugespitzten Debatte um Stuttgart 21 in der konservativen "Frankfurter Allgemeinen Zeitung" die folgende Hommage auf Kopfbahnhof und Bonatz-Bau: "Der Stuttgarter Bahnhof (...) stieß ab 1911 (...) das Tor zur Moderne auf. Es war eine damals neuartige, aus der Großform und aus dem Material entwickelte Architektur, die ihre Botschaft nicht mehr über Dekor und Beiwerk, sondern mächtige Pathosformeln – den Turm, die Kolonnade, den thermenartigen Querbau und die tempelartigen Eingangshallen – verkündete. (...) Mit dem Stuttgarter Bahnhof entstand ein neuer repräsentativer Stadteingang und zugleich ein Hightechbau, dessen Visualisierung mittels weitgespannten Hallen der Geldnot des Ersten Weltkriegs zum Opfer fiel."³

Seit Aufkommen des Autozeitalters gibt es einen Kampf zur Beseitigung von Schienen und Bahnhöfen in Stadtzentren. Anstelle der Eisenbahnen sollten Straßen und der Autoverkehr dominieren. Eine prominente Rolle spielte dabei in Deutschland die Politik der NSDAP. In der deutschen Hauptstadt wurde ab dem Jahr 1933 unter Federführung des späteren Reichsministers für Rüstung und Munition, Albert Speer, der Generalbebauungsplan für Groß-Berlin und für die "Welthauptstadt Germania" vorgelegt. Die bisherigen fünf Kopfbahnhöfe, die das Zentrum Berlins für die Eisenbahn erschlossen hatten (der Anhalter, der Görlitzer, der Lehrter, der Stettiner und der Wriezener Bahnhof), sollten durch zwei große Durchgangsbahnhöfe am Rande der Stadt ersetzt werden. Erstmals wurde auch in großem Umfang die Straßenbahn, die bis dahin das Rückgrat des innerstädtischen Verkehrs gebildet hatte, aus einzelnen Straßen herausgenommen. Das Ziel war die "gleisfreie Innenstadt". Die Beseitigung von Bahnhöfen und Schienenwegen erfolgte in erster Linie mit der Zielsetzung, über Berlin ein Netz gewaltiger Straßen legen zu können. Ein Teil dieser Planungen – so die Achse Brandenburger Tor - Großer Stern - Adolf- Hitler-Platz (heute: Theodor Heuss-Platz) – wurde realisiert. Hinzu kam ein – noch in der NS-Zeit realisierter – Autobahnring um die gesamte Stadt und die Planung von vier

³Bernd Nicolai, "Der Patient wird aufgegeben", in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 28. September 2010.

Flugplätzen in der Nähe des Rings, was nicht mehr realisiert werden konnte).⁴ Es handelte sich bei diesen Planungen um das Ziel einer autogerechten Stadt, wie es im gesamten deutschen Reich verfolgt wurden. Als – analog zu Stuttgart – im Jahr 1996 in München das Projekt "München 21" vorgestellt wurde, schrieb die Springer-Tageszeitung „Die Welt“ (die im übrigen „München 21“ durchaus positiv sah) erstaunlich offen: „Die Pläne dafür sind alt. Schon in den 30er Jahren wollte der 'Führer' die Gleisstränge in Münchens Zentrum beseitigen und den Bahnhof nach Laim verlagern.“ Die „Welt“ zitierte dabei aus einem Schriftsatz der „Sonderbehörde Ausbau der Hauptstadt der Bewegung“ vom 29. April 1938: „Städtebaulich ergibt sich für den Ausbau der Hauptstadt der Bewegung die Möglichkeit, auf dem über 2 ½ Kilometer langen freigewordenen Gelände des jetzigen Bahnkörpers einen wahrhaft monumentalen Straßenzug zu schaffen.“ Da der Vergleich der aktuellen Bahn-Pläne mit den NS-Plänen allzu peinlich wirkte, fügte man einen Satz an, der diesen Vergleich zurücknahm und einen weiteren, mit dem der Vergleich neu gezogen wurde: „Bahn-Chef Dürrs Neugestaltungsideen haben nichts mit diesem Monumentalprospekt zu tun – und sind doch ebenso verwegen in seinen Größenordnungen.“⁵

Mit München vergleichbare Pläne gab es auch für Stuttgart. Am 1. April 1938 besuchte Adolf Hitler im Rahmen eines Propagandafeldzugs durch Deutschland auch die "Stadt der Auslandsdeutschen Stuttgart". Bei dieser Gelegenheit wurden ihm die Planung für die "Neugestaltung der Stadt", einschließlich der Reichsautobahnen zur "Erschließung" derselben für den Autoverkehr und des neuen Flughafens auf den Fildern, in Echterdingen, vorgestellt. Wolfgang Christian Schneider berichtet: "Nachdem Hitler die Modelle gesehen hatte, wurde ein Teil von ihnen wieder abgeräumt. Die Bevölkerung, die am folgenden Tag das geschmückte Rathaus mit der Modellschau besichtigen durfte, bekam aller Wahrscheinlichkeit nach gerade das wichtigste, das Innenstadtmodell, nicht zu sehen, denn in der Stuttgarter Presse wurde in der Folgezeit allein von diesem Modell keine Aufnahme veröffentlicht."⁶ Bei der Planung für die Stuttgarter Innenstadt war die Verlegung des Hauptbahnhofs in den Rosensteinpark vorgesehen. Das bisherige Bahnhofsgelände sollte für eine Bebauung im NS-Stil erschlossen werden. Vor allem war der Bau neuer breiter Straßen – für Aufmärsche, aber auch zur Erschließung der Innenstadt für den Autoverkehr – vorgesehen.

Wolfgang Christian Schneider: "Die betroffenen Bewohner wurden an der Gestaltung ihrer Stadt nicht beteiligt, die allein von der höheren Warte der nationalsozialistischen Technokraten aus erfolgte (...) Öffentlichkeit war für die nationalsozialistische Führung allein der Aufmarsch."

Der Krieg und die Befreiung vom NS-Regime veränderten die *politische* Landkarte. Doch die Straßenbaukarten und die Karten zum Zurückbau der Eisenbahnen behielten in Westdeutschland und in Westberlin nach 1945 vielfach ihre Gültigkeit. Das bundesdeutsche Schienennetz wurde im Zeitraum 1945 bis 1990 von 33.000 km auf 26.900 km – oder um knapp ein Fünftel - reduziert.⁷ Hunderte Bahnhöfe wurden geschlossen. Seit 1990 kam es zu einem weiteren radikalen Abbau des gesamtdeutschen

⁴Siehe Winfried Wolf, Berlin – Weltstadt ohne Auto? Eine Verkehrsgeschichte 1848-2015, Berlin 1994, S. 72ff.

⁵Die Welt vom 22. Juni 1995.

⁶Wolfgang Christian Schneider, "Hitlers wunderschöne Hauptstadt des Schwabenlandes", Nationalsozialistische Stadtplanung, Bauten und Bauvorhaben in Stuttgart", in: Demokratie und Arbeitergeschichte, Jahrbuch 2, heraus Franz-Mehring Gesellschaft Stuttgart, Stuttgart 1982, S. 74.

⁷Angaben nach: Verkehr in Zahlen, Ausgaben 1980, 1994 und 2009.

Schiennetzes – von 44.000 km im Jahr 1990 auf rund 35.000 km im Jahr 2010.

In Berlin wurden die Kopfbahnhöfe – zunächst teilungsbedingt – nicht wieder in Betrieb genommen und dem Verfall bzw. der Überbauung preisgegeben. Mitte der 1990er Jahren wurde mit der Planung und dem Bau eines verkehrstechnisch gesehen wenig sinnvollen Bau eines Kreuzungs- und Durchgangsbahnhof als neuem Berliner Hauptbahnhof begonnen. Gegen dieses Projekt gab es massiven Widerstand seitens Umweltverbänden und Verkehrsinitiativen.

Bundesweit ist die Bilanz der Auflösung von Kopfbahnhöfen, die es nach dem Zweiten Weltkrieg gab, kritisch zu sehen. Die Kopfbahnhöfe in Ludwigshafen und in Baden-Baden wurden durch Durchgangsbahnhöfe ersetzt – damit war Baden-Baden nicht mehr in den Schienenfernverkehr eingebunden. Ludwigshafen war bald nach der Bahnhofsumwandlung vom Fernverkehr weitgehend abgehängt; der zunächst hoch gelobte neue Durchgangsbahnhof ist inzwischen eine traurige Betonwüste. In Kassel wurde in den 1980er Jahren erstmals in einer Großstadt der Kopfbahnhof in der Innenstadt durch einen Durchgangsbahnhof weitgehend außerhalb der Stadt – in Kassel-Wilhelmshöhe – ersetzt. Das Projekt beschleunigte zweifellos den Durchgangsverkehr. Es ordnete sich jedoch zugleich in eine Politik zum Rückzug der Bahn in der Fläche ein, wie dies gerade für den Raum Kassel dokumentiert wurde.⁸

Auch in Stuttgart wurde die Stadt nach dem Krieg – weitgehend auf Basis alter, oft in der NS-Zeit entwickelter Pläne – auf den Autoverkehr ausgerichtet. Vor dem Stuttgarter Hauptbahnhof wurde die Straße auf sechs Spuren erweitert. Damit wurde die Stadt tatsächlich zerschnitten und der Bonatz-Bau erstmals amputiert. In einer 1995 von der Bundesbahn herausgegebenen Schrift heißt es dazu: "Die in den 70er Jahren abgeschlossene, möglichst autogerechte Neuordnung des Straßenverkehrs vor dem (Stuttgarter) Hauptbahnhof hat den Bonatz-Bau isoliert. Der ehemals ebenerdige Haupteingang ist zu einem sinnlosen Loch degradiert worden. Passanten müssen seither zwischen dem Hauptbahnhof und der Königsstraße die unterirdische Klettpassage passieren."⁹

Auch bei der Debatte um die Neugestaltung von Stuttgart als autogerechter Stadt und bei den Debatten um den Stuttgarter Hauptbahnhof gibt es erstaunliche planerische und personelle Kontinuitäten. Wolfgang Christian Schneider bilanzierte Anfang der 1980er Jahre: "Die Verkehrsführung, die von Strölin (NS-Oberbürgermeister; W.W.) und seinen nationalsozialistischen Stadtplanern wesentlich mit der nationalsozialistischen Weltanschauung begründet worden war, ist in den Grundzügen die heutige. Sogar die von den Nationalsozialisten geplanten Arkaden an den Gebäuden der überbreiten Roten

⁸Die Vereinigung der Stadt-, Regional- und Landesplaner (SRL) führte 1990 in Kassel eine Tagung zum Thema "Auf der Strecke zwischen Fulda, Kassel und Hannover – Großtechnologische Anlagen und räumliche Planung" durch. Im Tagungsband heißt es, ich hätte dort ein "provozierendes und doch zur konstruktiven Diskussion anregendes Einführungs-Referat" gehalten. Tatsächlich warnte ich bereits damals unter anderem vor einer falschen "Konzentration der Bahninvestitionen auf die Hochgeschwindigkeitsstrecken", weil damit "nur ein kleines Marktsegment bedient" werde. Auch in dem einleitenden Beitrag zu dem Tagungsband von Thomas Schlüter wurde auf "gefährliche Nebenwirkungen der bislang geltenden Neubaustreckenlogik der Deutschen Bundesbahn hingewiesen: Während die Erreichbarkeit der Metropolen mit der Bahn optimiert wird, verabschiedet sie sich gleichzeitig aus der Fläche und verschlechtert dadurch die Gesamterreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln." SRL Schriftenreihe 31, Bericht über die Halbjahrestagung 1990 in Kassel, Bochum 1991, Seite 19 (Zitat Wolf) und Seite 9 (Zitat Schlüter).

⁹Helmut Frei, Bahnhofsguide Deutschland, herausgegeben von der Marketing-Gesellschaft Bahnhof GbR, 1995/96, S. 331.

Straße (Theodor-Heuss-Straße) wurden bei den ersten Gebäuden dort durchgeführt. (...) Auch die Planungen zur Verlegung des Bahnhofs lebten wieder auf. Professor Pierath, auch er ein oft bemühter Gutachter der Nationalsozialisten, der schon 1945 eine Generalplanung für die Innenstadt erarbeitet hatte, erhielt im Dezember 1947 den Auftrag einer Neuplanung der Hauptbahnhofsanlagen am Südende des Rosensteinparks. Bis auf den Abriss des Neuen Schlosses und die Verlegung des Hauptbahnhofs wurden alle diese Planungen auch durchgeführt."¹⁰

Ein zentraler Bestandteil des Stuttgarter Hauptbahnhofs ist der charakteristische Bahnhofsturm. Er scheint heute in erster Linie Symbol und Wahrzeichen zu sein. Das Leben, das sich in diesem Turm abspielte, ist weitgehend in Vergessenheit geraten. In dem bereits zitierten Bahnhofsguide wird daran wie folgt erinnert: "In dem 56 Meter hohen Bahnhofsturm gab es bis zum Zweiten Weltkrieg über mehrere Stockwerke ein beliebtes Turmrestaurant, ein Café, eine Teestube und eine Weinstube."¹¹ Diese kommunikative Funktion des Bahnhofsturms wurde nach dem Zweiten Weltkrieg nicht mehr neu belebt (heute gibt es dort ein Bistro und eine Ausstellung, die für Stuttgart 21 wirbt). Im Jahr 1952 wurde allerdings auf den Turm der sich drehende Mercedes-Stern montiert. Im Grunde handelt es sich hier um eine überzeugende Ergänzung zu den in diesen Jahren verwirklichten Plänen, Stuttgart in eine autogerechte Stadt umzugestalten.

Stuttgart 21

Oder: Bahnprivatisierung als Immobiliengeschäft

In der Öffentlichkeit wird Stuttgart 21 in erster Linie als ein *verkehrspolitisches* Projekt und als ein *Stuttgarter Projekt* vorgestellt. Tatsächlich ist Stuttgart 21 primär ein groß angelegtes Immobiliengeschäft. Es geht auch nicht allein um Stuttgart, sondern um die gesamtdeutsche Vermarktung von Bahngelände und von Bahnhöfen zum Zwecke der Bodenspekulation, was keusch als "Stadtentwicklung" und im Neusprech als *developping* umschrieben wird. Stuttgart 21 ist auch in dieser Hinsicht ein Exempel. Anfang 1994 gab Bahnchef Heinz Dürr bekannt, dass der Stuttgarter Hauptbahnhof in den Untergrund und die Gleisanlagen im Zentrum "in Tunnellage verlegt" werden sollten. Bereits der Zeitpunkt der ersten Präsentation von Stuttgart 21 verweist auf den Zusammenhang mit der *Bahnprivatisierung*. Ende 1993 wurde von Bundestag und Bundesrat eine sogenannte Bahnreform beschlossen. Im Januar 1994 erfolgte die Zusammenlegung von Bundesbahn und Reichsbahn und die Bildung der Deutschen Bahn AG. Eisenbahnen, die seit einem Dreivierteljahrhundert direkt staatlich kontrolliert worden waren, wurden zu einer Aktiengesellschaft nach kapitalistischen Kriterien umstrukturiert. Allerdings blieb der Bund zunächst und – als Folge von Widerstand und der Finanzkrise – bis heute 100-prozentiger Eigentümer. Im Rahmen der erforderlichen Grundgesetzänderungen wurde in die Verfassung auch ein neuer Artikel 87e eingeführt, der die Eisenbahnen – bei der Infrastruktur und hinsichtlich der Angebote auf dem Schienennetz – auf widersprüchliche Weise an ein "Gemeinwohl" bindet. Im Großen und Ganzen sollte jedoch das neu gebildete Unternehmen Deutsche Bahn AG weitgehend wie ein normales Unternehmen agieren und die Politik sich möglichst nicht mehr in das operative Geschäft einmischen.

1994 spielte das Thema Bahnprivatisierung in der Öffentlichkeit keine größere Rolle. Ein Grund dafür dürfte die Bundestagswahl im September 1994 gespielt haben: Man hatte die

¹⁰Wolfgang Christian Schneider, a. a. O., S. 91.

¹¹Bahnhofsguide, a. a. O., S. 331.

Bahnreform bereits Ende 1993 im Bundestag und im Bundesrat, getragen von einer Mehrheit von CDU/CSU, SPD, FDP und Grünen, realisiert (die Abgeordneten der PDS hatten gegen die Bahnreform gestimmt). Im Wahljahr 1994 sollten das heikle Thema Bahnprivatisierung und vor allem die *praktischen* Folgen derselben keine Rolle spielen. Nur im relativ fernen *Leipzig* wurde Klartext gesprochen. Dort sollte bei der Neugestaltung des Hauptbahnhofs zwar dessen Funktion als Kopfbahnhof beibehalten werden. Beschlossen wurde jedoch ein radikaler Umbau, wobei, so das damalige Vorstandsmitglied der Bundesbahn, Hemjō Klein, der "Bahnhof zu einer Erlebniswelt mit Gleisanschluss" werden sollte. 1993, ein Jahr vor der Bahnreform, erklärte Bahnvorstand Hemjō Klein: "Die Bahn zieht sich aus den Bahnhöfen zurück. Leipzig werden wir zum Modell machen." Fahrkartenschalter und Reisezentrum müssten "die Eisenbahner nach der Privatisierung anmieten."¹²

Vor allem wurde damals bereits beschlossen: Der Hauptbahnhof Leipzig wird verkauft. Betreiberin des umgebauten Hauptbahnhofs wurde die ECE Gesellschaft für Beteiligungen; Eigentümer der Immobilie ist ein geschlossener Fonds der Deutschen Bank. ECE ist eine Tochter des Otto-Versandhauskonzerns und europaweit eine der größten Immobilien-Entwicklungsgesellschaften. Sie spielt heute bei Stuttgart 21 eine wichtige Rolle. Das ECE-Management und ihr Eigentümer, die Milliardärsfamilie Otto (mit Werner und Alexander Otto), wollen, wenn die Gleisanlagen in den Untergrund verlegt sind, auf dem S 21-Gelände ein 43.000 Quadratmeter großes Einkaufszentrum errichten.¹³

Nach der Bundestagswahl ging es Schlag auf Schlag. Im Januar 1995 wurde die Machbarkeitsstudie für Stuttgart 21 vorgestellt. Am 30. November 1995 stimmte der Stuttgarter Gemeinderat dem Rahmenvertrag von Bund, Land und Deutsche Bahn AG zu Stuttgart 21 zu. Mitte 1996 wurde durch die DB eine ganze Palette der 21er Projekte präsentiert – so Frankfurt 21, München 21, Ulm/Neu-Ulm 21, Mannheim 21 und Lindau 21. Diese Präsentationen erfolgten fast immer in Form einer großen Koalition, die zumindest CDU (in München CSU), FDP und SPD, gelegentlich auch Teile der Grünen, umfasste.¹⁴ In Sonderbeilagen großer Tageszeitungen wurden die 21er Projekte vorgestellt. Von "Kathedralen des Fortschritts" und "Erlebnisräumen mit Gleisanschluss" war in einer Beilage in den "Stuttgarter Nachrichten" die Rede.¹⁵

Die Projekte hatten in der Regel zwei Gemeinsamkeiten: *Erstens* verfolgten sie das Konzept einer autogerechten Stadt, womit sie – wie bereits im Teil 1 dokumentiert - oft auf NS-Pläne zurückgriffen. *Zweitens* ging es immer um den Neubau von Stadtteilen und um Grundstücksverwertung. In der bereits zitierten Beilage zu den "Stuttgarter Nachrichten" hieß es: "Alle diese 21er-Bahnhöfe haben eines gemeinsam: Sie liegen in bester Lage, also auf Grundstücken, die gewinnbringend vermarktet werden können. (...) Die Bahn-Manager wittern das große Geschäft: weg mit den Gleisanlagen, Lager- und Lokschuppen aus der teuren Innenstadtlage und schon ist Geld da für den neuen Glaspalast."¹⁶ Große Architekturbüros wurden eingeladen, umfassende Planungen für neue Viertel, ja für

¹²Spiegel 9/1993.

¹³Arno Luik, "Monopoly 21", in: Stern 42/2010.

¹⁴Fritz Kuhn, der damalige Fraktionschef der Grünen Landtagsfraktion in Baden-Württemberg, präsentierte im Januar 1995 eine abgespeckte Variante von Stuttgart 21, wonach vier anstelle der bislang geplanten acht Gleise in den Untergrund verlegt und ein größerer Teil der oberirdischen Gleisanlagen erhalten bleiben sollten. In Frankfurt plädierte der prominente Grüne Tom Koenigs bereits sehr früh für eine komplette Verlagerung des Hauptbahnhofs in den Untergrund und dessen Neugestaltung als Durchgangsbahnhof. Siehe Tom Koenigs, "Der Rettungstunnel", in: Pflasterstrand 295 vom 18. August 1988.

¹⁵Gerd Fach, "Kathedralen des Fortschritts", in: Stuttgarter Nachrichten vom 3. November 1997.

¹⁶Stuttgarter Nachrichten vom 3. November 1997.

neue Städte zu machen. Und ähnlich, wie diese Büros ihre "Visionen" für neue chinesische Städte entwickelten, schwärmten sie von den neuen Möglichkeiten, die sich nun in Deutschland in den Stadtzentren bieten würden. In China, so wurde dabei oft betont, sei es weit besser möglich, solche Visionen auch schnell in die Praxis umzusetzen. In Deutschland allerdings sahen einige dieser "großen Architekten" immer ein erhebliches Problem darin, dass die Bevölkerung uneinsichtig sei. Der Architekt Meinhard von Gerkan, der später den neuen Hauptbahnhof in Berlin planen sollte, äußerte zu München 21: "Die (...) wesentlichere Komponente des Konzeptes: Mit der Tieferlegung der Gleise werden 150 Hektar im Zentrum der Stadt zu einem disponiblen Entwicklungsraum. Das ist eine einmalige Jahrhundertchance..." Auf den Einwand "Die Stadt glaubt, auch ohne einen neu gebauten unterirdischen Bahnhof die Gleisflächen verwerten zu können", antwortete von Gerkan: "Natürlich ist Flickwerk immer möglich. Aber hier hat man die Chance, 150 Hektar im Herzen der Stadt neu zu ordnen mit einem übergreifenden Gesamtkonzept. Wer diese Chance nicht versteht, den begreife ich nicht. (...) Im Gegensatz zur Neuordnung von Paris im vergangenen Jahrhundert (im 19. Jahrhundert; W.W.), wo man ganze Stadtviertel abgebrochen hat, müsste man hier ja eigentlich nur ein paar Gleise wegnehmen." Schließlich fragt der Interviewer direkt: "Die 21er Projekte offenbaren also noch mehr als andere die grundsätzliche Problematik des Bauens in der Demokratie?" Von Gerkan: "Ja, daher kommt der Konflikt. Große Entscheidungen und radikale Einschnitte sind fast nie mehrheitsfähig."¹⁷

Ein Gesetz tritt "weitgehend in den Hintergrund"

Zur Verwirklichung der 21er Projekte bedurfte es einer Regelung, wonach das Bahngelände, das nicht (mehr) bahnbetriebsnotwendig ist, im Eigentum der DB AG verbleibt. Der Gesetzgeber sah exakt das Gegenteil vor. Bei der Bahnreform 1994 wurde das Bundeseisenbahn-Vermögen (BEV) als eine dem Finanzminister unterstellte Vermögensgesellschaft in Bundeseigentum gegründet. Das BEV übernahm alle Altschulden von Bundesbahn und Reichsbahn. Dem BEV sollten in einem ersten Schritt alle Bahnimmobilien – das Netz, die Bahnhöfe, die nicht bahnotwendigen Gelände – übertragen werden. Danach sollte das BEV aus diesem Immobilienfonds der neu gegründeten DB AG das "bahnotwendige" Gelände übertragen. Als Gegengewicht zum Schuldenberg sollte das BEV also alle "nicht bahnotwendigen Gelände" behalten und verwerten können, um aus den Erlösen von Vermietung und Verpachtung, respektive aus dem Verkauf solcher Immobilien, den Zins- und Tilgungsdienst der Altschulden zu finanzieren. So wurde es auch im Eisenbahneuordnungs-Gesetz (ENeuOG)– beschlossen.¹⁸

Die Umsetzung dieser gesetzlich vorgeschriebenen Regelung kam nicht zustande. Vielmehr gab es zwischen 1994 und 1996 einen hin und her wogenden Streit, wem welches Bahngelände gehören würde. Die neu gegründete DB AG als die gewissermaßen leistungsstärkere Einheit verfügte de facto von Anfang an über *alles* Bahngelände, das Ende 1993 noch Bundesbahn und Reichsbahn gehört hatte. Ende 1996 einigten sich Bundesregierung und Bahn AG unter Bezugnahme auf einen völlig unscheinbaren Passus im genannten Gesetz¹⁹ auf einen politisch motivierten Großdeal: Die DB AG behielt alles Gelände, überreichte aber dem Bund ein Immobilienpaket, das angeblich *dem Wert* der nicht bahnbetriebsnotwendigen Areale entsprechen würde.

¹⁷Interview mit Meinhard von Gerkan in: Süddeutsche Zeitung vom 11. April 1997.

¹⁸Siehe Artikel 1, § 1, des ENeuOG vom 27. Dezember 1993. Eisenbahngesetze, Hestra-Verlag, 10. Auflage 1994, S.80 und 93.

¹⁹§ 23, (6) des EneuOG lautet: "Vergleiche sind zulässig; wird ein Vergleich geschlossen, ergeht ein dem Vergleich entsprechender Bescheid."

Hermann Abmayr bilanzierte das damals wie folgt: "Sieger im Bahnmonopoly ist Heinz Dürr. Bis auf Grundstücke und Immobilien im Verkehrswert von 13,6 Milliarden Mark ist jetzt alles Eigentum der Bahn AG. Auch viele nicht bahnotwendige Liegenschaften, wie das milliardenschwere Areal um den Stuttgarter Hauptbahnhof, das seit Jahren kaum mehr von der Bahn genutzt wird, kann Dürr behalten. Der Bundesrechnungshof hatte sich schon mehrfach mit dem Milliardenpoker befasst. (...) Sein Hauptvorwurf: Das 'gesetzliche Kriterium der Bahnnotwendigkeit' sei 'weitgehend in den Hintergrund getreten'."²⁰

Nach Gesetzeslage wäre im Fall Stuttgart die Antwort auf die folgende Frage entscheidend gewesen: Waren die Flächen, die inzwischen zur Finanzierung von S 21 eingesetzt wurden, zum Zeitpunkt der Gründung der DB AG "bahnnotwendig"? Kenner der Situation vor Ort sagen: Die Bahn nutzte diese Flächen seit langem nicht mehr – sie waren damit *nicht* bahnotwendig. Damit hätte jedoch ein Verkauf dieser Flächen nicht durch die DB AG erfolgen können, das Gelände wäre BEV-Vermögen bzw. direktes Bundesvermögen gewesen. Bei dem zitierten Großdeal Bahn-Bund war dann allerdings das erwähnte Stuttgarter Bahngelände nicht Teil des dem Bund pauschal zugeschlagenen Immobilienpakets. Damit konnte es zur Finanzierung des S 21-Projekts eingesetzt werden. Ein beim Thema Bahnimmobilien ziemlich präzise formuliertes Gesetz trat auch hier "in den Hintergrund".

Die Deutsche Bahn AG verkaufte in der Folge nicht bahnotwendige Immobilien direkt; sie verbuchte in der Folgezeit Erlöse in Höhe mehrerer Milliarden Euro als Sondergewinne. 2002 fasste die DB AG einen großen Teil der verbliebenen nicht bahnotwendigen Areale in einem Immobilienpaket mit 30,4 Millionen Quadratmetern (!) zusammen und gründete die Aurelis Real Estate als Tochter der DB AG.²¹ Im Dezember 2007 verkaufte die DB AG Aurelis an ein Konsortium, das aus dem Hedge Fonds Redwood Grove und der Hochtief Projektentwicklungs GmbH, einer Tochter der Baukonzerns Hochtief bestand. Auf diese Weise konnte im direkten Vorfeld der damals für Mitte 2008 geplanten Bahnprivatisierung die Bilanz der DB AG nochmals durch große Sondergewinne aufgebessert werden.

Der Umgang der DB AG mit den Bahnimmobilien erwies sich in der Folgezeit als vielschichtig. Grundsätzlich lässt sich feststellen, dass diese Immobilien im Sinne eines Selbstbedienungsladens für private Bereicherung aller Art eingesetzt werden. Teilweise erfolgte das, wie im Fall des Aurelis-Verkaufs, zum Zwecke der Bilanzverbesserung der DB AG. Das trifft auch auf Stuttgart 21 zu, wo die Bahn das für S 21 entscheidende Gelände an die Stadt Stuttgart bereits im Dezember 2001 für 459 Euro verkaufen konnte, den dann verzinsten Gewinn mit 650 Millionen Euro in der 2009-er Bilanz aktivierte – und damit den Absturz der DB AG-Bilanz in der Krise kaschierte. Oft handelte es sich jedoch auch um Grundstücksdeals, die in erster Linie im Interesse der privaten Aufkäufer lagen. Besonders krass war dies der Fall beim Verkauf der bahneigenen Signalanlagen (Basa) an Mannesmann-Arcor, was wiederum wesentlich zu der bisher größten Unternehmensübernahme in Deutschland – derjenigen von Mannesmann durch Vodafone – beitrug.²² Es gab Ende der 1990-er Jahre den Verkauf von 200.000

²⁰Hermann Abmayr, "Bahnchef wird Immobilienhai", in: die tageszeitung vom 24. Oktober 1996.

²¹Im März 2003 stieg die WestLB bei Aurelis ein und übernahm 51 % der Anteile. Im April 2006 stieg die WestLB wieder aus. Aurelis war wieder eine 100-prozentige Tochter der DB AG. In der Zeit mit der WestLB an Bord, wurden rund 150.000 Quadratmeter des Immobilienbesitzes verkauft.

²²1997 brachte die DB AG ihre Fernmeldeanlagen (früher als Basa, den Bahnamtlichen Sprechanlagen, zusammengefasst) in ein gemeinsam mit Mannesmann gebildetes Tochterunternehmen mit Namen Arcor ein. Arcor verfügte damit auf einen Schlag über Fernmeldeanlagen entlang des rund 40.000 km langen Schienennetzes. Damals war Heinz Dürr zufällig Bahnchef und Aufsichtsrat bei Mannesmann. Die DB AG erhielt für den Verkauf der ersten 49,8 Prozent ihrer Anteile rund eine Milliarde Mark. Von nun an musste die DB AG für die Nutzung "ihrer" ehemaligen Fernmeldeanlagen an Arcor *jährlich* zwischen 800 Millionen und 1,2 Milliarden DM an Arcor zahlen. Bis zum Jahr 2000 reduzierte die DB AG ihren Anteil an

Eisenbahnerwohnungen – zunächst von der CDU-geführten letzten Kohl-Regierung eingefädelt, am Ende von der ersten SPD-Grünen-Regierung vollendet. Eine Reihe der erwähnten 21er Projekte scheiterte – so diejenigen in Frankfurt am Main und in München. Allerdings heißt das nur, dass diese Projekte in ihrer gigantomanischen Form nicht realisiert wurden. Dennoch gab es in diesen Städten in den letzten Jahren große Deals mit ehemaligem Bahngelände, die dem Bereich der Bodenspekulation und der privaten Bereicherung zugeordnet werden müssen.²³ Einige der "alten" 21er Projekte werden weiter betrieben – so dasjenige in Lindau. Und natürlich vor allem das größte von allen, dasjenige in Stuttgart.

Der im Oktober 2010 verstorbene Privatisierungsgegner und Träger des alternativen Nobelpreises, Hermann Scheer, unterstrich immer wieder: "Privatisierung kommt von private, was lateinisch berauben heißt." Der grundlegende Charakter der Beraubung der Bevölkerung mit der Bahnprivatisierung im allgemeinen und dem Verkauf von Bahngelände im besonderen wird dann deutlich, wenn man einen Blick auf die Eisenbahngeschichte wirft. Bau und Betrieb von Eisenbahnen waren von Anfang an mit Grundstücksspekulation verbunden. Die Eisenbahnen wurden im 19. Jahrhundert überwiegend von privaten Gesellschaften gebaut. Das Land für die Strecken und Bahnhöfe erhielten diese Gesellschaften oft von den Kommunen, Städten und Ländern geschenkt oder zu extrem niedrigen Preisen. Dies wurde der Öffentlichkeit damit erklärt, dass auf diese Weise eine Region oder Stadt für den Verkehr der Zukunft erschlossen werden würde. In vielen Fällen wurde den entsprechenden Bahngesellschaften auch vertraglich die Auflage gemacht, auf dem entsprechenden Gelände zukünftig Schienenverkehr zu betreiben oder einen Bahnhof zu unterhalten. Die meisten dieser privaten Bahnen wurden im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts, andere noch später, in öffentliches Eigentum überführt. In der Regel wurden dabei die privaten Eigentümer nochmals fürstlich entschädigt.

Nun erleben wir seit Ende des 20. Jahrhunderts weltweit einen Prozess der Re-Privatisierung. Immer steht dabei die Immobilienspekulation im Zentrum. In Großbritannien kassierten die privaten Eigentümer des Unternehmens Railtrack, das im Rahmen der Bahnprivatisierung die Trassen und Bahnhöfe übernommen hatte, in einem Zeitraum von nur fünf Jahren Extraprofite in Höhe von 10 Milliarden britischen Pfund – um dann Pleite anzumelden und eine völlig heruntergewirtschaftete Infrastruktur wieder dem Staat zu übergeben.²⁴

Arcor immer weiter – bis auf 18 Prozent. Als 1999 Vodafone Mannesmann übernahm, befand sich Arcor zu gut 80 Prozent in britischem Besitz. Nun beschloss die DB AG 2001, den Teil der Fernmeldeanlagen von Vodafone zurückzukaufen, der für die Steuerung des Zugverkehrs erforderlich ist. 2002 wurde das Geschäft teiltrückabgewickelt – für 2,5 Milliarden Mark. Vorsichtig geschätzt verbuchte die "modern" und "wirtschaftlich geführte" DB AG mit diesen Deals mehr als 1,5 Milliarden Euro an Verlusten. Angaben nach den Geschäftsberichten der DB AG 1997 – 2002; Süddeutsche Zeitung und Financial Times Deutschland vom 18. 7. 2001.

²³Aurelis veräußerte in Frankfurt/M. 2004 und 2010 große ehemalige Bahnimmobilien, so 2004 100.000 Quadratmeter Fläche im Frankfurter Europaviertel (an die Frankfurter Messe) und 2010 das Objekt "Le Quartier" in Düsseldorf. In München kam es auch ohne München 21 zu dem "größten Immobiliendeal" der Stadt: 1997 wurde ein "nicht bahnotwendiges" Areal auf der Achse Hauptbahnhof-Laim mit 160 Hektar Fläche durch die DB AG verwertet – mit dem Bau einer neuen S-Bahn-Station, mehreren tausend Wohnungen und einer Shopping Mall. Die "Süddeutsche Zeitung": "Welches Ausmaß dieser Poker hat, das wird schon an wenigen Zahlen deutlich: 800 Millionen Mark sind die Bahnflächen nach städtischen Angaben jetzt (1997; W.W.), also im Rohzustand wert. Mit Baurecht steigt der Wert auf über zwei Milliarden." (23. 1 1997). 2009 ist es dann das Unternehmen Aurelis, das als Eigentümerin des Areals auftritt und damit der Baukonzern Hochtief. Aurelis gehört zu 100 Prozent Hochtief. Hochtief könnte sich bald im Besitz des spanischen Baukonzerns ACS befinden. (Angaben nach: Pressemitteilung der DB AG vom 11.12.2009).

²⁴Jonathan Prynn, "Britain's 10 bn Sterling Pound rail rip-off", in: Evening Standard vom 19. 8. 1998. Im

Mit den Bahnprivatisierungen wird die Öffentlichkeit *ein drittes Mal in großem Umfang zur Kasse gebeten*. Den ersten Transfer öffentlicher Gelder gab es in der Eisenbahngründerzeit. Den zweiten mit der Eisenbahn-Verstaatlichung. Danach akkumulierten die meist staatlichen Eisenbahnen in der Regel deutlich mehr als ein Jahrhundert lang Vermögen – vielfach Immobilienvermögen. Dieses wurde durch die Fahrgäste, durch die Arbeit der Bahnbeschäftigten und durch Steuermittel für die öffentlichen Bahnen finanziert. Vor allem handelte es sich immer um zweckgebundenes Gelände – all diese Gelder wurden damit gerechtfertigt, dass es sich um Gelände handelte, das dem spezifischen Zweck von Eisenbahnverkehr und damit öffentlichem Interesse dient.

Nun also auf ein Neues. Bahngelände aus öffentlichem Eigentum wird privatisiert. Gelände, das dem Eisenbahnverkehr vorbehalten war, wird zweckentfremdet. Und – so im Fall Stuttgart 21 – aus einer Eisenbahninfrastruktur, die gut funktionierte und die ausbaufähig war, wird eine Eisenbahnverhinderungs-Struktur.

Das große Vorbild bei der Bahnentwicklung sind die USA. Das gilt für die Frühgeschichte der Eisenbahnen – nirgendwo sonst auf der Welt waren die Immobiliendeals im Eisenbahnbau größer als in den USA. Das gilt für den Niedergang der US-Eisenbahnen, der von den US-Autokonzernen GM, Ford und Chrysler und dem Reifenkonzern Firestone systematisch und organisiert betrieben wurde.²⁵ Und das gilt nicht zuletzt für die Verlegung verbliebener Eisenbahnen und von innerstädtischen Bahnhöfen in den Untergrund, wie das Beispiel New York lehrt. Das Magazin "Focus" veröffentlichte 1993 – also vor Gründung der DB AG – einen umfassenden Artikel über "Das Mega-Milliarden-Ding", womit der Abbau von Gleisanlagen bzw. das Verlegen von Schienenverkehr in den Untergrund gemeint war. In dem Artikel wurde ein Blick auf die Entwicklung in den USA und in New York geworfen. Neben zwei Bildern der City von New York – einem Bild mit breit gefächertem Gleisnetz und einem stattlichem Bahnhofsgebäude von Anfang des 20. Jahrhunderts und einem zweiten Foto von derselben Stelle in den 1990-er Jahren, auf dem nur noch Hochhäuser und Straßenzüge zu sehen sind – heißt es: "Wolkenkratzer über dem Bahndamm: Weil der Nutzwert breiter Schienenstränge in keinem Verhältnis mehr zu den Bodenpreisen in der City stand, überbauten die New Yorker kurzerhand diese hässliche Gleisschneise samt einigen Bahnhöfen mit Hochhäusern und Straßen."²⁶ Im Artikel wird nicht erwähnt, dass der Schienenpersonenverkehr in den USA im Zeitraum 1920 bis 1970 auf weniger als ein Hundertstel reduziert wurde. Die Reduktion von Schienenverkehr ist bei einem Projekt wie Stuttgart 21 ein durchaus einkalkulierter positiver Nebeneffekt. Entscheidend ist allerdings das, was im Bereich der Immobilienverwertung verdient werden kann. Im "Focus"-Artikel wurde dies für Deutschland wie folgt konkretisiert: "Heinz Dürr, Führer der zukünftigen Deutschen Bahn AG (...), gibt sich entschlossen, mit Bahnhöfen und Brachland gutes Geld zu verdienen (...). Für das Geschäft mit Immobilien wird im Vorstand der neuen DB AG eigens ein neues Ressort geschaffen. (...) Erste Pionierprojekte, bei denen private Investoren beim Bahnhofsausbau zum Zug kommen, laufen in Köln und Leipzig." Die Bilanz von "Focus": "Das 41.000 Kilometer lange Schienennetz ist als Immobilie pures Gold. Die Gleisschneisen durch die Städte könnten raffiniert umbaut werden."

Mitte November erscheint: Stuttgart 21 – Oder: Wem gehört die Stadt?
Herausgegeben von Volker Lösch, Gangolf Stocker, Sabine Leidig und Winfried Wolf – 200 Seiten // 10Euro // Verlag PapyRossa Köln

deutschen " Handelsblatt" hieß es : "Britische Bahnprivatisierung stellt sich als Goldgrube heraus". (3. 2. 1979).

²⁵Siehe Winfried Wolf, Verkehr. Umwelt. Klima -Die Globalisierung des Tempowahns, Wien 2009, S. 126ff.

²⁶Ulrich Viehöver, "Bundesbahn – Das Mega-Milliarden-Ding", in Focus 43/1993.