

Gefällt und gehäckselt

Schicksalstage eines Parkbaums



In der Nacht von September auf Oktober endet die jährliche Vegetationsperiode. Zumindest aus gesetzlicher Sicht. Bis zum Monatswechsel schützt das Naturschutzrecht alle Gehölze. Grüne Bäume und Stauden sind schließlich Lebensraum für unzählige Tier- und Vogelarten. Erst im Herbst und über den Winter dürfen sie gefällt und geschnitten werden. Für 282 Parkbäume im Mittleren Stuttgarter Schlossgarten könnte mit Beginn des Oktobers das letzte Stündlein geschlagen haben. Darauf deuten Aussagen des CDU-Fraktionsvorsitzenden im baden-württembergischen Landtag, Peter Hauck, als auch Bemerkungen des früheren Stuttgart-21-Projektsprechers und stellvertretenden SPD-Landtagspräsidenten, Wolfgang Drexler. Vieles spricht also dafür, dass Kettensägen in dieser Nacht im königlichen Schlosspark aufheulen. Aller Wahrscheinlichkeit können die Holzfäller erst mit Hilfe eines massiven Polizeiaufgebots arbeiten. Denn rund 27 000 Menschen haben sich bislang als Parkschützer registriert, um die Abholaktion zu verhindern. Knapp 2 500 davon wollen bis zum Äußersten gehen und sich an Bäume und Baumaschinen ketten.

Bäume sind Lebewesen

Ironischerweise raubt ein vermeintliches Zukunftsprojekt den jahrhundertalten Baumriesen alle Zukunftsperspektiven. Wo Platanen, Pappeln, Bergahorn, Eichen, Ulmen, Rosskastanien und Rotbuchen heute in den Himmel ragen, sind sie der riesigen Baugrube des geplanten Tiefbahnhofs im Weg. In rund zehn Jahren, wenn Stuttgart 21 in Betrieb gehen soll, wird es an dieser Stelle keinen Boden



mehr für tief wurzelnde Gehölze geben. Der Betondeckel des Tiefbahnhofs wird sich vom heutigen Bahnhofsgelände als meterhoher, abfallender Damm in südliche Richtung erstrecken. Wachsen werden auf darauf nur gläserne Glubschaugen, die den Blick auf ein unterirdisches Verkehrszeitalter eröffnen.

„Bäume sind Lebewesen“, sagen viele der Menschen, die in den letzten Wochen und Monaten viel öfter als in früheren Zeiten in den Schlossgarten kommen, um den Todgeweihten nahe zu sein. Manche setzen sich unter die Bäume, um ein Gefühl für die Erhabenheit dieser Kreaturen zu erfahren. Kinder spielen im Schatten der mächtigen Kronen.

Baum in Zahlen

Ein 200-jähriger Baum, wie er im Stuttgarter Schlossgarten steht, ist etwa 20 Meter hoch und hat einen Kronendurchmesser von ungefähr 12 Metern. Je älter der Baum, desto ausladender die Äste und desto dichter die Krone. Mit mehr als 600.000 Blättern verzehnfacht ein solcher Baum seine Grundfläche auf etwa 1.200 Quadratmeter Blattfläche. Durch die Porenstruktur des Blattgewebes entsteht, ähnlich wie in der Lunge, eine Gesamtoberfläche für den Gasaustausch von etwa 15.000 m², so groß wie zwei Fußballfelder!

An einem Sonnentag verarbeitet dieser Baum 18 Kilogramm klimaschädliches Kohlendioxid (CO₂). Dabei werden 13 Kilogramm Sauerstoff (O₂) gebildet. Diese decken den Bedarf von etwa zehn Menschen. Pro Jahr werden rund 2.500 Kilogramm Kohlendioxid umgesetzt (= Ausatmung von 7 erwachsenen Menschen oder 15.000 Kilometer Autofahrt). In dieser Zeit werden 2360 kg Sauerstoff gebildet. Im Rahmen des Gasaustauschs wird die Luft auch angefeuchtet und gereinigt. Bakterien, Pilzsporen, (Fein-)Staub und andere schädliche Stoffe werden größtenteils ausgefiltert. Täglich verbraucht ein alter Baum etwa 400 Liter Wasser.

Im Jahr bindet ein Großbaum bis zu 1.000 kg Staub und verdunstet ca. 20.000 Liter Wasser. Durch die Verdunstung wird die Umgebung im Sommer gekühlt und das Stadtklima entsprechend positiv reguliert. Daneben wird die Bodenerosion durch den alten Baumbestand reduziert. Die umfangreichen, dichten Kronen der Großbäume bieten guten Sicht-, Lärm- und Windschutz. Um das Kronenvolumen, den Gasaustausch und die Filterfunktion eines einzigen Großbaums zu ersetzen, wären 2.000 junge Bäume notwendig!

Auch wenn sie nicht reden können, die grünen Riesen des Stuttgarter Schlossgartens haben viel zu erzählen. Sie sind gewissermaßen lebendige Zeitzeugen der Landeshauptstadt. Einige von ihnen mussten mit ansehen, wie Katharina Pawlowna im Januar 1819 voller Liebeskummer und Verzweiflung durch den Park des Neuen Schlosses lief. In der winterlichen Kälte suchte sich die beliebte Königin eine Grippe zu, an der sie wenige Tage später starb. Wahrscheinlich knatterte auch Gottlieb Daimler im Oktober 1886 mit der weltweit ersten Motorkutsche an ihnen vorbei. Die älteren unter ihnen haben auch die Novemberrevolution 1918 erlebt, die den Wandel Stuttgarts von der königlichen Residenzstadt zur bürgerlichen Landeshauptstadt einläutete. Fast alle haben im Zweiten Weltkrieg die Bombenabwürfe über Stuttgart zu spüren bekommen – und sie glücklicherweise überlebt.

In Jahrhunderten gewachsen, in Minuten zersägt

Krieg und (Wirtschafts-)Krisen haben den Parkbäumen nichts anhaben können. Die Projektbefürworter von Bahn, CDU, SPD und FDP wollen jetzt ihr vorzeitiges Ende. Im Schlossgarten soll bereits im Oktober abgeholzt werden, obwohl die Baugrube erst später ausgehoben wird. Verbrannte Erde nennt sich diese Kriegstaktik, die bezeichnenderweise Truppen auf dem Rückzug anrichtet. Die von der Bahn jüngst ins Spiel gebrachte Verpflanzung von einzelnen Bäumen ist nicht mehr als eine bittere Beruhigungsspielle: eine stattliche Schlossgarten-Platane ist mit 200 Jahren, 30 Meter Höhe und mit ihrem Eigengewicht von etwa 15 Tonnen schlicht zu alt, zu schwer und zu groß für einen Ortswechsel.

Was in Jahrhunderten heranwächst, ist maschinell in Minuten zersägt und zerkleinert. Moderne Teleskopernter mit Greifer und Schneider zerlegen stattliche Riesen flugs und kostengünstig. Von Hand dauert das Abholzen etwas länger: ein zweiköpfiges Fällteam schafft pro Schicht bis zu zehn Großbäume. Mit einem mobilen Großhäcksler lassen sich die Baumstämme an Ort und Stelle zerkleinern. Häckselsgut ist nicht nur leichter abzutransportieren als ganze Stämme. Muldenkipper wecken auch weniger Emotionen als schwer beladene Holztransporter. Gehäckselt und zerkleinert könnten die jahrhundertalten Platanen und Pappeln aus dem Stuttgarter Schlossgarten als billiger Brennstoff für Bioheizkraftwerke oder Bodenmulch für Kleingärten enden.

Nur mit vielen Menschen, die friedlich gegen Stuttgart 21 und für den Erhalt des Schlossgartens demonstrieren, lässt sich die Fällaktion verhindern. „In den Park vor Ort kommen. Zu jeder Zeit, immer wenn möglich“, rät Matthias von Herrmann von den Parkschützer. Solange, bis die Politik Stuttgart 21 kippt. „Und das wird nicht mehr lange dauern“, glaubt der Parkschützer.

Internet: www.parkschuetzer.de

Warum ein Baustopp von Stuttgart 21 Sinn macht!

Seit langem bewegt kein anderes Thema Stuttgart so sehr, wie die Tieferlegung seines Hauptbahnhofs. Rund eine halbe Million Menschen sind bis heute bei fast 50 Montagsdemonstrationen, zahlreichen Lichter- und Menschenketten, Trauermärschen, Volksversammlungen oder Schwabenstreichen auf die Straße gegangen, um gegen Stuttgart 21 zu protestieren (nebenstehender Bericht). Friedlich tun sie dies, auch wenn Politiker aus Parteien mit christlichem oder freidemokratischem Anspruch im Namen sie in die Nähe von Gewalttätigen, Feinden der Demokratie und Fortschrittsverweigerern zu rücken versuchen. Der Widerstand gegen die „Jahrhundertchance“ oder das „Milliardengrab“ – je nach Standpunkt – steht auf bürgerlichen Beinen – auch das zeichnet ihn aus. Studenten und Rentner blasen den Schwabenstreich, Künstler und Arbeiter verlangen gemeinsam „Oben bleiben!“ (Seiten 6/7) Fast 70 000 Menschen unterstützen den Stuttgarter Appell, der Baustopp und Bürgerentscheid von den Verantwortlichen einfordert. Dies dürfen weder Bundeskanzlerin noch Ministerpräsident mit einem „Jetzt erst recht“ ignorieren.

Die Gründe jedes Einzelnen, gegen Stuttgart 21 zu sein, sind verschieden. Der Teilabriss eines Stuttgarter Wahrzeichens, die Abholzung gestandener Parkbäume sind Motive. Studien von Experten, die mächtigen Managern und machtbesessenen Politikern bei Sinn und Kosten von Stuttgart 21 widersprechen, befördern den Protest.

Nicht fehlende Information, wie Baden-Württembergs Ministerpräsident Stefan Mappus (CDU) und Bahnchef Rüdiger Grube gern behaupten, schürt das Unbehagen vor Europas größtem Infrastrukturprojekt. Gerade das Wissen, dass Stuttgart mindestens ein Jahrzehnt zur Riesenbaustelle wird, dass Tunnelbohrer Risiken für Mineralquellen und Häuser darstellen, dass trotz Schuldenbergen Milliarden mit zweifelhaftem Nutzen vergraben werden, macht den Widerstand so mächtig. Wer wie die Landesregierung Studien zu Engpässen von Stuttgart 21 verheimlicht, wer wie die Deutsche Bahn Kosten-Nutzen-Berechnungen der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm zum Betriebsgeheimnis (Seite 10) erklärt, und wer wie Stuttgarts OB Wolfgang Schuster (CDU) Bürgerentscheide verspricht und letztlich verhindert, erhöht das Misstrauen. Kein Vertrauen gewinnen auch diejenigen, die Abkratzzprämien für kritische Aufkleber ausloben, Berufsjubler ins Fernsehstudio schicken (Seite 4) oder Tag für Tag hunderte Polizisten zur Durchsetzung ihres Vorhabens entsenden. Glücklicherweise wirken die Schreckgespenster, die Politik in Bedrängnis gern zeichnet, nicht mehr. Wenn Stuttgart 21 gestoppt wird, wird weder Land, Region noch Stadt von Fortschritt und Wirtschaftsentwicklung abgeschnitten noch von der Magistrale Paris - Bratislava abgehängt. Wenn sich die Projektpartner mit ihren vermeintlich besseren Argumenten zu Wort melden, sollte nie vergessen werden: es geht um Geld, viel Geld – das nicht Befürworter wie Ministerpräsident Mappus oder OB Schuster (beide CDU) zu bezahlen haben, sondern die Bürger als Steuerzahler und die Bahnkunden als Ticketkäufer.

Auch wir, eine Gruppe unabhängiger Medienmacher, haben uns intensiv mit Für und Wider von Stuttgart 21 auseinandergesetzt – und wollen seitdem nicht länger schweigen. Nur einige Aspekte zum umstrittenen Bauvorhaben kann die erste Ausgabe von EINUNDZWANZIG zeigen. Es hätten unzählige mehr sein können – und die meisten sprechen gegen Stuttgart 21. Ein Baustopp macht also Sinn, nicht irgendwann zur Landtagswahl im März 2011, sondern jetzt und sofort. Zeit wäre damit gewonnen, unsere Gesellschaft wieder zu einen und überzeugende Lösungen für alle Beteiligten und Belange zu entwickeln.

Ihr EINUNDZWANZIG Team

Mein erstes Mal

Wie eine engagierte junge Frau ihre erste Demo erlebt

Mein Freund Lukas hat Schuld. Er hat mich überredet, zur Demo zu kommen. Klar, auch ich bin gegen Stuttgart-21. Aber deshalb muss ich ja nicht gleich auf die Straße gehen. Lukas meint aber, das gehört dazu. Man müsse Präsenz zeigen. Und je mehr Menschen ihren Unwillen demonstrieren, desto größer sei der Druck und die Chance, das überflüssige Bahnprojekt zu stoppen. Und so sitze ich nun in der Straßenbahn und fahre zum Hauptbahnhof, wo ich mich mit Lukas treffen will. Ich sehe schon in der Bahn etliche Gleichgesinnte, erkenne sie an den Buttons.

Am Bahnhof angekommen, schlendern wir zuerst zum Bauzaun. Mein Blick fällt auf den vertrockneten Trauerkranz und das Holzkreuz, auf dem Demokratie steht. Das sieht schlimm aus, echt. Mir kommen fast die Tränen. Auch der abgerissene Nordflügel macht betroffen. Ich habe zwar schon viele Bilder gesehen, aber trotzdem ist die Realität wesentlich entsetzlicher als jede Fotografie. Zwischen Bauzaun und Absperrung stehen Polizisten. Sie unterhalten sich mit den Gegnern, sind freundlich und bewachen – was eigentlich? Die Nordflügel-Ruine oder uns Demonstranten? Oder die Bagger? So viele Polizisten habe ich noch nie auf einem Haufen gesehen, wie auf dem Areal vor dem amputierten Hauptbahnhof. Ob die Polizisten alle für Stuttgart-21 sind?

Früher bin ich viel nach Reutlingen zu meiner Tante gefahren und durch den Nordeingang zu den Gleisen gegangen. Kindheitserinnerungen, ich weiß. Den Nordflügel gibt es nicht mehr.

Schon wieder könnte ich losheulen

Ich komme mir irgendwie alt vor – es ist alles nicht mehr so, wie es war, denke ich sentimental. Schon wieder könnte ich losheulen. Und das alles nur wegen ein paar Steinen. Wie wird es erst, wenn die Bäume gefällt werden? Ich darf gar nicht daran denken...

Bevor ich ganz abdrifte, stürzen wir uns ins Gedränge. Das Klatschen, Schreien und Trommeln der Demonstranten im Schlossgarten hören wir schon von Weitem. Mitstreiter drücken uns Flyer und Luftballons in die Hand. Kleine Kinder sitzen auf den Schultern ihrer Eltern, ältere Leute blasen in ihre Trillerpfeifen und Teenager stürmen an uns vorbei. Vorbei ist auch meine nachdenkliche Stimmung – ich habe das Gefühl, ich bin auf einem aufregenden Straßenfest. Überall sieht man bunte Plakate mit Karikaturen und Sprüchen: „Kampf gegen die Herrschaft der Talibahn“, gefällt mir am Besten. Ich

an. Die alte Frau in ihrem Rollstuhl fasziniert mich, sie ist mindestens 80 Jahre alt. Ich lächle sie an – sie lächelt zurück.

Wir drängen uns durch die Masse der Leute nach vorne, um den Rednern auf der Bühne zuzuhören. Hier geht es um den Bahnhof, um Demokratie. Ich weiß schon lange, dass wir alle nach Strich und Faden verarscht werden – dazu musste ich zwar nicht zur Demo, aber es tut gut, eine Bestätigung von den Rednern und den Mitstreitern zu bekommen. Es nervt mich, dass uns viele Politiker für total doof halten. Woche

ins Debattieren kommt. Ich bin mal gespannt, ob er nicht doch noch seine Meinung ändert und zum Gegner wird.

Beste Partystimmung – und niveauvolle Gespräche. Eine super Kombination, findet man in Diskos oder Kneipen so gut wie nie. Das hört sich jetzt oberflächlich an, ist es aber nicht. Wer die Menge an Leuten sieht, die für unseren Bahnhof friedlich auf die Straße gehen, merkt tatsächlich schnell, dass hier in Stuttgart was ganz Außergewöhnliches passiert: Allorts spricht man von Politikverdrossenheit, in



Bild oben: Ob jung oder alt - über 60.000 Menschen sind auf der Straße

Unten: Super-Stimmung - wie bei der WM



für Woche schließt Bahnchef Grube eine erneute Kostenerhöhung nicht mehr aus. Eine Endsumme nennt er indes nicht, und wenn, dann lediglich, um sie in den nächsten Tagen nach oben zu korrigieren. Ein Ausstieg sei nicht möglich – ich glaube da einfach nicht mehr dran. Und ich freue mich, dass über 60.000 Demonstranten ähnlich denken, wie ich. Unsere Zukunft liegt in Stuttgart-21, dass ich nicht lache. Im Bildungssektor wird gekürzt und gekürzt. Schnell kommen Lukas und ich mit anderen Schülern und Studenten ins Gespräch: „Die klauen uns die Bildung“, sagt eine Studentin und Lukas meint, das unsere Kinder später einmal stolz auf uns sein werden, weil wir Stuttgart-21 verhindert haben.

Plötzlich sehe ich einen Kumpel von mir, der tendenziell eigentlich für S21 ist und frage ihn was er hier macht. „Die Stim-

Stuttgart wird Politik gemacht und zwar vom Volk – weil das Gros unserer Politiker nur noch die eigenen Interessen im Sinn hat und am Willen der Leute vorbei regiert. Ja, deshalb sind wir alle hier und zeigen laut und schrill unseren Unmut.

Mein Blick schweift zu den Platanen. Und die gute Laune vergeht mir. Hey, die können doch nicht die Bäume fällen, denke ich und dabei läuft es mir eiskalt den Rücken runter: Schon der Gedanke, dass bald Kettensägen die Platanen zu Fall bringen, macht mir Angst. Bäume leben. Und diese Bäume haben selbst die Weltkriege überstanden – den Fortschritt überleben sie indes nicht. Dank Merkel, Mappus, Schuster und wie sie alle heißen. Bald sind Wahlen und ich bin 18 Jahre alt – meine Stimme bekommt ihr jedenfalls nicht! Und die von Lukas auch nicht. Es ist schön, Freunde zu haben, die einem Mut machen - zum mitmachen. Danke Lukas, dass du mich überredet hast. Am Montag gehe ich wieder zur Demo - und ich werde meine Freundin Caro überreden mitzukommen!

Bei S21 und NBS verstehen Sie nur Bahnhof?

Das Projekt Stuttgart 21 (S21) sieht den Umbau des Kopfbahnhofs in eine unterirdische Durchgangsstation und deren Anbindung an die geplante ICE-Neubaustrecke (NBS) nach Ulm vor. Laut Bahn kostet das rund 7 Milliarden Euro, Kritiker befürchten Gesamtkosten von 12 bis 18,7 Milliarden Euro.



treffe Freunde von meiner Mutter, meinen Lehrer mit seiner Familie und viele Leute aus meinem Freundeskreis. Dazwischen marschieren Frauen und Männer - maskiert als Merkel, Mappus und Schuster. Alle schreien „oben bleiben“. Ich bin zunächst noch recht leise, später gehe ich auch voll ab. Die Stimmung steckt einfach

mung ist einfach geil, fast wie bei der WM – das musste ich mal miterleben.“ Wer erst einmal dabei ist, kommt schnell ins Wanken: „So viele Leute sind für eine Sache – da muss ja an dem Protest was dran sind“, sinniert mein Kumpel. „vielleicht sollte ich mich mal informieren.“ Und er spricht einen Parkschützer an, mit dem er sogleich

Netz-Werk gegen sinnlose Zerstörung



Im eigener Sache!

Lieber Leser, wir wünschen uns eine Bahninfrastruktur, die nicht auf Prestige, Profit und Propaganda fußt. Wir wollen auch keine Stadtentwicklung, die Stadtgesellschaft spaltet. Wir erwarten eine sinnvolle Schienenpolitik, zu vertretbaren Kosten und

mit Nutzen für alle. Deshalb haben wir einundzwanzig „erfunden“, um verständlich und auch etwas satirisch darüber zu informieren, was die Bürger dieses Landes neben Milliardenkosten erwartet, wenn Stuttgart 21 gebaut wird. Wir wollen gern monatlich weiter berichten, etwa über die Alternative Kopfbahnhof 21

und die Neubaustrecke nach Ulm. Rund 1,5 Millionen Euro geben die S21-Partner jährlich für Werbung aus. Texte, Fotografien und Grafiker haben die erste Ausgabe von einundzwanzig ohne Honorar und „aus eigener Tasche“ gestemmt. Fortsetzung folgt? Nur, wenn Spenden fließen! Oder Anzeigen gebucht werden!

Ihr Geld können Sie investieren in unabhängige und kritische Nachrichten für Stuttgart, die Region und Baden-Württemberg: Kto 288 426 069 8 bei Postbank, BLZ 701 100 88 Stichwort „EINUNDZWANZIG“. Anzeigen: c/o B. Kern, Marabustrasse 34, 70378 Stuttgart. Wir schreiben: Danke!

Stuttgart 21 jederzeit kündbar...

Die Befürworter von Stuttgart 21 wiederholen gebetsmühlenartig: „Die Verträge sind unterzeichnet, damit ein Ausstieg unmöglich!“ Wir haben nachgefragt, ob das stimmt.

„Es gehört zum Alltag im Geschäftsleben, dass Verträge gekündigt oder aufgehoben werden können. Eine einvernehmliche Aufhebung ist ohnehin zu jeder Zeit möglich“, sagt die Stuttgarter Rechtsanwältin Stefanie Brum. Es überzeuge nicht, wenn die „Unumkehrbarkeit“ von Stuttgart 21 ständig mit dem Argument geschlossener Verträge untermauert wird, so die Juristin. Die S21-Verfechter unterschlagen

also, dass ein Vertrag aufkündbar (einseitig) oder aufhebbar (beidseitig) ist? „Wichtig für die Rechtsfolgen einer Vertragsauflösung ist die Frage, ob lediglich eine Vertragsreue als Grund für die Annullierung vorliegt, oder ob tatsächliche oder rechtliche Veränderungen eingetreten sind, die eine Abänderung oder Auflösung des Vertrages erfordern, beziehungsweise erlauben“, erläutert Brum. So erlaubt § 313 des Bürgerlichen Ge-

setzbuchs (BGB), Verträge zu ändern oder aufzulösen, wenn entscheidende Umstände, die die Geschäftsgrundlage gebildet haben, sich ändern. Dies steht zwar im Widerspruch zum allgemeinen Rechtssatz „pacta sunt servanda“, wonach Verträge grundsätzlich einzuhalten sind. Es wird aber durch das mit der Schuldrechtsreform von 2002 eingeführte und in § 313 BGB kodifizierte Rechtsinstitut der *Störung der Geschäftsgrundlage* zugelassen.

Im öffentlichen Recht gilt die *clausula rebus sic stantibus* (Bestimmung der gleichbleibenden Umstände) auch bei öffentlich-rechtlichen Verträgen, also wenn die öffentliche Hand (Bund, Land, Gemeinde) sich vertraglich bindet und findet ihren Ausdruck in 60 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) für das allgemeine Verwaltungsrecht.

Außerdem gibt es die Möglichkeit Verträge nachträglich anzufechten, etwa

wenn sich die anfechtende Partei über verkehrswesentliche Eigenschaften des Vertragsgegenstands geirrt hat oder arglistig darüber getäuscht wurde.

Fazit: Stuttgart 21 ist umkehrbar, auch juristisch. Und nebenbei bemerkt: Die Bereitschaft, parlamentarische Beschlüsse und Verträge aufzuheben oder zu verändern, zeigt sich aktuell in der Diskussion um AKW-Laufzeitverlängerungen.

Nachhilfe

§ 313 BGB

(1) Haben sich Umstände, die zur Grundlage des Vertrags geworden sind, nach Vertragsschluss schwerwiegend verändert und hätten die Parteien den Vertrag nicht oder mit anderem Inhalt geschlossen, wenn sie diese Veränderung vorausgesehen hätten, so kann Anpassung des Vertrags verlangt werden, soweit einem Teil unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls, insbesondere der vertraglichen oder gesetzlichen Risikoverteilung, das Festhalten am unveränderten Vertrag nicht zugemutet werden kann.

(2) Einer Veränderung der Umstände steht es gleich, wenn wesentliche Vorstellungen, die zur Grundlage des Vertrags geworden sind, sich als falsch herausstellen.

(3) Ist eine Anpassung des Vertrags nicht möglich oder einem Teil nicht zumutbar, so kann der benachteiligte Teil vom Vertrag zurücktreten. An die Stelle des Rücktrittsrechts tritt für Dauerschuldverhältnisse das Recht zur Kündigung.

Nachhilfe

§ 60 VwVfG

Anpassung und Kündigung in besonderen Fällen

Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 14. August 2009 (BGBl. I S. 2827) geändert worden ist

(1) Haben die Verhältnisse, die für die Festsetzung des Vertragsinhalts maßgebend gewesen sind, sich seit Abschluss des Vertrags so wesentlich geändert, dass einer Vertragspartei das Festhalten an der ursprünglichen vertraglichen Regelung nicht zumutet ist, so kann diese Vertragspartei eine Anpassung des Vertragsinhalts an die geänderten Verhältnisse verlangen oder, sofern eine Anpassung nicht möglich oder einer Vertragspartei nicht zumutet ist, den Vertrag kündigen. Die Behörde kann den Vertrag auch kündigen, um schwere Nachteile für das Gemeinwohl zu verhüten oder zu beseitigen.

(2) Die Kündigung bedarf der Schriftform, soweit nicht durch Rechtsvorschrift eine andere Form vorgeschrieben ist. Sie soll begründet werden.

... um Kopfbahnhof 21 zu bauen

Jahrelang wurde behauptet, der Kopfbahnhof sei veraltet und dem Verkehr der Zukunft nicht mehr gewachsen. Die Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs wurde bewusst nicht näher untersucht. Alle Verkehrsgutachten vergleichen Stuttgart 21 nur mit dem bestehenden Kopfbahnhof ohne Modernisierung. Nur so konnte Stuttgart 21 überhaupt als vorteilhaft dargestellt werden.

Dagegen stellen wir das Konzept Kopfbahnhof 21. Der bestehende Kopfbahnhof würde modernisiert und mit einer Neuordnung der Gleise würde bei gleichen Prämissen eine größere Leistungsfähigkeit erreicht als beim Durchgangsbahnhof. Sowohl die Deutsche Bahn, das Eisenbahnbundesamt als auch das Verkehrswissenschaftliche Institut der Universität Stuttgart haben bestätigt,

dass Kopfbahnhof 21 spielend in der Lage ist, den Verkehr der Zukunft zu bewältigen. Auch bei dieser Alternative stehen bisherige Bahnflächen dem Städtebau zur Verfügung.

Die Kosten für die Modernisierung des Kopfbahnhofs liegen deutlich unter den Baukosten von Stuttgart 21. Zwar müssen die bestehenden Anlagen saniert und erweitert werden, aber dafür entfällt der Neubau dreier Bahnhöfe – neben dem Tunnelbahnhof der S-Bahn/Mittnachtstraße und die ICE-Filderbahnhof am Flughafen. Für K21 wird nur ein Drittel der Tunnelstrecken benötigt. Aus diesem Grund geht das Büro Vieregk & Rössler davon aus, dass K21 zu einem Viertel bis einem Drittel der Kosten von S21 gebaut werden kann.

Aus: www.kopfbahnhof-21.de

Pro & Contra



Ankunft oben: modernisierter Kopfbahnhof mit Glaskuppel (Visualisierung Ostertag)

- Die Modernisierung des Kopfbahnhofs ist mehrere Milliarden Euro billiger, vor allem weil weniger Tunnelkilometer zu bauen sind.
- Auch ein Kopfbahnhof kann an die Schnellbahntrasse angeschlossen werden - über das Neckartal und einen Tunnel auf die Fildern hinauf.
- K21 wird unter Betrieb realisiert. Der Umbau erspart Stuttgart jahrelange S21-Großbaustellen im Zentrum und in Stadtteilen. Verkehrshinderungen und Belästigungen durch Abgase der Baustellenfahrzeuge sind geringer als bei S21.
- Die Mineralwasserquellen der Stadt sind durch die S21-Bauarbeiten gefährdet. Der Baugrund ist schwierig und birgt unberechenbare Gefahren. K21 schont die Quellen.
- Für S21 müssen Teile des denkmalgeschützten Bahnhofsgebäudes von Paul Bonatz abgerissen werden. Bei K21 kann das Gesamtensemble erhalten bleiben. Über eine Ersatzlösung für den abgerissenen Nordflügel kann diskutiert werden.
- Für S21 müssen im Schlossgarten hunderte alte Bäume gefällt. Eine große Fläche des Parks wird zubetoniert und durch die hohen Lichttaugen des unterirdischen Bahnhofs entstellt. K21 lässt das Naherholungsgebiet der Stadt unangetastet.
- Das Klima im Stuttgarter Kessel heizt sich künftig auf. Bislang kühlen die unbebauten Flächen des Gleisvorfeldes nachts stark ab und halten dadurch die Temperaturen in Grenzen.
- Dem Ausbau und der Verbesserung des Regionalverkehrs wird kein Geld entzogen.
- Stuttgart 21 ist verkehrspolitisch unattraktiv. Der neue Bahnhof ist nicht leistungsfähig. Ein integraler Taktfahrplan (ITF) lässt sich kaum realisieren, was zu längeren Umsteigezeiten führt. Bei K21 ist ein ITF möglich, bei dem Regionalzüge auf ICE / IC - Züge warten
- Mit K21 bleiben 17 Bahnsteiggleise. Bei S21 sinken sie auf 8. Bei S21 werden auch die Zubringergleise reduziert. Folge: die Züge werden sich vor dem Bahnhof stauen.
- Im Kopfbahnhof erlauben breite barrierefreie Bahnsteige komfortables Reisen. Beim geplanten Tiefbahnhof gibt es nur noch vier Bahnsteige. Für die Reisenden wird es im Untergrund eng, auch weil die Zahl der haltenden Züge pro Bahnsteig ansteigt.

Fazit: das Geld, das Bund, Land und Stadt in Stuttgart 21 vergraben wollen, ist in anderen Bereichen besser angelegt, etwa im Bildungs-, Gesundheits- und Sozialwesen. Außerdem gibt es wichtigere Infrastruktur-Projekte in Baden-Württemberg, wie die Rheintal-Schiene und die Strecke Mannheim – Frankfurt.

Auf Schusters Rappen

Großbaustellen verlängern Wegstrecken

Für viele Menschen bringt Stuttgart 21 zunächst einmal Nachteile. Für Bahnreisende etwa bedeutet der Bau des neuen Tiefbahnhofs längere Wege. Der Grund: Um die Baugrube ausheben zu können, müssen die Bahnsteige im Kopfbahnhof in Richtung Gleisvorfeld verlegt werden. Dabei verlängert sich der Weg zu den Zügen um 120 Meter – und dies über Jahre bis zur endgültigen Inbetriebnahme des

neuen Untergrundbahnhofs. Macht doch nichts, etwas Bewegung tut gut, sollte man meinen. Ja, aber! Denn Zugpendler mit Ziel Stuttgart Hauptbahnhof müssen auf Dauer gut zu Fuß sein, und dies in nicht gerade heimatlichem Baustellenambiente. Täglich verlängert sich ihr Arbeitsweg um 240 Meter, im Monat (bei 20 Arbeitstagen) sind das schon 4,8 Kilometer. Während der geplanten Bauzeit von zehn

Jahren sind wegen Stuttgart 21 insgesamt rund 550 Kilometer auf Schusters Rappen zusätzlich nötig. Damit Reisende im Vergleich zum heutigen Kopfbahnhof künftig zwei Minuten Haltezeit im Durchgangsbahnhof einsparen, müssen zehntausende Berufspendler insgesamt rund viereinhalb Tage ihres Lebens über eine gigantische Baugrube mit gewaltigem LKW-Verkehr hin- und herwandern. ■



Bild oben: Der Bau des Tiefbahnhofs verlangt die Verlegung der Bahnsteige um 120 Meter Richtung Gleisvorfeld

Bild links: Nur über schmale Stege ist der Interrims-Querbahnsteig zu erreichen. Bei über 200 000 Fahrgästen werden die Stege zum Nadelöhr



Seite der Befürworter: Mandatsträger in Mehrzahl, Bürger unterrepräsentiert (Screenshot SWR.de)

Befürworter engagieren eigene Berufsjubler

Wer hatte bessere Argumente, wer trat überzeugender auf? Der Schauspieler **Sittler**, der Grüne **Herrmann** oder CDU-Umweltministerin **Göner** mit Projektsprecher **Drexler** als Adlatas? Das fragte sich die Fernsehnahtion im Lande nach der turbulenten TV-Diskussion über Stuttgart 21.

Geht es nach den Jublern im Hintergrund, dann haben die Befürworter den Kürzeren gezogen. Ihnen fehlten offenbar die einfachen Unterstützer, sprich Bürger, so dass sie auf massive Verstärkung aus Ministerium, Rathaus und Kommunikationsbüro zurückgreifen mussten. Neben Jugendlichen im neu gestylten Hasen-T-Shirt applaudierte etwa Umweltministeriums-Pressesprecher **Karl Franz** seiner Chefin. Projektsprecher Drexler hatte mit **Ursula Eickhoff** ebenfalls seine Pressesprecherin als fleißige Klatscherin mitgebracht. Vom taubigen Verwaltungsbüro der Stadtverwaltung ins helle Fernsehstudio wechselte vorübergehend **Uwe Stuckenbrock**. Ob der Abteilungsleiter im Stuttgarter Stadtplanungsamt in seiner Arbeits- oder Freizeit Studiofeeling genoss, ist unbekannt. Wäre es während der Arbeitszeit gewesen, hätte er unter Umständen seine politische Neutralitätspflicht verletzt und damit ein Dienstvergehen begangen. Um nicht mit leeren Händen, sprich mit zuwenig Unterstützern, vor den Kameras zu stehen, aktivierten Göner und Drexler eine weitere Hundertschaft. Nein, keine SEK-Polizisten aus Göppingen in ungeohnter Tarnkleidung „Schlips und Anzug“, vielmehr zahlreiche aktuelle und abgewählte Stuttgarter Gemeinderäte. Mit

freien Schultern und gewagtem Ausschnitt verkörperte die FDP-Fraktionsführerin **Rose von Stein** den neuen Slogan der Befürworter: „Oben ohne!“ Mehr im Hintergrund hielten sich Parteikollegen **Heinz Lübke** und **Michael Conz**, Stuttgarts Billion-Euro-Man. Umso mehr nach vorne drängte **Fred-Jürgen Stradinger**, was im politischen Alltag bislang nie recht gelingt. Der CDU-Fraktionschef durfte Moderator **Bratzler** sogar sein Erstaunen über die Heftigkeit der Proteste ins Mikrofon hauchen. Dass er dies in politischer (CDU-)Mission tat, erzählte er dabei freilich nicht. Für viele überraschend klatschte sich auch **Maria Hackl** die Hände wund, sobald Göner oder Drexler den Gegnern am Stehtisch mal wieder ins Wort fiel. Hackl sitzt für die SPD im Gesundheitsausschuss des Gemeinderats - und dort fand sie es bislang gar nicht lustig, wenn Krankenhäuser und Sozialstationen das Geld gekürzt wird. Aber in diesen Bereichen geht es oft nur um Zehn- oder Hunderttausende, die Milliarden von Stuttgart 21 können einen schon verblenden. Daneben tummelten sich etliche B- und C-Promis im Befürworter-Jubellager. Etwa **Johannes Bräuchle**, ex-CDU-Stadtrat und Pfarrer; der glühende S21-Befürworter und Genosse (die Kombi kostete ihn letztes Jahr den Stadtratssitz) **Robert Thurner** und der Stuttgarter FDP-Kreisvorsitzende **Armin Serwani**. Der Gerechtigkeit halber sei gesagt, dass sich unter den Gegen-Anhängern vier Stadträte befanden: **Andrea Münch** und **Jochen Stopper** von den Grünen und die SÖS-Räte **Gangolf Stocker** und **Hannes Rockenbauch**. ■

Der neue Herzinfarkt Europas

Selbst Laien können erkennen, welch ein Milliardenmurks das Zukunftsprojekt ist

Ein Bild sagt mehr als tausend Worte. Zwei Grafiken sagen mehr als alle Projektsprecher und S21-Befürworter zusammen. Der Stuttgarter Bahnknoten mit dem denkmalgeschützten Kopfbahnhof sei nicht mehr leistungs- und nicht mehr zukunftsfähig, behaupten sie immer. Stuttgart, die Region und das Land brauchen das Milliardenprojekt Stuttgart 21, wiederholen

die Befürworter gebetsmühlenhaft. Ohne Stuttgart 21 drohe Baden-Württemberg von sämtlicher Entwicklung abgehängt werden, suggerieren sie. Doch die Wahrheit sieht anders aus. Der funktionierende Bahnknoten Stuttgart soll durch einen verkehrstechnischen Milliardenmurks ersetzt werden. Das zeigen die beiden Grafiken vom Fahrgastverband Pro Bahn. Mit ihrer

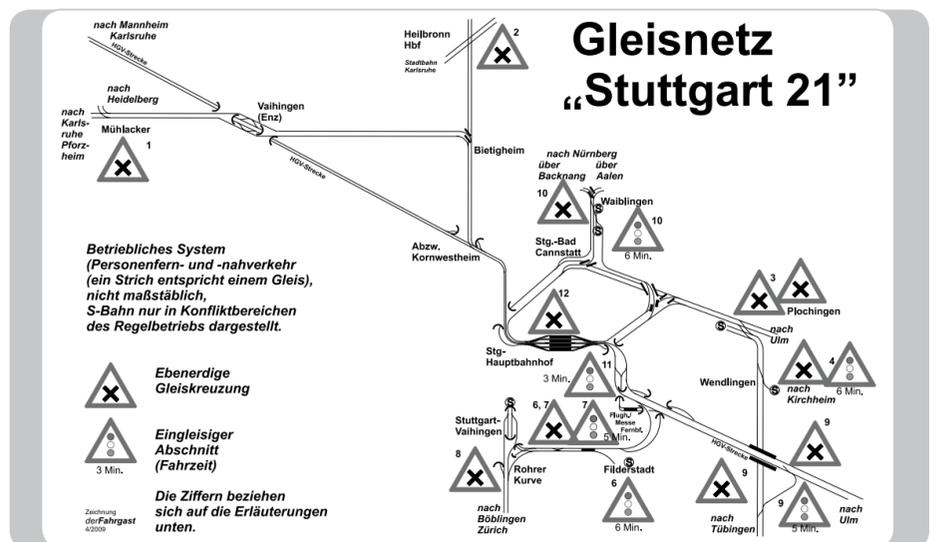
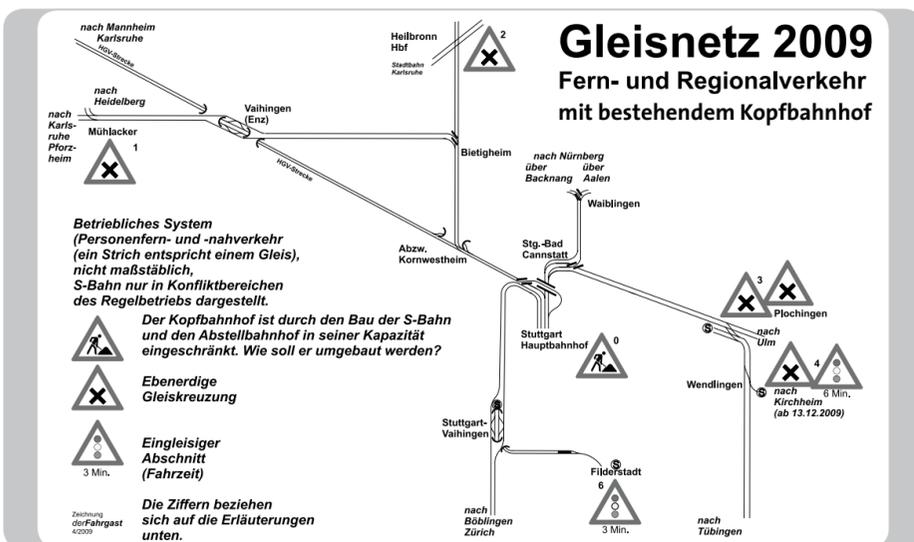
Hilfe können selbst Bahnlaien verkehrliche Schwachpunkte vom Kopfbahnhof und Durchgangsbahnhof erkennen und miteinander vergleichen.

Infarkt vorprogrammiert

Die Verkehrschildernachempfundenen Symbole stehen für so genannte „Zwangs-

punkte“, die das betriebliche Zugsystem instabil machen und ausbremsen. Ebenerrige Gleiskreuzungen und eingleisige Streckenabschnitte sind solche problematischen Netzpunkte, von denen Stuttgart 21 deutlich mehr als das bestehende Betriebssystem aufweist. Das vergleichende Urteil von Pro Bahn ist eindeutig: „Der neue Herzinfarkt Europas – aus einem genialen

Kopfbahnhof wird ein Engpass“. Daran dürfte auch eine nach öffentlichem Druck von Verkehrsministerin Tanja Göner zugestandene Nachbesserung am Flughafenbahnhof nicht viel ändern. Ein zweites Tunnelgleis soll die unbefriedigende Überleitung vom geplanten Fildertunnel auf die bestehende S-Bahntrasse verbessern – für schlappe 35 Millionen Euro. ■



Klüngel bei Bahn-Projekt „Stuttgart 21“

Aus den Beziehungen von Politik und Wirtschaft ein hartleibiger Filz entstanden

Von Josef-Otto Freudenreich

In Stuttgart sollte einfach die Jahrhundertchance nicht verpasst werden. So sagte es im April 1994 Ministerpräsident Erwin Teufel (CDU), der täglich von seinem Wohnort Spaichingen mit dem Zug zur Arbeit fuhr, wenn er nicht gerade bei den Barmherzigen Schwestern im Stuttgarter Marienhospital Zuflucht fand, wo er ein Zimmer hatte. Das schärfte den Blick. So sagte es auch der damalige Verkehrsminister Matthias Wissmann (CDU), dem darüber hinaus ein „Pilotprojekt für ganz Europa“ im Kopf herumspukte, das im Jahr 2008 fertig sein sollte. Für gut angelegte 4,5 Milliarden Mark.

€€€.€€€.€€€,–

Und so sagte es auch Heinz Dürr, der Bahn-Chef jener Zeit, der als der eigentliche Erfinder gelten darf. Ihm erschien eine „völlig andere Stadt“ vor dem geistigen Auge, und der gebürtige Stuttgarter wusste auch schon, wie: mit dem Regierungssitz hinterm Bahnhof, sprich dort, wo das Gewürm der Gleise lag. Dorthin sollte die Avenue 21 führen, auf der die Bürger zu ihrem Regenten pilgern konnten. Das hat Teufel gefallen, erinnert sich Dürr, insbesondere deshalb, weil er ihm einen schmucken Balkon zum Winken in Aussicht gestellt hatte.

Wenn Heinz Dürr sich heute an die Anfänge erinnert, wird ihm etwas wehmütig ums Herz. Der Großaktionär der Dürr-Gruppe ist im gediegenen Fünfsternehotel Schlossgarten abgestiegen, wo er immer das gleiche Zimmer bezieht, seit er seine Wohnstatt in Stuttgart aufgegeben hat und nach Berlin gezogen ist. Er bringt zwei Luftbilder mit, Datum 1993, auf denen das Gelände hinterm Bahnhof zu sehen ist. Einmal mit Gleisen, einmal mit Modellbauten, darunter auch die erwähnte Avenue 21, die mit grünen Bäumchen versehen ist.

€€€.€€€.€€€,–

Beide Fotos hat er damals Wissmann gezeigt, als er mit ihm in der Regierungsmaschine nach Köln-Bonn geflogen ist, und der Herr Verkehrsminister war auf Anhieb begeistert. „Das müssen wir machen“, habe er ausgerufen, erzählt Dürr. Dasselbe meinte auch Manfred Rommel, der Stuttgarter Oberbürgermeister, der 1994 die „zweite Stadtgründung“ in jeder Hinsicht „ausgesprochen günstig“ fand.

Doch offenbar hat die Euphorie des Herr Rommel keine nachhaltige Wirkung entfaltet. 13 Jahre später, als schon viele Planungsmissionen den Nesenbach hinuntergeflossen waren, wehrten sich 67.000 Bürger per Unterschrift gegen das drohende „Milliardengrab“. Nur, dafür interessierten sich die Verantwortlichen bei Stadt, Land, Bund und Bahn wenig. Alles war abgesegnet von den bürgerlichen Blöcken in den Parlamenten, inklusive der SPD, hieß es, und damit demokratisch legitimiert. Basta.

€€€.€€€.€€€,–

„Stuttgart 21“ ist so zu einer Metapher für eine kaltschnäuzige Cliquenwirtschaft geworden, aber auch für einen brutalen Verteilungskampf. Viele haben nur bitter gelacht, als die Werbestrategen wieder einmal die Illusionsmaschine angeworfen hatten. „Stuttgart - das neue Herz Europas“, lautete der Slogan, und die Menschen fragten sich, wann der Infarkt kommt und wie viele Milliarden noch in dieses Fass ohne Boden gepumpt werden sollten.

Sie hatten gelernt, dass man den Job im Kaufhaus verlieren kann, wenn der Verdacht besteht, Pfandbons im Wert von 1.30 Euro könnten unterschlagen worden sein. Beim Bahnhof aber kommt es auf ein paar hundert Millionen mehr nicht an. Sie hatten gelernt, dass sie Objekte eines Modernisierungsprozesses sein sollen, auf dessen Verlauf sie keinen Einfluss haben, von dem sie nur ahnen, dass er noch schneller, noch technischer, noch undurchschaubarer werden wird.

€€€.€€€.€€€,–

Auch der Vorsitzende des Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestag, Winfried Hermann, hat gelernt, dass dieses Geld unerheblich ist. Er ist wahrscheinlich derjenige, der am nachdrücklichsten ver-

sucht hat, in Berlin die Black Box namens „Stuttgart 21“ zu öffnen. Ohne Erfolg. Seine Anfragen an die Regierung füllten Ordner, die Antworten hinterlassen Leere. Der damalige Verkehrsminister Tiefensee (SPD) verspricht Aufklärung über die Zahlen, reagiert danach aber nicht mehr auf Briefe. Wenn die Grünen im Haushaltsausschuss einen Bericht über „S21“ haben wollen, schickt ihnen der passionierte Cellist eine Power-Point-Präsentation von externen Wirtschaftsprüfern, die der Bahn beschleunigen, sauber kalkuliert zu haben.

€€€.€€€.€€€,–

Wenn sie eine Sondersitzung zum Thema Wirtschaftlichkeitsberechnung von „Stuttgart 21“ beantragen, lehnt die Regierung ab. Die Begründung ist immer die gleiche: geheim. Oder wie es im Amtsdeutsch des Ministeriums lautet: Die Deutsche Bahn verweigert die Zustimmung zur Einsichtnahme in die Unterlagen, weil sie „Daten und Informationen enthalten, die den Kernbereich der unternehmerischen Betätigung der DB betreffen“. Daran schloss sich auch die schwarzgelbe Regierung nahtlos an, die sich gleich für unzuständig erklärte. „Stuttgart 21“ sei kein Projekt des Bundes, schrieb das Ministerium von Peter Ramsauer (CSU) im März 2010, sondern ein „eigenwirtschaftliches Projekt der DB AG“.

€€€.€€€.€€€,–

Da saß er nun, der Vertreter des Steuerbürgers, und sann darüber nach, wie es sein konnte, dass er keine belastbaren Informationen erhielt über ein milliarden-teures Vorhaben, das der Bund zu großen Teilen zahlt und das ein Unternehmen vorantreibt, das dem Bund gehört, der sei-



nerseits sagt, er habe da nichts zu sagen? Irgendwann hat Hermann begriffen, dass er in ein Spiel geraten war, das er nicht gewinnen konnte. Die Kollegen von der CDU und der SPD, soweit sie nicht aus Baden-Württemberg waren, erzählt er, hätten sich nie für die größte Baustelle Europas interessiert, nie das getan, was jedem aufrechten Gemeinderat als Pflicht erscheint: die Bilanzen seiner Stadtwerke prüfen.

€€€.€€€.€€€,–

Endgültig kapiert hat es Hermann, als ihm ein alter Hase in dem Geschäft verklickert hat, wie der Lauf der Dinge ist. Georg Brunnhuber sei's gewesen, der Vorsitzende der CDU-Landesgruppe, erzählt der Grüne, der ihm die Augen geöffnet habe. Es gebe Projekte, die durchgerechnet würden, so erfuhr er, und politische Projekte. Der Mann von der Ostalb, Jahrgang 1948, ist heute Aufsichtsrat der Deutschen Bahn.

€€€.€€€.€€€,–

Sie alle gehören zum Unterstützerkreis „Stuttgart 21“: An der Spitze Günther Oettinger, der am besten verdrahtete Politiker im Musterland. Der frühere Ministerpräsident hat sich stets als Chef der Baden-Württemberg AG gesehen, als Gelenkstelle zwischen Politik und Wirtschaft, was ihn insbesondere im Geldwesen als Aufseher über die kränkelnde Landesbank Baden-Württemberg (LBBW) bewegt hat. Dort traf er naturgemäß auf seinen Spezi Heinrich Haasis, der einst Vorsteher der Landessparkassen und Chef des LBBW-Verwaltungsrats war und später Präsident des Deutschen Sparkassen- und Giroverbandes wurde.



Auf Haasis folgte der Landrat und Vielfachfunktionär Peter Schneider, mit dem Oettinger auch gerne Bläsergruppen auf dem Dorf ehrte. Politisch mag das korrekt gewesen sein, ökonomisch wurde es bedenklicher, als bekannt wurde, dass der

€€€.€€€.€€€,–

Sparkassenverband bis 2008 Teilhaber der Oettinger-Gruppe war, einer Wirtschaftsprüfungs- und Unternehmensberatungsfirma in Ditzingen. Mit dabei seinerzeit Ministerpräsident Oettinger. Selbstredend ist auch Lothar Späth ein feuriger Fan der schnellen Schiene. Der 73-Jährige, der während seiner Regierungszeit als einer der besten Luftballonspezialisten galt, präsentiert sich heute als glühender Verfechter der Globalisierung, was ihn zwangsläufig auf den Hochgeschwindigkeitszug seiner Kompagnons setzte - und an die Spitze des Aufsichtsrats der Herrenknecht AG. Die Firma im südbadischen Schwanau ist der Welt größter Tunnelbohrer, ihr Wahlspruch lautet: Wer mit uns bohrt, kommt weiter.

€€€.€€€.€€€,–

Ihr Eigentümer Martin Herrenknecht hat Späth 1986 auf einer Reise in die Türkei kennen- und schätzen gelernt, weil das allseits gerühmte „Cleverle“ sagte, was er dachte. Dass Deutschland auf den Abgrund zusteuert, wenn es nicht lernt, den Gürtel enger zu schnallen und den Blödsinn mit der 35-Stunden-Woche ad acta zu legen. Darüber vermag sich das 68-jährige CDU-Mitglied derart aufzuregen, dass es sogar einmal für den Bundestag kandidiert hat, um der Politik zu zeigen, wie wenig sie vom wirklichen Leben versteht.

Das war aber so ziemlich das Einzige, was schiefgegangen ist, dürfte aber verschmerzbar sein, weil Herrenknecht der Typ des Unternehmers ist, der die Entscheider nicht unbedingt im Parlament heimsuchen muss. Dafür eignet sich auch der Flieger. Sein Freund Hartmut Mehdorn, der Ex-Bahn-Chef, erzählt, der Martin sei bei jeder Kanzlerreise mit ökonomischem Hintergrund dabei. Er wisse eben, dass heute kein Großauftrag mehr ohne politische Vernetzung zu akquirieren sei.

€€€.€€€.€€€,–

Herrenknecht selbst rühmt, parteiübergreifend, Gerhard Schröder und Frank-Walter Steinmeier (beide SPD), die er auf seinen Auslandsreisen als verlässliche Partner erlebt habe. Und die Freunde im Land sind sowieso auf seiner Seite. Wirtschaftsminister Ernst Pfister (FDP) etwa lässt keinen Zweifel offen, dass Herrenknecht bei „Stuttgart 21“ graben muss. Bei den Ausschreibungen der Bauarbeiten sei es „zwingend notwendig“, betonte der Meister der Mundharmonika, den Weltmarktführer aus Südbaden zu berücksichtigen.

Zu guter Letzt soll, behaupten feindselige Geister, auch noch ein mächtiger Medienmensch zur großen Koalition der Unterirdischen gehören. Sie meinen Richard Rebmann, den Geschäftsführer der Südwestdeutschen Medien Holding (SWMH), unter deren Dach die Stuttgarter Zeitung und die Stuttgarter Nachrichten erscheinen. Doch damit tun sie dem 52-jährigen Schwarzwälder unrecht. Es ist zwar richtig, dass ihn Stuttgarts Oberbürgermeister Schuster im Verwaltungsrat der LBBW

haben wollte, genauso richtig aber ist, dass er dort nicht sitzt, weil ihn die Grünen im Gemeinderat verhindert haben.

Rebmann hätte den Job wohl auch nur widerwillig angenommen, aus purer Pflichterfüllung im Amte, das vielleicht ein gewisse Nähe zur Landesbank erforderlich erscheinen lässt. Aber nicht in politischer Absicht. Dazu hat er in seinem Reich, das von Südbaden bis nach Frankfurt (Oder) reicht, gar keine Zeit. Dafür gibt es Chefredakteure. Und die haben, sehr zum Verdruss großer Teile der Leserschaft, „Stuttgart 21“ zu ihrem Projekt gemacht. Lange vor Rebmann im Übrigen, der erst im Jahr 2008 ins Stuttgarter Preschaus eingezogen ist.

€€€.€€€.€€€,–

Journalistisch war das nicht. Es war die Nähe zur Macht, die über viele Jahre einen anderen Blick verboten, fast keine Debatten über Für und Wider zugelassen und darüber den Leser vergessen hat. Es gibt dafür sogar einen gedruckten Hinweis, der den Möhringer Meinungsmachern wie ein Stein auf die Füße gefallen ist. Er stammt aus der Stuttgarter Zeitung (StZ) vom 27. Februar 2010, verfasst vom damaligen Ressortleiter Außenpolitik, Adrian Zielcke, der in frapperende Offenheit schrieb: „Ohne die Zustimmung der Stuttgarter Zeitung zu diesem Großprojekt würde, so vermute ich einfach einmal, 'Stuttgart 21' nie gebaut werden.“ Seitdem ist dieser Satz einer der meistzitierten bei den Kundgebungen der Gegner. Der ehemalige Chefredakteur, Uwe Vorkötter, heute bei der Berliner Zeitung, sagt, es sei ein Fehler gewesen, „S21“ zu StZ 21 zu machen.

€€€.€€€.€€€,–

Es mussten erst 67.000 Stuttgarter gegen die Pläne protestieren, viele von ihnen die Blätter in der Plieninger Straße mit zornigen Leserbriefen überziehen und mit Abbestellungen drohen, danach zwei Drittel der Einwohner in Umfragen ihr Nein ausdrücken, bis die Einsicht in den Chefköpfen durchsickerte, dass man es - nachdem das Grundsätzliche entschieden war - vielleicht mal mit einer etwas ausgewogeneren, inzwischen durchaus respektablen Berichterstattung probieren könnte.

€€€.€€€.€€€,–

Einer, dem das weniger gefällt, ist Wolfgang Drexler. Der 64-jährige Sozialdemokrat ist seit Juli 2009 der Sprecher der Betreiber und seitdem so oft in der Zeitung wie nie zuvor in seiner Zeit als Abgeordneter und Landtagsvizepräsident. Das sei ein Grund gewesen, den Job anzunehmen, sagen sie in der SPD, weil die Rolle des Grüß-Gott-Augusts im Parlament keine Schlagzeilen hervorbringe. Andererseits habe er sich nicht verbiegen müssen, weil er schon immer für „Stutt-



So schön in sich verschlungen wie diese Fließband-Spätzle sind im Schwabenland auch Politik, Wirtschaft und Medien.

gart 21“ war, wie seine Spitzengenossen eben auch, die stets tapfer an der Seite der CDU gestanden sind. Auch zum Preis der weiteren Marginalisierung der SPD.

€€€.€€€.€€€,–

Drexler war mal Oberpfadfinder in Esslingen. Aber immerhin: Heute trinkt er Tee statt Kaffee. Das Koffein, bekennet er, mache ihn aggressiv. Jetzt wird er „Mister S 21“ genannt, und er weiß nicht, ob er darauf stolz sein soll oder ob es nicht ein wenig albern klingt, so wie Mister Germany. Groß ist er ja schon, aber das Gesicht ist blass, weil er von Termin zu Termin hetzt. „Mein Hauptproblem“, glaubt er, „ist die Zeit“.

€€€.€€€.€€€,–

Wahrscheinlich fühlt er sich wie ein Wanderprediger, der seine Botschaft dort verkünden muss, wo die Menschen noch guten Willens sind. Und weil der Glaube an Großprojekte schwindet, wie er feststellt, ist Eile geboten. Den wohlmeinenden Menschen versichert er, dass er nicht ins Schema passe, nicht gekauft sei, nur 1.000 Euro Aufwandsentschädigung erhalte, kein Teil der Mafia sei, aber davon überzeugt, dass „S21“ kein Atomendlager, sondern gut sei. Er soll ja einbinden, Ängste nehmen, gewinnen. All das tun, was vor ihm keiner getan hat.

€€€.€€€.€€€,–

Aber dafür ist keine Zeit mehr, weil er keine mehr will. Denn „Stuttgart 21“ ist für ihn „unumkehrbar, nicht rückholbar und nicht kompromissfähig“. Außerdem müssten Verträge aufgelöst werden, für deren Rückabwicklung mindestens 1 Milliarde Euro fällig würden. Nein und nochmals nein. Das steht so fest wie das Stück Schiene neben seiner Tür. Es ist ein Teil des Prellbocks 049, den Bahn-Boss Grube im Februar 2010 im Hauptbahnhof hochgehoben hat, als symbolträchtiges Signal des Baustarts. Seitdem ist für Drexler Schluss mit den Grundsatzdebatten, seitdem wird gedroht.

Damit schließt sich der Kreis. Geredet werden soll nur noch darüber, was die



Herrschaften von Bahn, Bund, Land und Stadt beschlossen und als Beschluss auf ihre Grabplatten gemeißelt haben wollen. Die Bürger sollen ihn lesen und in Andacht versinken, als lebten sie noch im Königreich Württemberg. Denn, so behaupteten die großen und kleinen Regenten, es sei das bestgerechnete Projekt Europas. Beim Rechnen ist ihnen, wie bekannt, mancher Fehler unterlaufen. Der schlimmste aber war der Mensch. Ihn hatten sie einfach vergessen.

„DIE TASCHENSPIELER“ von Josef-Otto Freudenreich, 59, Publizist aus Stuttgart, erschien am 17. September 2010 (Edition Hubert Klöpfer) Darin erscheint auch dieser hier gekürzte Text über Stuttgart 21.

Freudenreich liest aus seinem Buch am 28. September 2010, 20:00 Uhr, Wagenhallen, Stuttgart, Innerer Nordbahnhof 1 30. September 2010, 20:00 Uhr, OSI-ANDER Heilbronn, Fleiner Straße 3 4. Oktober 2010, 20:00 Uhr, TV-Heim, Stetten im Remstal

Interessante Internet-Einblicke in die Spätzle-Connection: www.stuttgart-21-kartell.org

Des Volkes Stimme: Sture Schwaben . . . Meinungen urbi et orbi

JAN PETER, JOURNALIST, ZUR ZEIT LEIPZIG



In Dresden ist Stuttgart 21 eigentlich kaum ein Thema. Der Durchschnittssachse wüsste vermutlich nicht einmal, dass es dieses Projekt überhaupt gibt, hätte er nicht die Bilder des Protestes in der Tagesschau gesehen. Bilder, die hier eher Verwunderung als Aufregung auslösen. Dass

Millionenbeträge für umstrittene Infrastrukturprojekte verbubelt werden, während gleichzeitig Schulen verfallen und soziale Dienste eingestellt werden, daran hat man sich in diesem Teil des Landes längst gewöhnt. Auch fällt es vielen nicht leicht ein derart komplexes Vorhaben wie

Stuttgart 21 aus der Ferne zu beurteilen. Einig ist man sich hier jedoch darin, dass man „den Schwaben“ einen solch massenhaften, lautstarken und vor allem ausdauernden Protest eigentlich nicht zugezählt hätte. Egal wie man zu Stuttgart 21 steht und unabhängig davon, wie die ganze Sache ausgehen wird – dass es den aktiven Protest von Zehntausenden Bürgern gab und gibt, ist an sich schon ein Gewinn. Die Bilder des bunt geschmückten Bauzauns, die Aufnahmen von Menschen aus allen Bevölkerungsschichten, die sich von Polizisten wegtragen lassen, sie werden in den Köpfen bleiben. Und hoffentlich ein Vorbild sein, für ähnliche Situationen an anderen Orten, in denen sich die Bevölkerung ebenfalls von der Politik übergangen fühlt.

WALTER SITTLER, SCHAUSPIELER AUS STUTTGART



Der Tiefbahnhof ist Unsinn, der kann nichts in der Stadt verbessern, dazu ist er zu klein dimensioniert. Es geht aber auch darum, wie Politiker mit den Bürgern umgehen. Wenn man so irrwitzig viel Geld ausgeben will, muss man das begründen können. Eine Wahl ist nicht die Ermächtigung, alles zu machen. Sie ist eine Verpflichtung, zum Wohl der Bürger zu handeln. Ständig gibt es neue Erkenntnisse über Risiken und steigende Kosten. Alle Prognosen der Planer mussten nachgebessert werden. Jedes Einfamilienhaus ist sorgfältiger durchdacht. Die Entscheidung für

Stuttgart 21 ist getroffen worden, ohne dass man die nötige Entscheidungsgrundlage hatte. Damit fehlt die Legitimation. Das muss man nachholen, indem man jetzt neu entscheidet. Würde beispielsweise Ministerpräsident Mappus jetzt den Bau von Stuttgart-21 noch stoppen, hätte das nichts mit Populismus zu tun. Ich fände es einfach klug, jetzt die Pläne neu zu prüfen. Stefan Mappus würde dadurch auch nicht sein Gesicht verlieren. Meinen Applaus hätte er. Schließlich geht es hier nicht gegen Personen, sondern gegen eine Entscheidung.

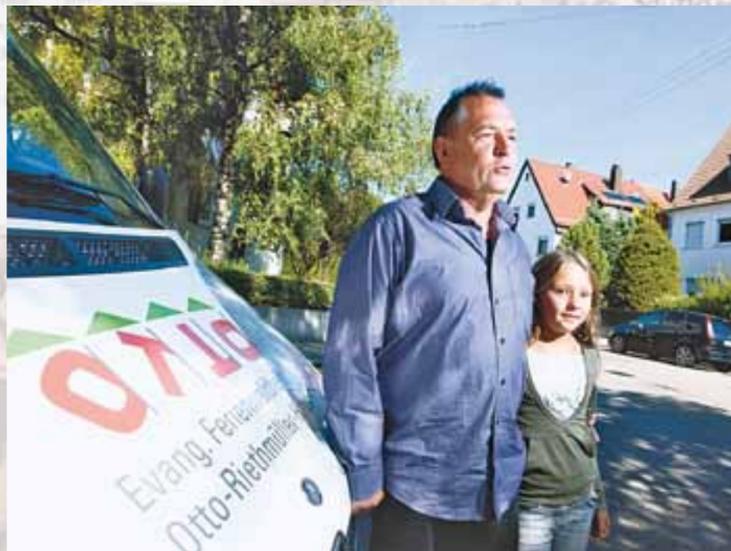
RAINER BENZ, INHABER DER RB.W-WERBEAGENTUR, SEINE AGENTUR ENTWICKELTE UNTER ANDEREM DAS K-21-LOGO



Niemand weiß, was passiert, wenn im Schlossgarten die Bäume gefällt werden. Ich habe Angst davor - denn die Situation könnte dadurch eskalieren. Bisher verlief unsere Bürgerbewegung friedlich und das muss auch so bleiben. Denn was die Stuttgarter hier machen, ist einmalig in der Geschichte Deutschlands. Das macht viel Mut. Aber es verunsichert natürlich die Politiker und die Verantwortlichen von S-21 zunehmend.

Diese können mit unseren Aktionen und Demonstrationen nämlich nicht umgehen, weil der Protest in seiner ganzen Vielfalt in keine bekannte Schublade passt. Unser Engagement provoziert starke bei einigen Politikern. Offenbar wissen diese nicht, wie die Bürgerbewegung tatsächlich tickt. Der geforderte Baustopp muss der nächste Schritt sein, danach das abgestrebte Moratorium – statt einer unkalulierbaren Abholz-Aktionen

PETER REIF UND TOCHTER AUS STUTTGART, IN DER EVANGELISCHEN JUGENDARBEIT TÄTIG



Seit zwanzig Jahren beschäftige ich mich mit diesem Bahnprojekt. Schon damals haben mir, ich arbeite in der Jugendarbeit, Studenten von der Uni erzählt, dass ein Gutachten vom Land für dieses Bauvorhaben angefordert wurde. Das erstellte Gutachten hat die Stadt Stuttgart zurückgewiesen, da es nicht konform mit dem Bild gegangen ist, das in der Öffentlichkeit präsentiert werden sollte. Das gab mir zu denken! Und

seither habe ich eine negative Einstellung zu Stuttgart-21 - die sich auch im Laufe der Jahre nicht geändert hat. Klar, kann ich die architektonische Seite des neuen Tiefbahnhofs nicht beurteilen, ich bin schließlich kein Architekt. Aber ich bekomme mit, dass im Kinder- und Jugendbereich immer stärkere Kürzungen vorgenommen werden. Bei den Bildungseinrichtungen wird gespart, Projekte werden komplett gestrichen

- Geld für Stuttgart-21 hat die Stadt jedoch. Es gibt keine Zuschüsse mehr für die Kirche, selbst bei den Familienkarten wird gekürzt. Der Bau von S-21 frisst alle unsere Steuergelder auf. Leidtragend sind wieder einmal Familien mit Kindern. Auch diese neue Gesundheitsreform kommt nicht von ungefähr - sie kostet mich als Familienvater zwischen 500 und 600 Euro jährlich. Da sieht man doch: Die Kassen sind leer - und nicht nur im Bund, sondern auch im Land und in der Stadt. Außerdem frage ich mich: Wem nutzt das Bahnprojekt tatsächlich? Bestimmt nicht den Stuttgartern, sondern vor allem einigen Spekulanten, die im Hintergrund Geld scheffeln. Die Reichen werden immer reicher - und die Armen immer ärmer. Niemand kann derzeit kalkulieren, wie teuer das Bahnprojekt tatsächlich wird - ich wünsche mir einen Baustopp, weil ich an die Zukunft meiner Kinder denke - an deren Bildung und deren Lebensqualität.

STEFANIE BRUM, FACHANWÄLTIN FÜR URHEBER- UND MEDIENRECHT

Warum ich gegen das Projekt Stuttgart21 bin und jeden Montag demonstriere? Weil mir ein unsinniges Projekt unaufhörlich als zukunftsweisend, wirtschaftsfördernd und demokratisch legitimiert verkauft wird - obwohl das alles nicht zutrifft. Ganz im Gegenteil, meine Stadt wird für Jahre zur Großbaustelle und verändert sich zum Nachteil. Große Betonklötze ohne Charme passen nicht in die schwäbische Metropole. Außerdem bin ich es leid, dass maßgebliche Gutachten und Kostenberechnungen zurückgehalten werden und die Wahrheit vertuscht

wird, um so den Anschein der Legitimation aufrechtzuerhalten. Außerdem wurde mein sportlicher Ehrgeiz geweckt: Mein Landesvater hat mir den „Kampf angesagt“, die Stadt Stuttgart und Herr Schuster wollen mich damit überzeugen, dass das Geld lieber hier vergraben wird, als dass es unseren badischen Nachbarn oder neuen Bundesländern zu Gute kommt und weil (insbesondere) die SPD in Zeiten sozialer Ungerechtigkeit weiter an einem milliarden-teuren Prestigeobjekt festhält, obwohl überall das Geld fehlt. Fazit: OBEN BLEIBEN!

WOLFGANG EHRHARDT, LEITER DER STUTTGARTER TAXIZENTRALE

Die Kosten von Stuttgart-21 sind im Verhältnis zum Nutzen nicht gerechtfertigt. Grundsätzlich kann ich den Entwicklungsvorgang des Projektes nicht akzeptieren - weil dieser nicht ehrlich abgelaufen ist.

Als das Projekt vor 15 Jahren geplant wurde, ist man von einer Summe von 3,xx Milliarden Kosten ausgegangen. Damals räumte man keine Kostenerhöhung ein. Damit ist für mich die Basis für dieses Großprojekt nicht stimmig

und auch nicht demokratisch legitimiert. Die Verantwortlichen haben uns, meiner Meinung nach, eine falsche Ausgangsbasis und bewusst für dumm verkauft. Auch ärgert mich das Befürworter-Argument, wir würden den europäischen Anschluss verpassen, wenn Stuttgart-21 nicht gebaut wird. Die Nachteile des wesentlich kostengünstigeren und kalkulierbaren Kopfbahnhofs sind so marginal, dass wir europaweit nicht abgehängt werden können. Und noch etwas spricht gegen den Tiefbahnhof: Bislang konnten wir Taxifahrer unsere Fahrgäste direkt vor dem Bahnhof absetzen - beim Tiefbahnhof müssen die Reisenden künftig weite Fußwege in Kauf nehmen, meistens mit schwerem Gepäck.

„In der Industrie- und Handelskammer sitzen die Hardliner, die am fanatischsten gegen Baustopp und gegen Aussöhnung in der Stadt auftreten. Vielleicht sollte man die IHK einmal besetzen, damit jeder einmal deutlich sehen kann, wo die Kriegsgewinnler sitzen“.

Erfolgsautor und Wahl-Stuttgarter Wolfgang Schorlau

MAGISTER ANONYMUS, LEHRER AUS STUTTGART

Vor ein paar Tagen hatten wir in der großen Pause eine spontan einberufene Lehrerkonferenz. Während dieser sagte unser Schulleiter plötzlich: „Ich habe gehört, dass Sie regelmäßig zur Demo gehen. Stimmt das?“ Er meinte mich, und natürlich bejahte ich - denn ich bin nun mal ein überzeugter Gegner des Tiefbahnhofs. „Das geht aber nicht, Sie sind Studienrat an unserer Schule und müssen politisch neutral sein.“ Hallo - dachte ich mir, was geht das

meinen Chef an, was ich in meiner Freizeit mache? Das sah unser Rektor ganz anders und sprach ein Machtwort: „Ich möchte nicht, dass einer meiner Lehrer sich in der Öffentlichkeit zu K21 bekennt, das wirft kein gutes Licht auf unsere Schule.“ Und er verbot meinen Kollegen und mir damit die Teilnahme an den Montags- und Samstag-Demos.

Alle Argumente waren vergebens, obwohl ich von einigen Mistreibern Schützenhilfe

bekam. „Keine Demos, sonst gibt es Konsequenzen“, war das Fazit unseres Schulleiters, der damit die Diskussion beendete. Wir, denn ich bin ja nicht der einzige Lehrer, der zu den Demonstrationen gegen Stuttgart-21 geht, waren fassungslos. Vor allem die älteren Kollegen fühlten sich an die Zeiten des damaligen bayerischen Ministerpräsidenten Franz-Josef Strauss erinnert, als es tatsächlich Berufsverbote für politisch Andersdenkende gab.

Der Schulleiter hat freilich nicht die Konsequenzen näher definiert. So weit sind wir mittlerweile in Stuttgart gekommen.

Das Demonstrationsrecht ist ein Grundrecht und darf nicht verboten werden, auch Beamte haben das Recht auf freie Meinung. Ich habe nicht die Traute, mich zu wehren. Vielleicht bin ich feige, habe ich mir überlegt - aber ich habe drei Kinder. Und ich will keinen Ärger mit meinem Chef provozieren. Eigentlich wollte ich nur friedlich für K21 demonstrieren...

SUSANNE WEEKS, GRAFIK-DESIGNERIN, VIRGINIA-BEACH, USA

Ja, ich habe von Stuttgart 21 gehört. Denkst du wirklich dass die aufhören den Bahn-

hof abzureissen? Wessen blöde idee war das überhaupt, unser schöner Bahnhof.



Schönheit Verkehrskathedrale

Die „Allianz pro Schiene“ kürt Bahnhöfe des Jahres - und die funktionieren alle oberirdisch

„Von außen ist das unter Denkmalschutz stehende Gebäude imposant anzusehen, von innen eine Wohltat für Reisende. Innen ist es hell. In der Bahnhofshalle harmonisiert moderne Glasarchitektur mit Jugendstillampen. Grauer Naturstein steht in wohlthuendem Kontrast zur grünen Leuchtreklame des Obstsaftstandes. Wer Fahrkarten kaufen will, bekommt auf Fernschirmen schon vorher die Fotos und Namen der Kundenbetreuer angezeigt. Wer eine Nummer gezogen hat, kann Wartezeiten im Reisezentrum in roten Ledersesseln überbrücken. Auffallend viel Sitzgelegenheiten gibt es auch auf dem Vorplatz zum Westausgang und gut verteilt im gesamten Bahnhofsgebäude.“

So lobt die Jury von „Allianz pro Schiene“ den Großstadtbahnhof des Jahres 2010. Der steht in Darmstadt – und das seit 1912 (Zum Vergleich: Der Stuttgarter Hauptbahnhof ging 1922 in Betrieb). Der Darmstädter Hauptbahnhof sei mit einem großen Park auf dem Vorplatz „Deutschlands grüner Bahnhof“, hieß es weiter in der Begründung. Die Station der südhessischen Stadt habe bei der Jury zudem eine „heiter gelassene Grundstimmung“ erzeugt. Seit dem Jahrtausendwechsel war der knapp 100 Jahre alte denkmalgeschützte Hauptbahnhof aufwendig saniert worden. Nach knapp einem Jahrzehnt der Modernisierung ist er wieder sehr ansprechend. So wurde der Bahnhofsvorplatz



Schmuckstück in Darmstadt: Denkmalgeschütztes Bahnhofsgebäude

auf der Ostseite wurde mit einer schönen Parkanlage modernisiert.

„Bahnhöfe gehen uns alle an“

Im Fürstenbahnhof, der sich südlich an das Empfangsgebäude anschließt, sind die Jugendstilelemente an Wänden und Decken weitgehend erhalten und aufwendig instand gesetzt worden.

„Bahnhöfe gehen uns alle an“, begründet „Allianz pro Schiene“ ihren Schönheitswettbewerb, den es seit 2004 gibt. „Als Drehscheiben für den öffentlichen Verkehr

sind sie nicht nur die Eingangsportale jeder Stadt. Inzwischen beherbergen sie auch umfangreiche Service- und Dienstleistungsfunktionen und werden dadurch wieder zu einem der zentralen Treffpunkte für die Bürger“, unterstreicht der Verband. Der Blick über den Stuttgarter Kesselrand auf die bisherigen Siegerbahnhöfe zeigt, wie schön und komfortabel selbst historische Verkehrskathedralen sein können. Unter den prämierten Zugstationen findet sich übrigens kein einziger unterirdischer Bahnhof. Bilder Allianz pro Schiene www.allianz-pro-schiene.de



Aufgeräumtes Bahnsteigambiente im Darmstädter Hauptbahnhof

Bausplitter

Werber: Oben bleiben

Die Frankfurter Agentur Ogilvy&Mather hat die neue Kampagne der Deutschen Bahn gestaltet, in der sie für ihre City-to-City-Angebote wirbt. Damit die Bahn in den Köpfen der Kunden nicht mehr mit Verspätungen und ausgefallenen Klimaanlagen assoziiert wird, setzt die Kampagne auf Zwischenmenschliches: Im neuen TV-Spot begegnen sich Menschen beim Reisen mit der Bahn, haben zusammen Spaß und entspannen sich im Zug. „Uns war es wichtig, lebensnahe Situationen einzufangen, Stimmungen, kleine Storys, wie man sie als Reisender schon oft erlebt hat und an die man sich gern erinnert“, so Stephan Vogel von Ogilvy&Mather.

Damit will sich die Bahn als Verkehrsmittel positionieren, mit dem man auch auf kurzen Strecken schnell, bequem und günstig reisen kann. (Quelle W&V) In den Spots fahren die Werbezüge nie durch Tunnels und halten ausschließlich in oberirdischen Bahnhöfen. Bei Stuttgart 21 verkauft die Bahn Reisen im Untergrund noch als Fortschritt, in Werbekampagnen bleibt sie aber lieber oben.



Foto: Screenshot w&v

„Ich schlafe schlecht in der Nacht – die Verantwortung drückt“



WERNER WÖLFLE, FRAKTIONS-VORSITZENDER DER GRÜNEN UND GALLIONSFIGUR DER K-21-BEWEGUNG

Werner Wölfle sieht müde aus: „Ich schlafe schlecht in der Nacht“, sagt der Fraktionsvorsitzende der Grünen. „Und ich wache oft auf, denn die Verantwortung drückt derzeit schwer“, so der gebürtige Konstanzer, der allerdings schon seit vielen Jahren in Stuttgart lebt und die Schwabenmetropole mittlerweile als seine Heimat sieht. Sorgen hat der (miterziehenden) Vater zweier Kinder derzeit zuhauf. Niemand weiß, ob und wann die Plantanen im Stadtpark gefällt werden.

Er fürchtet und warnt vor einer Radikalisierung des bislang friedlichen Bürgerprotestes, wenn die Bäume fallen: „Viele Stuttgarter werden nicht mehr zu den Demonstrationen kommen, sollte unsere Protestbewegung eskalieren“, meint der studierte Sozialpädagoge, der sich als Initiator für das „Haus 49“ sowie dem „Schlupfwinkel“, einer Anlaufstelle obdachloser Jugendlicher, längst einen Namen in Stuttgart machte. „Bei gewalttätigen Ausschreitungen, hat unsere Bewegung, die einzigartig in der Geschichte Deutschlands ist, viel von ihrer Authentizität und Kraft verloren“, weiss der Politiker. Ihn fasziniert, dabei, dass über 60.000 Bürger auf die Straße gehen - jeden Alters, aus allen sozialen Schichten und politischen Lagern.

Er ist enttäuscht, dass es bislang noch

zu keinem Baustopp gekommen ist. Doch von einem Oberbürgermeister wie Wolfgang Schuster, den Wölfle als „menschenverachtenden Technokraten“ bezeichnet, ist eine Kehrtwende beim Prestigeprojekt Stuttgart 21 nicht zu erwarten: „Schuster realisiert gar nicht, dass immer mehr Stuttgarter das Bahnprojekt gar nicht wollen - und wenn, dann ignoriert er es.“

Ist Stuttgart 21 überhaupt noch umkehrbar? „Natürlich“, sagt Wölfle, „wir dürfen nur mit unserem Protest nicht nachlassen.“ Und der wiegt schwer: Einerseits als Stimmungsbarmeter - zwei Großdemonstrationen pro Woche müssen allerdings auch organisiert werden. Da ist es verständlich, dass alle Verantwortlichen am Ende ihrer Kapazitäten sind.

Hoffnung machen indes die Landtagswahlen im März: „Einerseits sagt unsere Bundeskanzlerin, Stuttgart-21 werde Wahlkampfthema; andererseits beißen sich die Bagger weiter in den Nordflügel - das ist ein Widerspruch“, beschwert sich der 56-jährige Mann.

Doch das Blatt kann sich schnell wenden: „Ich glaube nicht, dass die SPD nach den Wahlen mit der CDU eine große Koalition bilden wird“, so der Stimmenkönig bei den letzten Kommunalwahlen. „Und dann werden die Grünen mitregieren - und S-21 wird Geschichte werden.“

Pleiten, Pech & Pannen

Wenn die Bahn baut, dann rasen die Kosten meist im ICE-Tempo auf und davon, während der Baufortschritt oft zum Bummelzug ausgebremst wird

1 Rhein-Ruhr-Express:

Der RRX ist Ersatz für gescheiterte Transrapid-Pläne, er soll den Ballungsraum Düsseldorf/Duisburg besser auf der Schiene verbinden. Doch die Kosten explodieren schon vor Baustart, von 1,4 auf 2,0 Milliarden Euro. In manchen Papieren ist bereits von 2,7 Milliarden Euro die Rede – weshalb die Bahn das Projekt intern als „bis 2025 nicht realisierbar“ einstuft. Foto: Zukunft RRX (Land NRW)



10 Knoten Berlin:

Die Modernisierung des Bahnnetzes der einst geteilten Hauptstadt verschlingt Unsummen. Die Gesamtkosten werden inzwischen auf 6,4 Milliarden Euro veranschlagt. Der neue Berliner Hauptbahnhof kostete 1,2 Milliarden Euro – 700 Millionen Euro mehr als geplant.

2 Köln – Frankfurt:

Die 177 Kilometer lange ICE-Trasse wurde 2005 fertig und kostete mit 6,0 Milliarden Euro mehr als doppelt so viel wie geplant.

Foto: Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main, parallel verlaufende Autobahn 3 bei Hasenboseroth (Wikimedia Sebastian Terfloth)



3 Stuttgart – Mannheim:

Die ICE-Trasse wurde 1975 für 2,5 Milliarden DM genehmigt, kostete am Ende aber 4,3 Milliarden DM (rund 2,2 Milliarden Euro). Die ICE-Trasse Hannover – Würzburg schlug mit fast 12 statt genehmigter 10,4 Milliarden DM zu Buche. Foto: ICE 1 (Baureihe 401) auf der NBS Mannheim-Stuttgart zwischen Enztalbrücke und Pulverdinger Tunnel (Klaus Jähne, Wikimedia)



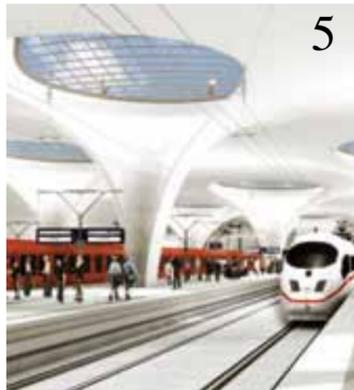
4 Karlsruhe – Basel:

Der 190 Kilometer lange viergleisige Ausbau im Rheintal wurde vor 23 Jahren begonnen und ist erst zu einem Drittel fertig. Die Gesamtkosten sind allein seit 2003 von 3,4 auf mehr als 5,7 Milliarden Euro gestiegen. Noch 4,0 Milliarden sind zu finanzieren. Fertigstellung: nicht in Sicht



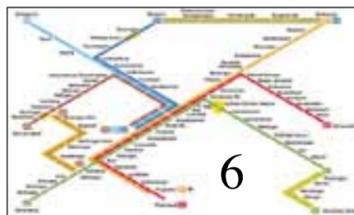
5 Stuttgart 21 mit Neubaustrecke Ulm:

Noch vor Baubeginn sind die Kosten von 4,5 auf 7 Milliarden Euro explodiert. Tatsächliche Gesamtkosten: ???, tatsächliche Bauzeit: ???
Visualisierung Aldinger & Wolf



6 Böblingen – Renningen:

Warum in die Ferne schweifen, wenn die Pleiten sind so nah? Seit Baubeginn Mitte 2004 sind die Kosten für die 14,5 Kilometer lange S-60-Strecke von 93 auf inzwischen knapp 150 Millionen Euro explodiert. Ob diese Summe reichen wird, steht in den Sternen: der größte und teuerste Abschnitt Maichingen – Renningen muss erst noch gebaut werden. Vorsorglich hat der Bund die Projektkosten auf 150,7 Millionen Euro gedeckelt. Was darüber hinausgeht, müsste die Region Stuttgart bezahlen. Mittlerweile verkehrt die S 60 auf dem kurzen Teilstück Böblingen – Maichingen. Ob die Resttrasse im Dezember 2012 in Betrieb geht, ist fraglich. Ursprünglich sollte die S 60 schon Ende 2006 rollen.



9 Citytunnel Leipzig:

Das S-Bahnprojekt mit seinen beiden gerade mal 1400 Meter langen Tunnelröhren zum Hauptbahnhof wird mindestens eine Milliarde Euro kosten. Geplant waren 572 Millionen, inzwischen werden die Kalkulationen fast im Monathrhythmus nach oben korrigiert. Fertigstellung: frühestens 2013 – vier Jahre später als geplant. Foto: Entwurfsgrafik für die City-Tunnel-Station Hauptbahnhof Leipzig Foto: (©Freistaat Sachsen)



8 Nürnberg – Erfurt:

1997 wurde mit dem Trassenbau begonnen. Die Kosten sind auch wegen komplizierter Tunnel völlig aus dem Ruder gelaufen. Noch 2003 wurden 3,3 Milliarden Euro veranschlagt, inzwischen sind es fast 5,2 Milliarden. Mehr als 4,0 Milliarden sind noch zu finanzieren. Fertigstellung: frühestens 2017, vermutlich später. Foto: Bleßbergstrecke Südabschnitt der DB-Schnellfahrstrecke Nürnberg-Erfurt in Bau (Foto: Wikimedia)



7 Nürnberg – München:

In den 16 Jahren Bauzeit explodierten die Gesamtkosten von 1,5 auf 3,6 Milliarden Euro. Dafür wurden gerade mal 77 Kilometer von Nürnberg nach Ingolstadt neu gebaut und die bestehende Trasse Ingolstadt – München ausgebaut. Foto: Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt (2001), neben A 9. Die Durchfahrung des Köschinger Forst erforderte schwerste Eingriffe in die Natur (Klaus Leidorf, Wikimedia)



Der neue Münchhausen-Pokal 2010

Unsere Leser wählen den „Lügenbaron“ des Jahres



„Lügenpack“ rufen die Gegner von Stuttgart 21 auf Demonstrationen. Politik und Presse reagieren empört, ohne nach dem Wahrheitsgehalt dieser Behauptung zu fragen.

Wir haben recherchiert, ob der unerhörte Vorwurf an Verantwortliche des Milliardenprojekts und befürwortende Politiker zutrifft – und sind auf haarsträubende Interpretationen von Tatsachen, viele Halbwahrheiten und ganze Unwahrheiten gestoßen. Kurzerhand haben wir uns entschlossen, den Münchhausen-Pokal 2010 auszuloben.

Sie, lieber Leser, sollen den „Lügenbaron“ des Jahres wählen aus sechs aussichtsreichen Kandidaten, die wir vorab ausgewählt haben.

Stimmen Sie ab im Internet unter:

www.21einundzwanzig.de

Kandidat 1 Experte im Erfinden Wolfgang Schuster, Oberbürgermeister Stuttgart

Spätestens seit der TV-Diskussion „Zur Sache! Nachgefragt“ am 16. September 2010 im Südwestfernsehen weiß man: Schuster ist Experte in Sachen Stuttgart 21, und das in allen Fächern. Mal beim Tunnelbau in Geologie, mal bei der Finanzierung des Milliardenprojekts. Dass der promovierte Zivilrechtler sich dabei gelegentlich verheddert, ist verständlich. So verwechselt er den Kopfbahnhof öfters mit einem Sackbahnhof, was ihm wohl nur Eisenbahnfreunde verübeln. Dass er es aber mit der Wahrheit nicht so genau nimmt, bleibt unverzeihlich. So behauptete er im TV, dass man für die Alternative K21 „halb Cannstatt umgraben“ müsse. Dabei wird der Neckarbezirk gerade bei S21 mit Brücken- und Tunnelbau zur Großbaustelle. In Vorträgen warnt er auch gern, K21 werde den Hafen vom Gleisanschluss abhängen, was extremen LKW-Verkehr erzeuge. Beides stimmt schlicht nicht. Weit aus schlimmer ist, wie Schuster mit der Finanzierung jongliert. So behauptete er etwa im Amtsblatt-Interview vom 9. 9. 2010: „Stuttgart 21 ist ein Projekt der Deutschen Bahn AG. Sie baut und ist maßgeblich für die Finanzierung verantwortlich. Die Stadt beteiligt sich mit 31,6 Millionen Euro. Darüberhinaus sind wir an einem Risikofonds für mögliche Kostensteigerungen mit maximal 131 Millionen Euro beteiligt. Diese haben wir aus Steuermehreinnahmen in eine Rücklage eingestellt, die verzinst wird und bis zum Jahr 2020 dann 206,9 Millionen betragen wird.“ Wer auf der S21-Homepage nachschaut, findet eine andere Kostenrechnung, Stand Dezember 2009: Am Finanzbedarf von 4,088 Milliarden Euro beteiligt sich die Stadt Stuttgart mit 238,5 Millionen Euro. Aus Medien erfährt man, dass die ursprünglichen Rücklagen (= anfangs 131 Mio.) voraussichtlich ab 2015 abfließen werden. Was Schuster und das Amtsblatt nie erwähnen, sind die Kosten, die Stuttgart über Tochterunternehmen, Zinsausfälle und eigene Manpower stemmen muss. So finanziert der Flughafen, 227,2 Millionen Euro bei S21. Zu 35 Prozent in Stadtbesitz entgehen Stuttgart somit 79,5 Millionen an Airport-Gewinnen. Daneben zahlt die Stadt Millionen auch in den Regionstopf von 100 Millionen an S21. Auf eigene Rechnung baut Stuttgart für mehr als 12 Millionen Euro einen Neubau der Neckarrealschule, deren bisheriges Domi-

zil direkt neben der Fildertunnel-Baustelle liegt. Wahre Peanuts sind die 300 000 Euro jährlich, mit denen Stuttgart seit Jahren die S21-Dauerausstellung im Bahnhofsturm ermöglicht. Viele städtische Verwaltungsangestellte planen seit Jahrzehnten unentgeltlich S21 mit. Und 2001 kaufte Stuttgart für 460 Millionen Euro Bahngrundstücke, die frühestens 2020 nach Inbetriebnahme von S21 verwertbar werden. Ob die Grundstücke jemals kostendeckend verkauft werden können, steht in den Sternen. Die entgangenen Zinsen des Kaufpreises summieren sich schon heute auf 284 Millionen Euro. Summa summarum kann S21 Stuttgart im schlimmsten Fall fast 1 Milliarde Euro kosten – doch das sagt unser Kandidat seinen Bürgern nie.

Kandidat 2 Ritter mit Rachegeleuten Stefan Mappus, Ministerpräsident (CDU)

Kampfeslustig verkündete Mappus vorm Parteinachwuchs am 18. 9. 2010: „Ich nehme den „Fehdehandschuh auf“. Im 18. Jahrhundert war es üblich, seinem Gegner einen Handschuh aus Stoff ins Gesicht zu schlagen, um ihn zu einem Ehrenduell herauszufordern. Den Regierungschef kratzen die Massenproteste gegen S21 also an der Ehre. Einen direkten Schlagabtausch mit den Gegnern ging er aber bislang immer aus dem Weg. Lieber schickt er Hundertschaften der Polizei gegen einzelne Baum- und Baggerbesetzer. Das bringt die Ordnungshüter an Grenzen: Vorgänger Oettinger hatte die Polizei mit Stellenkürzungen noch ins Sparkorsett gezwängt. „Mit mir ist ein Ausstieg nicht machbar“, ist eine ehrliche Aussage von Mappus, angesichts des drohenden CDU-Debakels bei der Landtagswahl 2011. Ansonsten lässt der Regierungschef Stimmung für S21 mit tollkühnen Behauptungen machen. Etwa durch den CDU-Landesverband, der das Infoblättchen „Argumente für S21“ herausgibt. In dessen jüngster Ausgabe wird über die Alternative Kopfbahnhof geschrieben: „Für „K21“ gibt es keine Planungen, keine Linienführung – es gibt nichts von den Projektgegnern.“ Die CDU-Propagandisten verschweigen natürlich, dass der Verkehrsclub Deutschland eine alternative Grobplanung ausgearbeitet hat. Sie verschweigen auch, dass die Projektgegner logischerweise über keinen derart großen Planungsstab wie die Bahn verfügen, der rund 15 Jahre und 260 Millionen Euro benötigte, um S21 vorzubereiten. Sie verschweigen

auch, dass K21 nie ergebnisoffen von der Bahn geprüft wurde. Glatte Lügen verbreitet das CDU-Blättchen, indem es etwa behauptet, für K21 wäre die Platanen-Allee im Unteren Stuttgarter Schlossgarten zu fällen. Dies stimmt definitiv nicht!

Kandidat 3 Manager mit Doppelzunge? Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender Deutsche Bahn

Der Mann, der 2009 vom Daimler zur Bahn kam, plädierte von Anfang an für Offenheit bei Stuttgart 21 und der Neubausstrecke nach Ulm. „Alle Fakten müssen auf den Tisch“, sagt Grube gern und oft. Insbesondere, wenn er Projektgegner an selbigem einlädt und während des Gesprächs sogar die Bagger für einige Stunden als Signal des Entgegenkommens anhalten will. Zum offenen Dialog passt aber nicht, dass die Bahn Kosten- und Nutzenberechnungen etwa zur ICE-Trasse über die Schwäbische Alb als Betriebsgeheimnis unter Verschluss hält und sogar dem Deutschen Bundestag die Einsichtnahme verweigert. Dazu passt auch nicht, dass im Dezember 2009 die Kosten von Stuttgart 21 mit zweifelhaften Einsparungen bei Baumaterialien und Betonstärken der Tunnelwände von 4,9 Milliarden Euro um rund 900 Millionen Euro unter eine „Sollbruchstelle“ klein gerechnet wurden. Tiefbahnhof, Tunneln und die Neubausstrecke werden zum Großteil aus Steuergeldern finanziert, deshalb haben die Bürger auch das Recht, wirklich alle Fakten zu erfahren.

Kandidat 4 Der verstummte Sprecher Wolfgang Drexler, ehemaliger Projektsprecher, SPD-Landtagsabgeordneter

Wenn es darum ging, die Vorzüge von S21 hervorzuheben, redete er ohne Punkt und Komma. Noch mehr sprudelte es aus ihm heraus, um den bestehenden Kopfbahnhof und das Modernisierungsprojekt schlecht zu reden. Dabei entgleisen S-Bahnen und fallen massenhaft aus, erst seitdem im Gleisvorfeld an Stuttgart 21 gebaut wird. Als Hau-Drauf-Sprecher profilierte er sich, wenn es Kritik von Experten an S21 gab. Die war grundsätzlich falsch, nicht nachvollziehbar, völlig überzogen, etc. pp. Legendarisch auch seine Behauptung noch vor dem offiziellen Baustart im Februar 2010, dass 1,4 Milliarden Euro von demjenigen auf den Tisch zu legen sind, der aus S21

aussteigen wolle. Bevor kostenintensive Bauabschnitte wie Tunnel und Tiefbahnhof überhaupt begonnen sind, soll mehr als ein Drittel der Bausumme bereits ausgegeben sein? Daran zu glauben, fällt schwer. Gern hätten wir ihn gefragt, welche Chancen er sich auf den Münchhausen-Pokal 2010 ausrechnet, doch da war er schon überraschend vom Ehrenamtsposten Projektsprecher zurückgetreten.

Kandidat 5 Der Exaktwisser Heribert Rech, Innenminister Baden-Württemberg (CDU)

„Ich kenne kein Infrastrukturprojekt, das so exakt durchgerechnet und planfestgestellt ist, wie Stuttgart 21“, behauptete Rech 2009 vor TV-Kameras. Wenig später erhöhten sich Baukosten um eine Milliarde Euro. Wusste er es nicht oder unterschlug er es wissentlich? Eine weitere Unwahrheit ist in Rechts Satz versteckt: Von sieben Planfeststellungsbeschlüssen, vergleichbar mit Baugenehmigungen, fehlen bei Stuttgart 21 bis heute noch zwei. Der Abstellbahnhof Untertürkheim und die Filderbahnhöfe mit Trassen sind noch gar nicht genehmigt. Dennoch baut die Bahn bereits.

Kandidat 6 Der Ja-Aber-Mann Nils Schmid, SPD-Spitzenkandidat zur Landtagswahl

Hilfe! Die Genossen versinken in der Bedeutungslosigkeit! Mit ihrem bedingungslosen Eintreten für S21 trotz massiver innerparteilicher Basiskritik hat sich die

Landesspitze der SPD in eine gefährliche Ausgangsposition zur Landtagswahl gebracht. Nils Schmid, ihr Spitzenkandidat, will das Kunststück fertig bringen, sowohl dafür zu sein, als auch das Volk aller Voraussicht nach dagegen stimmen zu lassen. Wie das funktionieren soll, angesichts des Mitmachen-Müssens der glühenden S21-Anhänger von CDU und FDP bei einem Ausstiegsgesetz, versteht Schmid wohl nur selbst. Ehrlich gegenüber dem Souverän sind derartige parlamentarische wie juristische Winkelzüge für einen ohnehin unverbindlichen Volksentscheid jedenfalls nicht.



LINKS IM INTERNET ZU K21 UND S21

www.bei-abriss-aufstand.de
Seite der Mahnwächter

www.das-neue-herz-europas.de
Offizielle Adresse der Projektpartner

www.der-fahrtgast.de
Spezialinfos über S21-Schwächen

www.fluegel.tv
Live-Cam zum (abgerissenen) Nordflügel

www.hauptbahnhof-stuttgart.eu
Dokumentation des Bonatz-Baus

www.kopfbahnhof-21.de
Seite des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21

www.leben-in-stuttgart.de
Initiative gegen Stuttgart 21

www.parkschuetzer.de
Seite der Initiative Parkschützer

www.stuttgart-21-kartell.org
Aufklärung über Verflechtungen und Vetternwirtschaft

www.stuttgarter-appell.de
Unterschriften für Baustopp und Bürgerbefragung

www.stuttgartz1-bilder.de
Foto-Dokumentation zum Hauptbahnhof

www.unsere-stadt.org
Von den Machern von Flügel.tv

www.21einundzwanzig.de
Seite kritischer Medienmensch

IMPRESSUM
VERANTWORTLICH für Text und Inhalt:
21: Gruppe kritischer Medienmacher
c/o Barbara Kern, Marabustrasse 34, 70378 Stuttgart

REDAKTION:
Silvia Noschka, Peter Dübel, Ljuba Gajova,

BILDREDAKTION UND FOTOS:
SCP-Foto, Stuttgart

GESTALTUNG:
o-design, Waiblingen

„Von der Wahrnehmungssperre der S21 Betreiber“



S-21 ist der Transfer von 10 Milliarden Euro an öffentlichen Geldern in private Kassen – ohne erkennbaren Nutzen für die Stadt und ihre Bürger, so definiert Erfolgsautor Wolfgang Schorlau das Bahn-Projekt.

Mal angenommen, es gäbe Wolfgang Schorlaus Helden, den Privatdetektiv Georg Dengler, nicht nur in Kriminalromanen, sondern er lebte tatsächlich im Stuttgarter Bohnenviertel, so würde Dengler derzeit natürlich im Fall Stuttgart 21 ermitteln: „Er würde Stuttgart vor dem Fluch und den Folgen des Milliardengrabs retten“, sagt Schorlau.

Doch das ist Phantasie. In Wirklichkeit sieht es anders aus – auch wenn in der Landeshauptstadt derzeit ein realer Polit-Krimi spielt. „Ein Architekt erzählt mir nach einer Lesung einen bitteren Witz. Kennen Sie die Stuttgarter Variante des Spruches, wie im Wilden Westen mit Pferdedieben umgegangen wurde, fragte

er mich. Er lautet: Erst bekommt er einen fairen Prozess, dann hängen wir ihn auf. Auf Stuttgart angewandt, sagte der Mann weiter, heißt es: Erst machen wir eine Ausschreibung, dann baut der (Immobilien-Magnat) Häußler.“ Wolfgang Schorlau lacht, als er dies berichtet.

Er ist kein Schwabe, aber er lebt seit einigen Jahren in der Stadt, die er nun seine Heimat nennt. Stuttgart, sagte er, ist eine liebenswerte und interessante Stadt, multikulturell und aufgeschlossen, Ausgangspunkt des deutschen HipHop und vieler neuerer kultureller Entwicklungen, ausgestattet mit den besten Theatern Deutschlands. Manchmal sind die Stuttgarter unerträglich und demonstrativ rechtschaffen. Aber sie sind, vielleicht auch dank Schiller und Uhland, mit einem unbestechlichen Gerechtigkeitssinn ausgestattet, und dieser Gerechtigkeitssinn wurde durch die Lügen und Machenschaften um S 21 zutiefst verletzt. Seit Jahren leidet die Stadt an der fortwährenden Zerstörung durch Investoren, die Stuttgart in eine kommerzialisierte Wüste verwandeln. Als Beispiel mag die Königstraße gelten, die in den letzten Jahren von fast allen lokalen Besonderheiten gesäubert wurde. Hinzugekommen ist nur das Gewöhnliche. Die wichtigste Straße der Stadt sieht heute aus wie an jedem anderen Ort der Welt, die gleichen Boutiquen, nur H&M, nur Zara, nur Langeweile. In der Ära Schuster wurde die Innenstadt nahezu komplett jenen

Leuten ausgehändigt, die eine Stadt nur nach der Summe beurteilen, die aus jedem Quadratmeter zu holen ist. Stuttgart-21 ist nur der Höhepunkt des Versuches, Stuttgart jede Urbanisierung, jedes moderne Berlin-Lebensgefühl auszutreiben. Doch nun erobern sich die Stuttgarter Ihre Stadt an einem entscheidenden Punkt zurück.

„In der gesamten Nachkriegsära gibt es kein anderes Beispiel, dass die Bürgerschaft einer Großstadt ein zentrales Bauprojekt nahezu geschlossen ablehnt – und entschlossen genug ist es auch zu verhindern. Stuttgart schreibt in diesen Tagen tatsächlich Geschichte.“

Ausschließlich Plünderung öffentlicher Kassen

Aber er weiß auch, dass den Bürgern mächtige Interessen entgegen stehen. „S21 ist, wenn es man es von den ideologischen Floskeln und dem plakativen Unsinn der Werbeagenturen befreit, nichts anders als der Transfer von 10 Milliarden Steuergelder in private Kassen“, sagte er. „und dies ohne erkennbaren Nutzen für die Stadt und Baden-Württemberg. Es ist ausschließlich Plünderung öffentlicher Kassen“. Das sei wohl auch der Grund, warum die Industrie- und Handelskammer so radikal aufträte, meint Schorlau. Dort säßen die Hardliner, die am fanatischsten gegen Baustopp und gegen Aussöhnung in der Stadt aufträten. „Vielleicht sollte man

die IHK einmal besetzen“, sagte er und lächelt, „damit jeder einmal deutlich sehen kann, wo die Kriegsgewinnler sitzen“.

Wird S-21 in seinem nächsten Dengler-Roman eine Rolle spielen? „Ich arbeite gerade an einem neuen Roman“, sagt er, „Stuttgart-21 wird eine wichtige, aber nicht die Hauptrolle spielen. Das Buch wird zur Buchmesse im nächsten Jahr erscheinen und bis dahin haben wir diesen Irrsinn hoffentlich erledigt“. Das Personal der Befürworter ist für ihn „ein literarischer Steinbruch“. Abgehalfterte

Ministerpräsidenten, Sägefabrikanten aus dem Umland, ein Oberbürgermeister, der seine Stadt nicht schützt, ein „Barbar im Nadelstreifen“, der überforderte Bahnchef – S-21 liefert ihm „ein reichhaltiges Angebot an Bösewichten“. „Das Aufregende an all diesen Figuren ist“, sagte Schorlau, „dass sie von ihrer eigenen Großartigkeit so überzeugt sind, dass diese Borniertheit bei ihnen wie eine Wahrnehmungs- und Erkenntnisssperre wirkt. Man braucht die korrupte schwäbische Oberschicht nicht zu erfinden, sie abzubilden genügt.“ ■



€€€

Der Deutschen Bahn (DB) liegt eine Expertise der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Pricewaterhouse-Coopers (PwC) vor, in der die Kostenkalkulation für Stuttgart 21 kritisch unter die Lupe genommen wurde. Der Aufsichtsrat des Staatskonzerns erhielt das Papier allerdings erst drei Monate nachdem er das Projekt im Dezember 2009 trotz einer Kostensteigerung auf 4,1 Milliarden Euro genehmigt hatte. (Stuttgarter Zeitung, 21.9.2010)

€€€
Geschäft I: „Wer aus Stuttgart 21 aussteigen will, muss 1,4 Milliarden Euro auf den Tisch legen“, behaupten Befürworter wie Ministerpräsident Stefan Mappus (CDU), Stuttgarts OB Wolfgang Schuster (CDU) oder der ehemalige Projektsprecher Wolfgang Drexler. Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) macht eine andere Rechnung auf. „Die Deutsche Bahn (DB) hat 2001 von der Stadt Stuttgart 460 Millionen Euro für den Verkauf der Gleisflächen hinter dem Bahnhof erhalten. Mit diesem Kapital hat die Bahn gearbeitet und laut ihren Geschäftsberichten Renditen zwischen 2 und 18,8 Prozent erzielt. Der Wert dieses Kapitals wird bis Ende 2010 auf 1,174 Milliarden Euro angestiegen sein“. Allein durch diese Wertsteigerung ist die Rückwicklung des Grundstücksverkaufs sowie die bisher angefallenen Planungskosten für Stuttgart 21 und die Neubaustrecke nach Ulm schon finanziert. Kosten entstehen weder der DB noch anderen Projektbeteiligten.“ (VCD)

€€€
Geschäft II: Seit 2001 ist die Landeshauptstadt Stuttgart stolze Besitzerin von rund 100 Hektar Gleisflächen hinter dem Bonatzbau. 460 Millionen Euro hat sie dafür bezahlt. Verkaufen, bebauen oder begrünen kann sie diese Flächen aber erst mit Inbetriebnahme von Stuttgart 21, also frühestens 2019. Bis dahin fahren noch Züge auf den Gleistrassen. Die entgangenen Zinsen aus dem Kaufkapital (5,5 %/a) summieren sich für Stuttgart bislang auf 284 Millionen Euro. Großzügig verzichtet die Stadt auch auf Mieteinnahmen für die Flächennutzung der Flächen. Die Bahn bezahlt keinen müden Euro, die Züge verkehren kostenlos auf städtischem Boden. Umgekehrt langt die Bahn zu, wenn sie Einrichtungen etwa Vereinen historischer Schienenfahrzeuge zur Verfügung stellt: 1000 Euro kostet eine Stunde Gleisbelegung im Stuttgarter Hauptbahnhof. (VCD, euz)

€€€
Im August 2010 hat der Düsseldorfer Architekt Christoph Ingenhoven in Stuttgart einen optimierten Entwurf des von ihm vor 13 Jahren konzipierten Tiefbahnhof Stuttgart 21 vorgestellt. Im Zuge der Optimierung reduzierte Ingenhoven auch die Höhe der 27 Lichttaugen auf dem begehbaren Bahnhofdeckel auf knapp viereinhalb Meter. Anschauliche Computergrafiken sollten verdeutlichen, wie elegant sich die verkleinerten Beleuchtungs- und Belüftungselemente im künftigen Schlossgarten einfügen. Grünen-Stadtrat Peter Pätzold traute den Augenbildern nicht, die von den hiesigen Lokalblättern abgedruckt wurden. Er ließ Spezialisten nachrechnen. Die stellten fest, dass Größenverhältnisse und Perspektiven nicht stimmten: in Wirklichkeit sind die Bahnhofsäulen größer. (euz)

€€€
Bäume I: Nach heftigen Protesten gegen das Fällen von 282 teils jahrhundertalten Parkbäumen für Stuttgart 21 bringt Bauherr Bahn Baumverpflanzungen über die Lokalpresse ins Spiel. Praktiker sehen die Ankündigung kritisch: Baumhöhe, Kronendurchmesser, Stammumfang und Eigengewicht von über 15 Tonnen schließen Verpflanzungen der alten Baumriesen aus. (euz)

Bäume II: „Mit Stuttgart 21 werden 5000 Bäume neu gepflanzt“, sagt unter anderem Bahnchef Rüdiger Grube. Eine beeindruckende Zahl – aber unrealistisch, wie eine Lokalzeitung aufdeckte. Auf die versprochene Parkerweiterung von 20 Hektar passen sie nicht drauf, außer der Rosensteinpark würde zum Urwald werden. (Stuttgarter Nachrichten)

...wird fortgesetzt!

Wenn ich einmal reich wär ...

Was man sich mit Stuttgart 21-Milliarden alles leisten kann

Bahnchef Rüdiger Grube sprach beim Baustart von Stuttgart 21 von einem „Geschenk für Stuttgart“. Doch manchmal passen Geschenke größtmäßig nicht, oder sie gefallen dem Beschenkten schlichtweg nicht. Umtausch nicht ausgeschlossen: Wir haben – kurz vor Weihnachten J - gesucht, welche alternativen Präsente es für die vorausgerechneten Baukosten gibt. Der Einfachheit halber beschränken wir uns auf den günstigsten Preis von 4,1 Milliarden Euro (Bahn) und die teuerste Kostenprognose (8,7 Milliarden Euro) für Tiefbahnhof und Tunnelstrecken. Auch haben wir darauf verzichtet, die Kosten der Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm (mindestens 2,9 Milliarden Euro) zu berücksichtigen, die eigentlich untrennbar mit Stuttgart 21 verbunden ist. Mit den NBS-Milliarden könnten wir uns nämlich noch viel, viel mehr schöne Geschenke leisten ...



Airbus A 380

Listenpreis 127,8 Mio. EUR

Vom Riesenvogel könnte man mindestens 32 Exemplare bestellen, um etwa ganz schnell entlang der europäischen Magistrale von Paris über Stuttgart nach Bratislava zu fliegen. Im teuersten S21-Fall wären sogar 68 dieser Großraumflieger drin. Dies wäre immerhin deutlich mehr als die Flotte der Lufthansa umfasst (derzeit 3 A380, 15 Festbestellungen). Fazit: Da die A380 wesentlich weniger Treibstoff verbraucht als etwa ein Jumbo-Jet würde ein Austausch von Fluggerät sogar dem Klima nützen. Allein am Airbus-Standort Hamburg hängen mindestens 8000 Arbeitsplätze vom A380 ab. Zulieferer haben ihren Sitz auch in der Region Stuttgart. Foto: Lufthansa



Bahn-Netzkarte

1. Klasse 6.400 EUR
2. Klasse 3.800 EUR
 „Einsteigen, Türen schließen“. Freifahrt für alle! Zumindest für alle Stuttgarter. Exakt 640.625 „Mobility BahnCard

100“, auf Deutsch: Jahresnetzkarten, kosten so viel wie Tiefbahnhof und Tunnel. Und das 1. Klasse. Im günstigsten Fall. Verteuert sich Stuttgart 21 extrem, könnten wir 1.359.375 Menschen mit dem Jahresticket beglücken. Und wenn jeder nur 2. Klasse fährt, freuen sich mindestens 1.078.947, eventuell sogar 2.289.473

Bahnfans. Fazit: Das wäre ein wirklich grünes Geschenk, wenn Milliarden Millionen zum Umsteigen auf die Schiene bewegen. Foto: DB AG



Eine Maß mit Göckele vom Grill

Setpreis 16.60 EUR
 Die Krüge hoch: knapp 247 Millionen (exakt 246.987.950) Maß könnten die Festwirte des Volksfestes auf Rechnung der Projektpartner zapfen. Und als Extra ein leckeres Hendl dazu. Fazit: Da würde das Volksfest seinem Namen alle Ehre machen – und ganz Stuttgart im bierseligen Kollektivrausch versinken. Foto: in.Stuttgart

Studiengang

10 Semester 22.000 EUR
 Bildung sichert unsere Zukunft, heißt es in allen (Sonntags-) Reden der Politiker. Voilá: hier hätten wir 186.364 Studienplätze anstelle dumper Tunnel. Oder sogar 395.455 Studiengangplätze, falls die Gruben und Röhren wegen geologischer Probleme nicht nur dunkel, sondern auch extrem teuer werden. Fazit: Wer gräbt hier eigentlich wem das Geld ab?

Zu guter Letzt

Bürgerprotest zum Mitmachen

+++ Montagsdemo: Jeden Montag, 18 Uhr am Nordausgang Stuttgart Hauptbahnhof +++ Wöchentliche Großdemo: Termin, Motto und Demoroute auf www.kopfbahnhof-21.de +++ Gebet für Stuttgart: mittwochs 18 Uhr im Mittleren Schlossgarten +++ Parkschützer werden:

registrieren auf www.parkschuetzer.de, +++ Schwabenstreich: Lärm gegen S21, überall, laut, 60 Sekunden +++ Sitzblockadetraining: friedlichen, zivilen Widerstand vorbereiten, Termine www.parkschuetzer.de/unserepark +++ Stuttgarter Appell: Bau-stopp und Bürgerbefragung unterstützen,

www.stuttgarter-appell.de +++ Spenden: weitere Ausgaben finanzieren, Postbank, Kto. 2884260698, BLZ 701 100 88 Stichwort: EINUNDZWANZIG +++ Twittern: twitter.com/abbrissaufstand +++ Landtagswahl: am 27. März 2011 Stuttgart 21 abwählen +++