

STUTTGART 21 geht uns alle an

Man kann ein Problem totschweigen, aber auch totreden und ich habe lange gezögert, ob ich mir die Mühe und Kosten dieser Anzeige machen soll, denn Stuttgart 21 wurde ja lange Zeit von den überregionalen Zeitungen und dem Fernsehen ignoriert, neuerdings allerdings bis zum Überdross abgehandelt.

Wozu also diese Anzeige?

Sie ist zuallererst eine Laudatio auf die hunderttausenden Stuttgarter Bürger, die in freiheitlich-demokratischer und auf bewundernswert zivilisierter Art und Weise seit vielen Wochen gegen ein Wahnsinnsprojekt (dazu gleich mehr) Sturm laufen. Und konsequenterweise auf der anderen Seite eine „Malicio“ gegen die politisch Verantwortlichen und diejenigen, die ihnen aus Mangel an Wissen oder Kritikwilligkeit nach dem Munde reden, aber auch gegen all jene, die sich wider besseres Wissen in Schweigen hüllen.

Diesen, vom Volk gewählten Repräsentanten, allen voran Ministerpräsident Mappus, mache ich den Vorwurf, dass sie durch ihre vehemente Weigerung, einen befristeten Baustopp als Voraussetzung für Gespräche mit den Projektgegnern, zu akzeptieren, der Gefahr einer jederzeit möglichen Eskalation der Konfrontationen zwischen Polizei und Demonstranten nicht angemessen begegneten.

In Wirklichkeit wollen sie aber m.E. gar keine Gespräche, weil eine sachliche Erörterung der Kosten/Nutzenrelation – und nur darum kann es gehen – dieses Gigantomanie-Vorhaben ruckzuck ad absurdum führen würde. Das kann jeder ohne weiteres nachvollziehen: unter Stuttgart 21 verstehe ich primär die Verlegung des denkmalgeschützten Kopfbahnhofs samt Gleisanlagen als Durchgangsbahnhof in den Untergrund und zwei Tunnelstrecken zum Flughafen und Richtung Ulm – München. Kosten mindestens 5 Milliarden, am Ende wahrscheinlich 10 Milliarden Euro, wobei der Löwenanteil auf die Verlegung des Bahnhofs in den Untergrund entfallen dürfte.

Diesen gigantischen Kosten stehen im Wesentlichen lediglich eine Fahrzeitverkürzung Richtung Ulm – München von 30 Minuten und die Gewinnung eines Baugeländes auf dem ehemaligen

Bahnhofsareal gegenüber. Wenn in diesem Zusammenhang von einer besseren Anbindung an den Stuttgarter Flughafen (einen eher unbedeutenden Regional-Airport) die Rede ist, so weise ich darauf hin, dass man bereits jetzt sehr bequem in 25 Minuten mit der S2 dorthin gelangt.

Seit neuestem wird auch Frau Merkels nebulöser Hinweis auf die europäische Bedeutung dieses Vorhabens ins Feld geführt und dabei meist die Strecke Paris – Stuttgart – München – Budapest gezeigt. Dass ich nicht lache: erstens beträgt die Fahrzeit von Paris nach Budapest so oder so mehr als 15 Stunden gegenüber alles in allem 3 Stunden mit dem Flugzeug und zweitens und wichtigstens kann aus Stuttgart aufgrund seiner geographischen Lage niemals so etwas wie ein Eisenbahn-Knotenpunkt werden. Alle wichtigen Nord-Süd-Verbindungen führen entweder von Nord/West-Europa entlang des Rheins und dann via Schweiz nach Italien oder über Hamburg – München nach Österreich – Balkan bzw. nach Italien. Und wer von West nach Ost will, für den geht's vor allem von Frankfurt oder dem Ruhrgebiet über Berlin Richtung Polen – Russland.

Hauptsächlich bzw. grundsätzlich frage ich Sie: was soll das plötzliche Gerede um die Bedeutung der Bahn, nachdem seit Jahrzehnten systematisch Bahnstrecken stillgelegt werden und jedes Kind weiß, dass sowohl im Personen- als auch im Güterfernverkehr der „Zug“ längst zugunsten Straße bzw. Flugzeug abgefahren ist. Und noch etwas anderes, sehr wichtiges, will ich Ihnen aufzeigen: Die DB hat schon jetzt die mit großem Abstand höchsten Fahrpreise z.B. im Vergleich zu Frankreich, Italien und sogar zur wohlhabenden Schweiz. Beispiele gefällig? Turin – Mailand (120 km – 60 Minuten) = 9,95 Euro gegenüber München – Ulm (120 km – 88 Minuten) = 35 Euro oder Paris – Bordeaux (600 km – 3 Stunden) = 69 Euro gegenüber München – Hannover (600 km – 4,5 Stunden) = 119 Euro. Und sogar die Schweizer zahlen auf ihrer teuersten Strecke von Zürich nach Genf nur 66 Euro gegenüber 80 Euro für die vergleichbare Strecke von München nach Mannheim. Alles Normaltarife für die 2. Klasse, versteht sich. Die sündhaft teuren Bahnpreise in Deutschland haben längst dazu geführt, dass sich viele normale Familien eine Bahnfahrt nicht mehr leisten können und notge-

drungen, weil wesentlich preisgünstiger, das Auto benutzen. Was wir hier brauchen sind nicht unwirtschaftliche Prestigeprojekte sondern zuverlässige Fahrzeiten und bezahlbare Fahrpreise.

Noch ein Wort zu dem vielgepriesenen Baugelände auf dem Bahnhofsareal. Wer Stuttgart einigermaßen kennt, der weiß, dass die Innenstadt aufgrund der engen Kessel/Tallage weder zum Wohnen noch für Gewerbe attraktiv ist und alles was Rang und Namen hat, in den höher gelegenen Randlagen oder außerhalb zu finden ist. Also, selbst wenn Geld in Hülle und Fülle da wäre, spräche vom Kosten/Nutzen-Gesichtspunkt aus alles gegen dieses Wahnsinnsprojekt. Aber, wie wir alle wissen, das Geld ist selbstverständlich nicht im mindesten vorhanden und also werden – allem Gerede über unsere Verantwortung gegenüber den nachfolgenden Generationen zum Trotz – weitere Milliarden schulden gemacht, die allein Zinsbelastungen in Höhe von 200 Millionen Euro pro Jahr nach sich ziehen.

Und wer zahlt die Zeche? Sie und ich und wir alle natürlich. Wer sonst? Mit unseren Steuern und mit Fahrpreisen, die sich noch weniger Leute leisten können. Es ist schon fast rührend, andererseits jedoch an Naivität nicht zu überbieten, wenn einige Befürworter damit argumentieren, dass Bund und Länder mehrere Milliarden Euro für das Projekt bereitstellen würden, die ansonsten in andere Bahnprojekte investiert würden. Als bräuchte Herr Schäuble nur die prallgefüllte Bundesschatzkammer zu öffnen! Wer sich seines Standpunktes noch nicht sicher sein sollte, dem empfehle ich die Lektüre dieser Befürworter-Anzeige vom 7. 10. 2010 in der Stuttgarter Zeitung.

Und, bitte, auch wenn Sie wie ich kein Baufachmann sind, führen Sie sich einmal einen Moment vor Augen, was das eigentlich heißt, einen großen Bahnhof samt Gleisen in den Untergrund zu verlegen. Das schreibt sich so leicht aufs Papier, das geht so leicht von der Zunge, aber das ist nicht nur ein Milliardengrab sondern ein in solchen Dimensionen noch niemals realisiertes, mit unüberschaubaren technischen Risiken behaftetes Mammutprojekt. Jetzt soll also Herr Geißler vermitteln, aber gestern abend (11. 10.) erklärt Bahnchef Gruber klipp und klar, über einen Bau- oder Vergabestopp sei über-

haupt nicht zu reden. Derselbige Herr, der uns Bürgern vorige Woche das Recht auf Widerstand absprechen wollte. Armer Herr Geißler, kann ich nur sagen. Andererseits, bravo, appelliert SPD-Chef Gabriel an Ministerpräsident Mappus, endlich eine Volksbefragung zum Thema Stuttgart 21 zuzulassen, gegen die sich dieser mit allen Mitteln zur Wehr stellt. Warum wohl? Ich bin nicht rechtskundig genug und habe auch nicht die Zeit, hier darzulegen, was ich von Staatsrechtlern gelesen und im Fernsehen zu diesem Thema gehört habe, aber mir wird angst und bange, wie bereitwillig und quasi uneingeschränkt dem Staatsrecht = Rechtsstaat der Vorrang vor dem verfassungsmäßig garantierten Bürgerrecht eingeräumt wird. Mit anderen Worten und auf einen Nenner gebracht, meinen diese Leute, Volksbegehren seien letzten Endes rechtswidrig. Das sind gerade in unserem Land sehr bedenkliche Tendenzen, wo sich nicht nur einmal auf furchtbarste Weise später erwies, dass geltendes Recht und Gesetz nicht rechtens waren. Lassen wir das. Aber ich verweise beispielsweise auf die Volksabstimmung der Münchner Bürger im Jahr 2001 für oder gegen ein neues Fußballstadion (Allianz-Arena), alles in allem einem Peanuts-Projekt von 200 Millionen Euro im Vergleich zu Stuttgart 21.

Warum soll den Stuttgartern verboten werden, darüber abzustimmen, ob sie einen neuen Bahnhof für X-Milliarden Euro, verbunden mit mindestens 10-jährigen Baubelästigung wollen oder nicht? Und was ist mit den anderen Referenden in jüngster Zeit? Waren die allesamt rechtswidrig?

Aber, nochmals zur Erinnerung: Stuttgart 21 ist eine wirtschaftliche Frage, sonst gar nichts. Und alle Fakten sprechen so eindeutig gegen das Bauvorhaben, dass es nur eine Lösung gibt: Schluss damit!

Und damit komme ich auch langsam zum Ende. Nur eines noch: Herr Mappus und seine Mitstreiter tun so, als sei Stuttgart 21 ein Naturgesetz, das sich menschlicher Beeinflussung entzöge. Von unauflöslichen Verträgen ist die Rede und von Schadenersatzforderungen, die anfänglich mit 1,2 Milliarden und später mit rund 400 Millionen Euro bilanziert werden. Dabei wird ein großes Geheimnis daraus gemacht, mit wem welche Verträge über

welche Arbeiten bisher abgeschlossen wurden. Sogar darüber, ob es eine Art Generalunternehmer gibt, wird strengstes Stillschweigen bewahrt. Seltensam, denn wenn ich als Privatmann ein Haus baue, muss ich auf einer gut sichtbaren Bautafel alle relevanten Informationen veröffentlichen. Wie steht's damit in Stuttgart?

Wie auch immer, ich sage Ihnen als alter Unternehmer, dass es keine unauflöslichen Verträge – siehe Naturgesetz – gibt. Ein solcher Vertrag wäre bereits im Ansatzpunkt null und nichtig. Unter seriösen Geschäftspartnern einigt man sich gütlich auf eine angemessene Ausgleichszahlung; falls das nicht geht, dann eben vor Gericht, wobei derjenige, der Geld will, den ihm entstandenen Schaden hieb- und stichfest nachweisen muss. Und das ist oft gar nicht so einfach, dauert evtl. Jahre und ist wie die meisten Gerichtsverfahren schwer einzuschätzen. Also lässt man's lieber und vergleicht sich. Nicht zuletzt unter dem Gesichtspunkt, dass der alte, nicht realisierte Vertrag durch ein Zukunftsgeschäft kompensiert werden kann, was ja gerade bei Aufträgen der „öffentlichen Hand“ häufig gegeben ist. Also, Schluss mit dem Getue und Schluss mit dem Geschreibe. Ich wüsste noch mehr, z.B. dass es im Vorfeld tausende von Einsprüchen gab, die allesamt von der Verwaltungsbürokratie abgeschmettert wurden.

Deshalb ein Appell an alle, vor allem an diejenigen mit Rang und Namen: Überwinden Sie Ihre Zurückhaltung und stellen Sie sich an die Seite derer, die für die Sache der Vernunft eintreten.

Falls Sie wissen wollen, wer ich bin, verweise ich auf www.internationalestiftung.de oder kontaktieren Sie mich unter E-Mail: erichr.fischer@web.de

Erich Fischer
D-81541 München
Germersheimer Straße 24