

Zur Sendung vom 06.10.10 "Bürger gegen Politiker: Wie viel Aufstand verträgt die Demokratie?"

Sehr geehrte Redaktion „Hart aber fair“ des WDR,

ich bin nicht zufrieden mit der Sendung.

Schon das Thema hätte ergänzt werden müssen durch eine zweite Frage: „Oder braucht die Demokratie gelegentlich einen Aufstand der Bürger?“ Oder „Warum werden Bürgerbegehren (besonders in Baden- Württemberg) durch die gesetzlichen Bestimmungen unmöglich gemacht?“

Demokratisch gewählte Gremien können doch absolut nicht als unfehlbar angesehen werden. Ein ganz offensichtliches Beispiel dafür ist der Abschluss der Cross Border Leasing- Verträge.

Ihr Kommentator am Schluss meint, die Politiker hätten möglicherweise durch ihr Abtauchen das Projekt Stuttgart 21 kaputt gemacht (weil sie versäumt hätten, es den Bürgern genügend zu erklären).

Hier wird zum einen unterstellt, es wäre ein Schaden, wenn das Projekt nicht verwirklicht würde. Es wird also das Urteil der hochkarätigen Fachleute ignoriert, nach dem der Stuttgarter Kopfbahnhof heute schon sehr gut funktioniert und mit wenig Kosten die Funktion und die Anschlussmöglichkeiten noch verbessert werden könnten, während durch Stuttgart 21 ein verheerendes Nadelöhr geschaffen würde.

Auch das Wort „Abtauchen“ (der Politiker) ist fehl am Platz. Die lokalen Zeitungen priesen das Projekt pausenlos, ließen die Befürworter in aller Breite zu Wort kommen, während die Kritiker nicht beachtet oder sogar verächtlich gemacht wurden. So rühmte sich beim Rückblick ein Chefredakteur, ohne seine Zeitung (die „Stuttgarter Zeitung“) wäre Stuttgart 21 wohl nie zustande gekommen. Abtauchen ließen die Politiker allerdings Gutachten, die sie selbst in Auftrag gegeben hatten, und die Stuttgart 21 ein miserables Zeugnis ausstellten. Und es wurde auch gelogen, um Hinweise auf Nachteile und Gefahren ad absurdum zu führen. Nach dem Gesetz „der Irrtum strömt, die Wahrheit sickert“ kamen nach und nach doch die Pferdefüße von S21 ans Licht. Der Bürgerprotest schwoll an. Doch da sagte man den Leuten, sie kämen jetzt leider zu spät. Es kann nicht von ungefähr kommen, dass fast täglich tausende ehrbare Bürger in Stuttgart auf die Straße gehen, Lügenpack rufen und in unzähligen Transparenten ihre Argumente in die Höhe halten, die die Politik nicht zur Kenntnis nehmen will.

So wie den Bürgern kein klarer Wein eingeschenkt wurde, so wurde auch dem Fußvolk unter den Politikern vorgetäuscht, alles sei in bester Ordnung, und für die lokale Wirtschaft seien ja Großaufträge ein großer Segen. Zeitknappheit, Fraktionszwang und Lobbyarbeit taten ein übriges, und schon waren die demokratischen Entscheidungen gefallen. Nur logisch, dass nun auch die Gerichte den Bürgern nicht helfen konnten.

Es gibt viele Argumente, die nicht in ihrer Sendung vorgebracht wurden (werden konnten), und die gegen Stuttgart 21 sowie gegen die Neubaustrecke Wendlingen- Ulm und für den Ausbau des bestehenden Bahnhofs und der bestehenden Strecke sprechen. Ich versuche, einige davon zu nennen, teilweise (aus Zeitmangel) nur oberflächlich.

Der Zeitgewinn und der Landgewinn rechtfertigen den Milliardenaufwand nicht im geringsten. Nicht umsonst hält die Bahn die Wirtschaftlichkeitsberechnung zu S21 als „Geheimsache“ unter Verschluss.

Ein Beispiel: Die hiesige Zeitung gab in einem großen Artikel (unter „Regionalversammlung steht zu Stuttgart 21“) die Behauptung eines Sprechers des Stuttgarter Umweltministeriums wieder, die Züge von Heilbronn nach Ulm benötigten statt 2 Stunden und 22 Minuten durch S21 nur noch 1 Stunde und 22 Minuten. Doch bei der um 1 Stunde längeren Fahrzeit wird ab Stuttgart der Regionalzug zugrunde gelegt, bei der kürzeren (mit S21 und der Neubaustrecke) der ICE. Man kann aber auch heute schon ab Stuttgart den ICE nehmen. Die Differenz von einer Stunde reduziert sich damit um etwa 30

Minuten (um 25 bis 39 Minuten, je nach Verbindung). Zudem hat die Bahn die Strecke Stuttgart – Ulm stark vernachlässigt, sodass heute dort langsamer gefahren werden muss als noch 1995. Das reduziert die Differenz um weitere 15 Minuten. Würde die alte, etwas kurvenreichere Strecke mit der modernen Neigetechnik durchfahren, würde die Differenz noch mal um etwa 10 Minuten reduziert. Also: Eine Stunde behaupteter Zeitgewinn reduziert sich auf etwa 5 Minuten. Die einfachen Leute müssen sich erst kundig machen (in den Fahrplan schauen usw.) und können dann wenigstens in Leserbriefen die Lügen richtig stellen.

Der Stuttgarter Kopfbahnhof mit seinen 17 Gleisen funktioniert einwandfrei, wie alle Kopfbahnhöfe Deutschlands. Bei allen andern wurde die Idee, sie in einen Durchgangsbahnhof umzuwandeln, längst aufgegeben. Die vorgesehenen 8 Gleise des Tiefbahnhofs hätten keine ebenerdige Verbindung mehr, die Bahnsteige hätten üble Engpässe durch Treppenaufgänge und eine als kriminell bezeichnete Neigung, und den Zügen würde wegen der wenigen Gleise nur noch ein Aufenthalt von 2 Minuten zugestanden.

Um den Flughafen nicht nur mit der S-Bahn, sondern auch mit dem ICE zu erreichen, würde das Alternativprojekt K21 (Kopfbahnhof 21) ausreichen, das nur einen Bruchteil kostet.

Das kürzliche Fällen von 25 (vom insgesamt 288 zu fällenden) riesigen Parkbäumen diene der Erstellung einer Halle mit den Maschinen zum Grundwassermanagement. Haarsträubend: Nicht nur während der Bauzeit, sondern für alle Zeiten soll dort Grundwasser abgepumpt, geklärt und an anderen Stellen wieder in die Tiefe gepresst werden. (Damit die Tausende Eichenpfähle, auf denen das Bahnhofsgebäude gebaut wurde, nicht trocken werden, und damit keine Hohlräume entstehen, was zu Rissen in Gebäuden und sogar zum Verschwinden von Gebäuden in Kratern führen kann.) Welche Risiken, wenn sich da jemand verrechnet hat, oder wenn es Betriebsstörungen gibt! Auch ganze Hänge können abrutschen. Der Bahnhof kann durch Quellen darunter liegender Mergelschichten hochgehoben werden, wenn sich Grundwasser neue Wege suchen muss. Auf diese Gefahren wies der Stararchitekt Frei Otto hin, nachdem er sich entschlossen hatte, aus seinem eigenen (zusammen mit einem weiteren Architekten erstellten) Werk auszusteigen und davor zu warnen.

Sodann sollen über Jahre täglich tausende LkWs Erdaushub Richtung Schwarzwald abtransportieren. Energieverschwendung, Emissionen, Umweltschutz, Spar- Beteuerungen der Regierenden? Unfälle z. B. durch Halbierung der Wandstärken der Tunnels, zu kleine Durchmesser der Tunnels, zu wenig Notausgänge u. a. (um nicht noch höhere Kosten zu haben)?

Gefahren für die Bad Cannstatter Mineralquellen, die zweitgrößten Europas (nach Budapest). (Hydraulischer Kontakt, aber keine Vermischung zwischen Grundwasser und Mineralwasser, Störung des Gleichgewichts durch Abpumpen des Grundwassers aus der Großbaustelle.)

Die Bürger aus Stuttgart und Umgebung erfahren auf den Massenkundgebungen und aus den Medien (Stern, Spiegel u. a.) fast täglich neue Ungeheuerlichkeiten über das Projekt und über Trickserien der Betreiber. Sie erfahren von personellen Verquickungen von Politikern mit Baufirmen. Sie erfahren, dass die Bahn an teuren Bauvorhaben interessiert ist, da das Geld dafür aus der Staatskasse kommt. Und je teurer die Projekte werden, desto mehr verdient die Bahn daran für die Planung. Die Menschen möchten den Staat von einer irrsinnigen Geldverschwendung abhalten und von weiterer ins astronomische gehender Verschuldung, für die sie als Bürger bürgen. Sie protestieren friedlich und leisten nur gewaltfreien Widerstand. Sie leiden, viele weinen, als der Bagger und die Motorsäge zubeißen. Es gibt durch brutale Polizeieinsätze hunderte, zum Teil schwer verletzte Menschen aller Altersklassen. Aber die Nacht wird durch ein Meer von brennenden Kerzen erleuchtet. Ich wüsste einen besseren Titel für eine Sendung darüber: Das Wunder von Stuttgart.

Mit freundlichen Grüßen

Hans O.

07.10.2010