



Thema Stuttgart 21 - Fragen aus der Podiumsdiskussion der Calwer Obenbleiber am 23.02.2011

1. Warum schafft man es in 17 Jahren nicht, den Nachweis eines Stresstests zu erbringen? Das sollte eigentlich Grundlage des ganzen Projekts sein!
Dass jetzt ein Stresstest erforderlich ist, ist der Erfolg jener Menschen, die sich unermüdlich für Aufklärung eingesetzt und trotz Beschimpfungen dafür stark gemacht haben, die Schwächen, die Probleme und die Ignoranz des Stuttgart 21-Projektes offenzulegen. Es zeigt sich diesbezüglich sehr deutlich: Die Bahn fährt einen Großmannskurs, statt sich auf ihr Kerngeschäft zu konzentrieren. Weil Stuttgart 21 kein Bahn-, sondern ein Prestigeprojekt ist, war so etwas wie ein Stresstest nie der Überlegung wert.
2. "Geht es bei S21 wirklich um Argumente, dann müsste nach dem Faktencheck das ökologischere, nutzerfreundlichere, billigere, risikolosere und schneller umsetzbare K21 Verkehrsprojekt umgesetzt werden - warum nicht? Macht gegen 67.000 Bürger?"
Vor der Frage stehe ich auch. Durchaus mit Bauchschmerzen.
3. Viele Menschen in BW haben vor den großen Demos nie dieses Projekt wahrgenommen. Was haben Gegner und Befürworter falsch gemacht, um ihren Standpunkt öffentlich zu machen (landesweit)?
Aus meiner Sicht wurde das Projekt einer größeren Öffentlichkeit erst bekannt, als herauskam, dass seine Kosten regelrecht explodieren würden. Bis dahin war Stuttgart 21 nur ein Stuttgarter Thema. Es ging um verkehrstechnische Fragen in Hinblick auf Kopf- oder Durchgangsbahnhof und um Fragen der Stadtentwicklung. Mit der Wirtschaftskrise 2008/9 hat sich das grundlegend geändert. Öffentliche wie private Haushalte stürzten in schwere finanzielle Krisen und befinden sich immer noch in diesen. Vor diesem Hintergrund erscheint es mehr und mehr Menschen nicht zeitgemäß, dass ein Tiefenbahnhof rund fünf mal mehr Geld kostet, als der Bahn per Zuweisung des Bundes jährlich für Investitionen in das Streckennetz zur Verfügung steht.

So gesehen haben sich die Zeiten geändert und mit ihnen die Ansprüche, Wünsche und Bedürfnisse der Menschen. Es geht also nicht um die Frage, ob irgendjemand etwas "falsch" kommuniziert hat, sondern darum, ob ein teures Prestigeprojekt wie Stuttgart 21 noch in unsere Zeit passt.



4. Was soll ich bezüglich der S-Bahn-Anbindung von Calw noch glauben? Prewo: Hat nix mit S21 zu tun! Köblitz: S21 macht S-Bahn wahrscheinlicher. Der eine so, der andere so.

Stuttgart 21 macht den Ausbau der S-Bahn in unseren Landkreis unwahrscheinlicher, weil es sich, was die Gelder des Landes anbelangt, aus demselben Grundfinanzierungstopf für Regional- und Nahverkehrsmittel bedient, die für eine S-Bahn-Anbindung bereitstehen.

Im Übrigen sieht das der SPD-Abgeordnete Sakellariou genauso: "Stuttgart 21 wird auf Kosten des Regionalverkehrs finanziert! Es ist unglaublich, wie die Verantwortlichen in der Landesregierung gleichzeitig den Verkehr in der Fläche zusammenstreichen und für Stuttgart 21 Haushaltsmittel bereitstellen und dann noch glauben, die Bewohner auf dem flachen Land würden nichts davon bemerken!" www.kopfbahnhof-21.de

5. Was passiert eigentlich, wenn die nächsten Bäume, die zu groß zum Verpflanzen sind, im Schlosspark gefällt werden? Wieder Wasserwerfer, Polizeigewalt etc?

Wenn DIE LINKE am 28. März in den Landtag einzieht, wird sie sich dort dafür einsetzen, dass es eine moderne, weltoffene, bürgernahe und direktdemokratische Kultur der Politik in Baden-Württemberg gibt. Wir wollen das Land nicht weiter spalten und verurteilen daher übertriebene Maßnahmen gegen DemonstrantInnen.

6. Wenn S21 nicht realisiert wird, was passiert dann mit dem Ausbau des Transeuropäischen Streckennetzes? Gibt es Alternativen?

Die Bedeutung der sog. transeuropäischen Trasse für den Bahnverkehr wird genauso überschätzt wie der sog. Modernisierungsschub bezüglich Wendlingen-Ulm. A) Nicht der Fernverkehr ist es, der von den BürgerInnen stark nachgefragt wird, sondern der Regional- und Nahverkehr. Den meisten EuropäerInnen ist es ziemlich egal, ob es eine Direkttrasse zwischen Paris und Bratislava gibt. B) Oft wird argumentiert, dass es durch das Stuttgart 21-Projekt Fördergelder gebe, die auch dazu dienen, Ulm-Wendlingen auszubauen. Im dem Zuge wird dann behauptet, die Modernisierung dieser Strecke sei für die Wirtschaft Baden-Württembergs geradezu lebensnotwendig.

Mir bleiben aber folgende zwei Fragen:

Warum wird die Zugstrecke Stuttgart-Heilbronn nicht modernisiert? Bzw.: Warum spricht niemand davon? Obwohl die Zahl der PendlerInnen ähnlich groß ist und Heilbronn eine ähnliche wirtschaftliche Stellung einnimmt wie Ulm? b) Warum ist die Neubaustrecke nicht tauglich für den Güterverkehr, der laut Landesregierung Wachstumsraten bis 2025 um weitere 70% anwachsen wird (Schwabo 28.07.2010)?



Letztlich sei bemerkt: Wer tatsächlich von Paris nach Bratislava fährt, dem ist wahrscheinlich ziemlich egal, wenn er vorwärts in den Stuttgarter Bahnhof einfährt und rückwärts wieder raus. Das gehört zur Tagesordnung des Zugfahrens. weiteres unter: [www.kopfbahnhof-21.de]

7. „Wer bezahlt Stuttgart 21? Wie ist die genaue Aufteilung der Kosten? Was kostet S21 insgesamt und wie soll das finanziert werden?“

Laut Bundesumweltamt entstehen Gesamtkosten in Höhe von etwa 14 Mrd. €. Die größten Teile davon bezahlen Bund und Bahn. Ihre jeweiligen Kosten sind aber davon abhängig, welche Gesamtsumme letztlich verschlungen wird. Auch die Stadt Stuttgart hat Kosten, etwa in Form des Erwerbs der Bahnhofsgrundstücke. Das Land als solches gibt für die Neubaustrecke etwa 1 Mrd. € dazu, wobei zu konstatieren ist, dass sich diesbezüglich auch aus dem Grundfinanzierungstopf für Nahverkehrsmittel bedient wird. Die Kommunen in der Region Stuttgart geben weitere 110 Mio. € dazu: Ihnen unterstellt man ein Mehr an Nutzen durch die direktere Flughafenbindung.

8. „Wird tatsächlich S21 plus verwirklicht – mit zwei zusätzlichen Gleisen und transparentem Stresstest? “

Wie zu befürchten ist, ist der Stresstest intransparent. Viele der Befürworter halten auch die Gleise 9 und 10 für überflüssig.

9. „Was für einen Nutzen hat S21 für unsere Region? Welche Unternehmen leiden darunter, dass S21 nicht gebaut wird? Viele leiden doch unter den mit LKW verstopften Autobahnen. Was könnte man mit diesen Milliarden und den bereits vermuteten Mehrkosten alles anfangen? Die Bahn hat doch heute schon großen Sanierungsbedarf im gesamten Bundesgebiet.“

Ich sehe das mit dem Sanierungsbedarf ähnlich. Mit Stuttgart 21 lässt man die Bahn weiterhin einen Großmannskurs fahren, statt sie endlich dazu zu bringen, sich auf ihr gemeinwohlorientiertes Kerngeschäft zu konzentrieren. Die Kosten, die die Bahn für Stuttgart 21 aufwendet, müssen in das Konzept einer Flächenbahn investiert werden. D.h.: Revitalisierung von Gleisen und Bahnhöfen sowie Elektrifizierung.

Für unsere Region kann ich beim besten Willen keinen Nutzen durch S21 erkennen. Unternehmen bedürfen einer guten Infrastruktur und S21 entzieht in mehrerer Hinsicht der Investition in gute Infrastruktur die Mittel.



10. „Warum wird nicht mehr auf die Forderung des UBA eingegangen bei S21? Dort heißt es, die Infrastrukturpolitik muss grundlegend umgestaltet werden und diese Kehrtwende dulde keinen weiteren Aufschub. Ohne „Verzicht auf die Prestigeprojekte“ beim Schienenbau seien die „sinnvollen Vorhaben“ nicht einmal bis 2030 finanzierbar. Stuttgart 21 muss gestoppt werden, es beseitigt kein Nadelöhr es schafft neue, so dieses Gutachten. Dem Güterverkehr auf der Schiene nutzen diese Investitionsvorhaben nicht, beanspruchen aber fast alle Bundesmittel. Wir brauchen umweltverträglichen Schienengüterverkehr.“ S.R.

Das fragen Sie den Falschen. Ich hoffe der Grund dafür ist in Unkenntnis zu sehen. Denn diese scheint mir revidierbar.

11. „Was ist mit dem Güterverkehr? Den brauchen wir wirklich mehr! Die Sinnfrage von S21 ist nicht geklärt.“

Stuttgart 21 ist schlecht für den Güterverkehr. Der Markt Güterverkehr hat laut Landesregierung bis 2025 ein Wachstumspotential von 70%. Es ist davon auszugehen, dass Stuttgart 21 diesen umweltfreundlichen Zukunftsmarkt ausbremst, da die Neubaustrecke Investitionsmittel verschlingt, ohne tauglich für den Gütertransport zu sein. Dies bestätigt der Güterbahnverband Netzwerk Privatbahnen in aller Deutlichkeit.

„Die planerischen Fehler von S21, die nicht größere Zugabfertigung von S21 – wo soll da die Verbesserung sein?“

Ich vermute, diese Frage wird nicht explizit mir gestellt. Dass ich diesbezüglich keine Verbesserungen sehe, ist bekannt.

12. „wenn Offenheit und Transparenz die neue Devise der Regierung und der Bahn ist, warum werden dann die K21-Befürworter nicht am Stresstest beteiligt?“

Hierbei handelt es sich genau um jene Frage, die ich in der Diskussion aufgeworfen habe.

13. „Ist Stuttgart 21 unumkehrbar? Wann kommt die S-Bahn-Verlängerung Weil der Stadt-Calw? Der Kopfbahnhof in Stuttgart ist der pünktlichste zumindest in Deutschland Wieviel pünktlicher wird der Tiefbahnhof sein?“



Wenn wir den vermeintlichen Sachzwang über den politischen Willen stellen, verletzen wir das Demokratieprinzip von Landesverfassung und Grundgesetz auf das Schärfste. Folglich muss S21 umkehrbar sein.

Über den Zeitpunkt der S-Bahn-Anbindung möchte ich nicht spekulieren. Eine verlässliche Aussage dahingehend könnte ich nur als Mitglied einer Regierungsfraktion treffen. Sie müssen nämlich in diesem Zusammenhang bedenken, dass z.B. die Elektrifizierung der Strecke Ulm-Friedrichshafen seit Jahrzehnten in Wahlkämpfen versprochen wird, ohne dass jene, die bisher regiert haben, auf die Idee gekommen wären, dies in die Tat umzusetzen.

Mit dem Tiefbahnhof ist kein Integraler Taktfahrplan zu machen. Daher würde die Pünktlichkeit in der Fläche eingeschränkt werden.

14. „Bei Verzicht auf dieses Riesen-Investitionsprojekt: Wie kann Stuttgart und BaWü eine wirtschaftliche Spitzenstellung in D behalten/erreichen, wenn die zeitgemäße/moderne Anbindung der Bahn an die dt. und internationalen Metropolen an die Region/Städte im Umkreis und an die Messe Stuttgart sowie an den Flughafen Stuttgart nicht zügig realisiert wird?“

Die Zukunft erfordert von uns drei wesentliche ökonomische Veränderungen: 1. Bessere Ausbildung für alle. 2. Flächendeckend zuverlässiger Nah- und Regionalverkehr. 3. Bessere Inklusion von Frauen sowie von Menschen mit sozialer Benachteiligung und Migrationshintergrund in den Arbeitsmarkt.

Mit Verlaub: Aber was drei Minuten Zeitgewinn zwischen Metropole A und Metropole B damit zu tun haben sollen, ist mir ein Rätsel.

15. „Wer schützt die Polizisten bei den Demonstrationen vor Übergriffen (vor den Demonstranten)? Ist es in Ordnung, dass Arbeiter blockiert und angespuckt werden, nur weil sie ihre Arbeit verrichten um ihren Unterhalt zu verdienen?“

Ich halte diese Frage für suggestiv. Sie soll dazu dienen, die K21-Befürworter zu diskreditieren.

16. „Warum hat die Bahn nach jahrelanger Planung nicht von sich aus einen Stresstest durchgeführt, und zwar vor Baubeginn? Das muss doch einen Grund haben. Ich habe die Vermutung, dass dann frühzeitig bekannt geworden wäre, dass kostspielige Nachbesserungen notwendig werden.“

Siehe Frage 1)



17. „Wann muss der Stresstest beendet sein? Veröffentlichung und Diskussion der Ergebnisse mit wem?“

Mir ist es lieber, wenn solche Angelegenheit gründlich und zeitintensiv getätigt werden als schnell und schlampig. Daher setze ich an dieser Stelle kein zeitliches Limit.

Alle Beteiligten haben mehr Transparenz angemahnt. Also kann die diesbezügliche Devise nur lauten: Detaillierte Veröffentlichung der Ergebnisse und Einbezug der S21-Kritiker.

18. „Sollte auch zu K21 das Volk befragt werden?“

Ja. Ich bin selbstverständlich der Meinung, dass Verfahrensregeln universell zu gelten haben.

19. „Wer darf bei Projekten dann abstimmen? Welche Region?“

Nach dem Grundsatz, dass alle Betroffenen einbezogen werden müssen, bedürfte es einer Volksabstimmung auf Bundesebene. Da dies rechtlich momentan nicht möglich ist, ist ein solcher Volksentscheid auf den nächst untergeordneten Ebene vorzunehmen. Diese Ebene ist das Land.

20. Warum werden demokratische Entscheidungen von Grün und Rot-links nicht akzeptiert? Warum wird das Schlichtungsergebnis nicht akzeptiert?

Ich akzeptiere demokratische Entscheidungen. Dabei lautet die Definition von Demokratie, dass die Mehrheit der Bevölkerung das Recht hat, rechtsverbindliche Normen und Entscheidungen zu setzen. Diese Definition erfüllt S21 momentan nicht, da die parlamentarischen Entscheidungen hierzu einige Jahre zurück liegen. Seitdem haben sich der Kontext (Krise), die Finanzierung (Kostenexplosion) und das Empfinden weiter Teile der Bevölkerung (Demonstrationen und Ängste) bezüglich des Projektes verändert. Eine neue Abstimmung ist demnach notwendig, weil nicht garantiert werden kann, dass das durch die Zeit veränderte Projekt noch eine Bevölkerungsmehrheit besitzt. Diese Abstimmung bleibt uns die Landesregierung schuldig.

Ich akzeptiere die Schlichtung als das, was sie ist: Eine erörternde Expertenrunde, mit dem Zweck, das Thema für eine breite Öffentlichkeit transparent zu machen. Was sie nie konnte, war, einen rechtsverbindlichen Schiedsspruch zu fällen. Da in diesem Zusammenhang Heiner Geißler darauf hingewiesen hat, dass über den Schlichtungsspruch hinaus, weitere Demonstrationen zu erwarten und notwendig sind, sehe ich es als meine



Pflicht an, von meinem demokratischen Demonstrationsrecht gebraucht zu machen. Wer Demokrat ist, akzeptiert dies auch.

21. „Was müsste das Land an Strafen bezahlen, wenn es aus dem Projekt S21 aussteigt?“

Realistisch zwischen 600 Mio. und 1,5 Mrd. €. Im Vergleich zu den umweltbedingten volkswirtschaftlichen Folgeschäden handelt es sich dabei um eine kleine Summe.

22. „K21 ist weder planungs- noch baureif. Damit ist das Projekt nicht umkehrbar, oder?“

Auch wenn die letztliche Vollendung vom K21 längere Zeit in Anspruch nähme, könnte durch das Mosaikstein-Konzept dieses Projektes auf rasche Weise gewinnbringende bauliche Veränderung erzielt werden. Dies gleicht den Sachverhalt der Verzögerung aus.

Umkehrbarkeit ist immer eine Frage des politischen Willens. Ich finde mich nicht damit ab, dass unbelebte Gegenstände der Souverän von Entscheidungen sein sollen. (Nichts anderes besagen Sachzwangargumente.)

23. „S21: Da sind doch noch gar nicht alle Bauabschnitte planfestgestellt und genehmigt? Rheintalschiene: Sind die Verträge mit der Schweiz nicht auch rechtsverbindlich?“

Diese Widersprüche finde ich in der Tat hinterfragenswert. Die Frage muss aber jenen gestellt werden, die die politische Verantwortung für diese Widersprüche tragen.

24. „Kümmern sich unsere Abgeordneten auch darum, wo der gigantische Aushub von S21 abgeladen und wie er transportiert wird?“

Als Abgeordneter würde ich mich aus Gründen des Umweltschutzes und des Nutznießer-Prinzips dafür einsetzen, Aushub per Schiene zu transportieren. Ein adäquates Gutachten, das das ganze Ausmaß der Kontamination offenlegt, ist notwendig.

25. „Zusammenhang S21 und Erddeponie Thälesbach? Wie sieht es mit der Belastung durch den Straßenverkehr aus? Transport und Abraum?“

Siehe 24)



26. Ist Herrn Schmidt nicht bekannt, dass S21 ein reales Projekt ist, das sich in der realen Ausführung befindet?

Wenn Sie meinen Ausführungen zum demokratischen Diskurs gefolgt hätten, wären Sie nicht auf die Idee gekommen, mir eine Frage zu stellen, die versucht, mich als weltfremd zu konzeptualisieren.

So zeigen Sie, dass Sie das Problem der Mitbestimmungskrise in unserer Gesellschaft nicht begriffen haben.