

# Bilanz

## der Antworten auf den Offenen Brief

an die Amts- und MandatsträgerInnen im Raum Reutlingen von *Pro-S-21* vom 19.2.2013

### Die Politik antwortet nicht.

Unser Offener Brief vom 19.2.2013 war direkt an zwölf AdressatInnen gerichtet und wurde diesen per Mail zugestellt. Geantwortet haben uns vier von ihnen - die Herren Reumann, Kluck, Kober und Glück. Das erkennen wir ausdrücklich an. Trotzdem bleibt das Ergebnis niederschmetternd: Acht hielten es nicht einmal für erforderlich, eine Eingangsbestätigung zu geben - Frau Bosch, die Herren Abgeordneten Schmid, Beck, Hillebrand, Käppeler und Röhm sowie Herr Epp von der IHK und Landeshandwerkspräsident Möhrle. Ein solcher Verstoß gegen die Antwortpflicht widerspricht zunächst einmal den inzwischen weithin anerkannten *Prinzipien einer guten Verwaltung*. Und es bleiben Bekenntnisse wie „In Zukunft mehr Bürgerbeteiligung!“ (gerade in Bezug auf Großprojekte) leere Versprechungen. Frau Bosch hat geschworen: „ohne unterschied der Persohnen ein gleicher und unpartheyischer Amtmann zu seyn“ und die Abgeordneten bezeichnen sich als „Volksvertreter“ – davon sehen wir nichts! Sie haben sich aufs Werbefoto der S21-Befürworter gestellt, aber die meisten sind vor Ort der inhaltlichen Diskussion ausgewichen.

Unser Fazit: Keine Antwort ist auch eine Antwort!

### Die Kritiker von Stuttgart 21 sind *Mutbürger*!

... und keine *Wutbürger*, obwohl sie inzwischen viele gute Gründe für *Wut* hätten. Herr Kober zitiert in seiner Antwort den bekannten *Wutbürger*-Artikel von **Kurbjuweit** aus dem SPIEGEL vom 11. Oktober 2010 – über eine halbe Seite lang - um dann hinzuzufügen: „Ich mache mir Ihnen gegenüber diese Analyse ausdrücklich nicht zu eigen. Aber sie stimmt mich nachdenklich...“ Ja was will er uns denn sagen, der nach allen Seiten offene Liberale? Wozu das Zitat? Für uns heißt das: Das geschriebene Wort gilt nicht, es geht um Stimmungsmache!

Vielleicht hätte Herr Kober die eine Woche danach erschienene Antwort von Barbara **Supp** zur Kenntnis nehmen sollen - überschrieben „Die *Mutbürger*“! Sie zerpflückt das von Kurbjuweit „erfundene“ Klischee vom egoistischen, saturierten, zukunftsvergessenen und rechthaberischen Protestanten, der nichts anderes zu tun habe. Wir kennen diese Art der Diffamierung seit den Tagen von Whyl-Freund Filbinger ("Auswärtige und Kommunisten") und S21-Freund Mappus ("Berufsdemonstranten").

Inzwischen wird das *Wutbürger*-Klischee etwas feiner gepflegt. Herr Filbinger hatte noch die „Unregierbarkeit“ des Landes vorhergesehen, Herr Kober lässt in seinem Zitat Herrn Kurbjuweit sprechen, „Er [der *Wutbürger*] ... hebelt dabei das gesamte System aus.“ In Wirklichkeit wird das parlamentarische System mehr gefährdet durch geschlossene Reihen von Ja-Sagern und Abnickern nach dem Muster des Mappus-EnBW-Deals, als sich Abgeordnete zu Gehilfen eines milliardenschweren Verfassungsbruchs machen ließen. Dass sich die SPD bei S21 in derselben Weise verhält, ist für viele ihrer (ehemaligen) Mitglieder und Anhänger eine herbe Enttäuschung.

### **Die Befürworter von S21 kennen die Fakten nicht oder verschweigen sie.**

Frau Supp schrieb „Der Wunsch [der *Mutbürger*] ist, dass Parlamentarier tatsächlich immer wissen, wofür sie stimmen und warum.“

Die Antwort des FDP-Abgeordneten Glück enthält eine Reihe von Fehlern, die einem Parlamentarier nicht passieren dürften:

Beispiel 1:

Herr Glück *„Übrigens zählt die Wendlinger Kurve nicht zu Stuttgart 21 sondern zur Neubaustrecke nach Ulm.“*

Richtig ist: Nach dem Finanzierungsvertrag (§ 1,2) gehört eindeutig, was die Kosten angeht, zu S21: „Die Verbindungskurve aus Richtung Stuttgart in Richtung Tübingen wird aufgrund der Veranlassung dem Projekt [S21] zugerechnet.“

Übrigens: Wir werfen den S21-Befürwortern vor, dass sie im November 2011 ohne irgendeinen Vorbehalt zur Wendlinger Kurve für das Projekt geworben haben. Herr Kefer hatte am 10.10.2011 verkündet, dass die große, zweigleisige Wendlinger Kurve von der Bahn definitiv nicht gebaut wird. Die Befürworter wussten es damals besser oder hätten es besser wissen müssen, sie haben den Menschen vor der Volksabstimmung wesentliche Tatsachen verschwiegen.

Beispiel 2:

Herr Glück: *„Da vermutlich beides nicht eintreten wird, wird die Antragstrasse gebaut...“*

Richtig ist, dass für die „Antragstrasse“ 2002 der erste Antrag gestellt und dieser wie alle folgenden vom Eisenbahnbundesamt schon in der Vorprüfung als „mangelhaft“ zurückgewiesen wurde. Diese Zurückweisungen auf Grund mangelhafter Pläne sind von der Bahn verursacht. Der Zeitverzug beträgt mindestens vier Jahre, ohne dass sich ein grüner Verkehrsminister oder ein Projektgegner eingemischt hätte. Der inszenierte Filderdialog ändert daran nichts. Für die Fildern gibt es keinen Plan.

Beispiel 3:

Herr Glück: *„Wie Sie sicherlich wissen, ist es bei komplexen Großvorhaben normal, dass für nicht alle Abschnitte von Anfang an Planfeststellungsbeschlüsse vorliegen.“*

Richtig ist: Die Bahn hat dafür in ihrem Geschäftsbericht 2001 Grundsätze aufgestellt, die sie selbst bis heute ignoriert: „Insgesamt gilt für neue Projekte wie beispielsweise das Projekt Stuttgart 21 grundsätzlich, dass eine Umsetzung erst nach abgeschlossenem Planfeststellungsverfahren erfolgt.“ (Aus dem Kontext geht hervor, dass damit die Gesamtheit aller Planfeststellungen gemeint ist.)

### **Die Befürworter von S21 halten an der Ausstiegskostenlüge fest.**

Schon vor der Volksabstimmung wurde von der Bahn und den S21-Befürwortern mit einer Ausstiegskostenbehauptung Stimmung gemacht: 1,5 Mrd. Euro. Inzwischen wurden dieser Betrag u.a. von Herrn Rülke (FDP) und Herrn Schmiedel (SPD) aus dem Handgelenk auf bis zu 5 Mrd. Euro gesteigert. Sachverständige – nicht nur aus den Reihen der S21-Gegner - haben diese Hochrechnungen als dilettantisch entlarvt.

Soweit sie parteipolitisch motiviert sind, wundert uns das nicht. Sehr erstaunlich ist für uns, dass sich die Oberbürgermeisterin, der Landrat, der Finanz- und Wirtschaftsminister, die Vertreter von Industrie, Handel und Handwerk nicht der fachlichen Ressourcen in ihren Häusern bedient haben, um die von ihnen mitgetragene Ausstiegskostenbehauptung zu überprüfen. So ist es z.B. ausgesprochen unseriös, das Volumen von nicht realisierten Aufträgen in vollem Umfang als Kosten anzurechnen.

Herr Kober versteigt sich zu folgender Aussage: *„Ein Ausstieg würde rund zwei Milliarden Euro mehr kosten und damit die Deutsche Bahn deutlich stärker belasten als eine Fortsetzung des Projekts.“* Diese sinnlose Behauptung würde nicht einmal die Deutsche Bahn machen. Sie kommt - mit Hilfe ihrer Ausstiegskosten-Trickrechnung - auf einen hauchdünnen Überschuss von 77 Millionen Euro, wenn sie Weiterbau und Ausstieg nach ihren – für uns fragwürdigen - Zahlen vergleicht. Auf diesem Hintergrund kommt dem Streit um die Finanzierung des „veränderten“ Filderbahnhofs besonderes Gewicht zu.

### **Die Kostendebatte um den Filderbahnhof ist ein von den Befürwortern inszeniertes Manöver**

... um von der Planungsunfähigkeit der Bahn abzulenken. Herr Glück fordert Verkehrsminister Hermann auf, eine Kostenübernahmezusage zu machen. Von der Bahn werden „Mehrkosten“ in Höhe von 220 Mio. Euro geltend gemacht. Dazu hat der Geschäftsführer der Flughafen-GmbH, Herr Schoefer, am 11.12.2012 das Notwendige gesagt: *„Die Mehrkosten seien bislang gar nicht plausibel dargestellt. So könne er mit Zuschlägen für eine ‚ungenügende Planungstiefe‘ nichts anfangen. Sein Unternehmen werde jedenfalls nicht mehr bezahlen. ... Die Kostendifferenz zwischen Antrags- und Alternativtrasse könne erst dann beziffert werden, wenn definitiv feststehe, wie teuer die Antragstrasse sei.“* Für diese existiert in Wirklichkeit kein Plan. Im Übrigen war dieser „Filderbahnhof-Plus“ nicht die 1.Wahl der am Filderdialog beteiligten Bürgerinnen und Bürger (was häufig behauptet wird), sondern das Ergebnis einer Bewertung durch die Projektpartner.

Herr Glück: *Die nun für einen verbesserten Flughafenbahnhof entstehenden Mehrkosten möchte aus dem grünen Verkehrsministerium niemand übernehmen. Können Sie sich einen Neuwagen bestellen und dann sagen, statt des Golfs möchte ich jetzt einen Passat zum gleichen Preis?*

Die Bahn hat wiederholt erklärt, dass der Kostenrahmen für ein optimales Produkt Stuttgart 21 gültig und stimmig sei. Das Bild vom Autokauf ist zutreffend, aber umgekehrt: *„Können Sie als Autohändler einen Neuwagen zum Festpreis verkaufen und dann dem Käufer kurz vor der Auslieferung sagen, die Handbremse kostet extra?“*

### **Schlussappell an die Mitglieder des Reutlinger Pro-S21-Bündnisses:**

**Wir anerkennen jede Ihrer gemachten kritischen Äußerungen zu den Kostensteigerungen.**

**Wir halten aber an unserer grundsätzlichen Kritik fest: Sie haben die Bürgerinnen und Bürger vor der Volksabstimmung getäuscht. Sie haben behauptet, Stuttgart 21 bringe Vorteile für Reutlingen, die Region und das Land.**

**Nun zeichnet sich ein Desaster nach dem Muster des Berliner Flughafens ab, bei dem die Befürworter in Parlamenten, Ministerien und anderen Behörden versagt haben. Bei dem die Kritiker als *Fortschrittsfeinde* verleumdet und zum Teil mundtot gemacht wurden.**

**Wir fordern Sie nochmals auf, unsere Bedenken aufzunehmen und Ihre Position zu überdenken. Das sind Sie den Bürgerinnen und Bürgern der Region schuldig. Stoppen Sie ein Wahnsinnsprojekt, das noch viel mehr Milliarden verschlingen und die Stadt Stuttgart auf Jahre verwüsten wird. Und das wegen unkalkulierbarer Risiken möglicherweise niemals zuende gebracht wird. Setzen Sie sich mit uns für ein bürgerfreundliches, bezahlbares und funktionierendes Bahnsystem – auch für den Nah- und Regionalverkehr – ein!**

i.A. Beate Ehrmann