

Walter Sittler

Statement in der außerparlamentarischen Anhörung zu Stuttgart 21, 6. Mai 15 in Berlin

Worum geht es?

Das ist hier die Frage - Im Zusammenhang mit S21 gibt es ja viele, viel zu viele Fragen, vor allem unbeantwortete, z. B. diese: Ist es akzeptabel, dass Parlamente von der Bahn AG statt umfassende Informationen geschönte Zahlen und wahrheitswidrige Fakten aufgetischt

bekommen, um ihr genehme Beschlüsse zu erreichen, die dann als demokratisch legitimiert verkauft werden?

So geschehen bei S21 mit dem Bundestag, dem Landtag und dem Regionalparlament in B-W, dem Gemeinderat in Stuttgart.

Oder diese: müssen wir hinnehmen, wenn einige Parteien statt ihrer Verpflichtung zur politischen Meinungsbildung (dafür bekommen sie auch Steuergelder), wenn sie statt dessen Meinungsmache betreiben – gut zu beobachten während der Volksabstimmung in B-W. Da ging es nicht um Bürgerinformation, sondern um Sieg um jeden Preis, egal mit welchen Mitteln.

Und noch eine: Dürfen wir uns nicht wehren, wenn der Betreiber einen virtuellen Bahnhof einem auf realitätsfernen Parametern beruhenden Stresstest unterzieht, sich aber weigert den existierenden Bahnhof, einen der pünktlichsten und leistungsfähigsten Europas, mit denselben oder ähnlichen Parametern zu testen um überhaupt vergleichen zu können? Hätte sie das nämlich mit den o. a. Parametern getan, wäre die ohnehin größere Leistungsfähigkeit des bestehenden Kopfbahnhofs ins Unermessliche gestiegen und die ganze Befürworterargumentation hätte sich in Luft aufgelöst.

Wenn die Kontrollmechanismen in unserer stabilen und guten Demokratie versagen, was selten vorkommt – sind wir da nicht aufgerufen aufzustehen um den Schaden abzuwenden, der gerade sehenden Auges angerichtet wird? Mit Mitteln einer verfassungsmäßig zumindest umstrittenen Mischfinanzierung – die sich nur reiche Bundesländer leisten können?

Müssen wir nicht aufstehen, wenn sich die Chefredakteure Medien in einem Bundesland zum willfährige Lautsprecher einer Regierung und eines Konzerns machen, einer inzwischen abgewählten Regierung, die sich nicht scheute alarmierende Fakten zu Kostensteigerungen vor dem Koalitionspartner und den Bürgern geheim zu halten, bloß um nicht Fehler zugeben zu müssen, die zu einer Anpassung wenn nicht Abbruch des Projekts geführt hätten? Ein ehemaliger Chefredakteur einer Stuttgarter Zeitung tönte z. B. großspurig: Ohne uns hätte es S21 nicht gegeben. Stimmt vermutlich – hätten sie doch bloß an ihrer Berufsehre festgehalten.

Was soll man dazu sagen, dass die jetzt in einen einzigen Bahnhof investierte Summe ausgereicht hätte, um nicht nur den denkmalgeschützten Bahnhof zu r e n o v i e r e n , s o n d e r n l ä n g s t f ä l l i g e Eisenbahninfrastrukturprojekte in der ganzen

Bundesrepublik zu realisieren, z. B. Elektrifizierungen im Norden, Rhein-Ruhr Express, Erweiterung der Rheintalbahn, das alles stockt. Auch soll ja, nach Schweizer Vorbild, der Taktverkehr in Deutschland flächendeckend eingeführt werden – mit dem neuen Untergrundbahnhof wird die Region Stuttgart wohl für immer ausgeschlossen sein, zumindest

massivst beeinträchtigt. Der Taktverkehr, der selbst mit dem zerstörten Bahnhofsdenkmal auch jetzt noch möglich ist.

Ich könnte noch lange so weitermachen – über Architektur, Eisenbahnbundesamt, Städtebau usw. Nur noch eines: Müssen wir es aushalten, wenn Befürworter, auch in hohen Positionen, die Gegner von S21 beschimpfen und in ziemlich hässlicher Weise zu desavouieren versuchen, weil sie keine stichhaltigen Argumente haben und weil jene das angeblich bestgeplante Projekt als das bezeichnen was es ist?

Diese Antwort kann ich Ihnen geben: Ja, das muss man aushalten, das ist der Preis der Meinungsfreiheit und der wäre leichter zu ertragen, wenn diese Leute wenigstens **v e r n ü n f t i g ü b e r F a k t e n , G r u n d s ä t z e d e s**

Eisenbahnwesens und die Nutzung von 150 Jahren Erfahrung mit Eisenbahngebäuden zu reden bereit wären, anstatt dieses Wissen in einer erschreckenden **N o n c h a l a n c e ü b e r B o r d z u w e r f e n** und Ausnahmegenehmigungen für den Betrieb künftigen Bahnhof erteilen, bei denen einem Angst und Bange wird.

Oder wie erklären Sie sich die Aussage eines ehemaligen Verkehrsministers auf den Hinweis, dass der neue Bahnhof niemals das wird leisten können, was immer wieder heruntergebetet wird: Zeitnah zur Fertigstellung werde man die Leistungsfähigkeit prüfen.

Ja, und dann? Wenn's nicht passt – lässt man oben Gleise liegen, oder was? Für 10, 12 Milliarden?

Um all diese und noch viel mehr Fragen geht es. Deswegen kehrt keine Ruhe ein, weil etwas Falsches durch keinen Beschluss eines noch so wichtigen Organs ins Richtige umgemünzt werden kann.

Erlauben Sie mir zum Schluss noch einen inzwischen in Ruhestand getretenen hohen Angestellten der SBB zu zitieren, welcher für die viel gelobte Bahn 2000 in der Schweiz mitverantwortlich war. Diese saloppe Aussage machte er nach Sichtung der verfügbaren Unterlagen zu S21 und die Schweizer sind bedächtige Leute:

„Das ist der größte Blödsinn, den ich je gesehen habe.“