Kämpfen bis zuletzt

Zu "Umsturz auf schwäbisch", Thema der Woche vom 1./2. Februar:

Gegen massiven Widerstand

Wie kommt die Autorin dieses Artikels bloß auf die Idee, die "Machtverhältnisse im Südwesten" hätten sich "gründlich verschoben"? Ihr Artikel beweist doch das Gegenteil, nämlich dass die Kräfte und Gruppierungen, die das Projekt Stuttgart 21 gegen den massiven Widerstand der Bevölkerung der Region Stuttgart durchgesetzt haben, nach wie vor die Macht im Lande Baden-Württemberg innehaben, trotz einer grünen Regierungspartei und eines grünen Ministerpräsidenten.

Dass sich in den Reihen der S-21-Gegner nicht nur "Bürger" und "Wutbürger" versammeln, sondern auch eine größere Zahl namhafter deutscher, schweizerischer und österreichischer Bahnexperten, erfährt der Leser in dem Artikel nicht. Dafür wird eine ganze Spalte auf den Juchtenkäfer verschwendet, der in der seriösen Kritik an Stuttgart 21 nie auch nur die geringste Rolle gespielt hat, sondern von den Projektbetreibern zu einem propagandistischen Popanz aufgeblasen wurde, um den Protest gegen das Projekt zu verniedlichen und dem allgemeinen Spott preiszugeben.

Dass in Stuttgart nach wie vor jeden Montag Hunderte gegen S 21 demonstrieren, relativiert die Autorin durch den Vergleich mit den Zehntausenden, die es früher mal waren – es seien ja jetzt "nur noch zwei- bis dreihundert Menschen". Ich will das auf meine Art relativieren: Diese paar Hundert Leute, die nach zehn Jahren immer noch gegen das Projekt demonstrieren, wurden und werden von Politik und Regierung ignoriert; wenn aber irgendwo 100 Leute zweimal gegen eine geplante Windkraftanlage auf die Straße beziehungsweise Wiese gehen, überbieten sich dieselben Politiker und Regierenden in der Regel mit Respektbekundungen und erklären gerne, man könne Windräder nicht "gegen den Willen der Bevölkerung" durchset-Karl Heinz Siber, Sachsenheim



Montagsdemonstration gegen das Bahnprojekt Stuttgart 21 am Schlossplatz. Der Protest geht ins zehnte Jahr. FOTO: DPA

Geld für 1000 schönere Bahnhöfe

Der Umsturz in Stuttgart trifft uns alle: fast neuntausend Millionen Euro für einen einzigen Bahnhof! Dafür erleben wir tausend andere Bahnhöfe in jämmerlichen Zuständen, die für je neun Millionen einladende Verkehrsstationen hätten werden können! Schlimmer noch: Die neuntausend Millionen halbieren die Zahl der Bahnsteiggleise des jetzigen Bahnhofs und verhindern damit, dass die Zahl der Bahnreisenden - wie von der Bundesregierung avisiert - in dieser Region verdoppelt werden kann: München hat 32, Zürich 26, Nürnberg 18 Gleise, Stuttgarts Hauptbahnhof wird von heute 18 auf 8 Gleise reduziert! Prof. Dipl.-Ing. Karl-D. Bodack, Gröbenzell

Mit Zynismus und Juchtenkäfern

In nur sechs Jahren hat man in Zürich den dort bestehenden 26-gleisigen Kopfbahnhof um einen unterirdischen Durchgangsbahnhof mit vier Gleisen erweitert und damit 2014 seine schon vorher außerordentliche Kapazität nochmals erheblich gesteigert. Das kostete einschließlich aller Tunnel und Zuläufe knapp über zwei Milliarden Schweizer Franken. In Stuttgart wird dagegen für 8,2 Milliarden Euro (oder am Ende noch mehr?) seit nunmehr zehn Jahren der Bahnhof um die Hälfte der Gleise verkleinert und dabei seine Kapazität deutlich verringert. Der einmalige Zynismus, der in diesem gigantischen Infrastruktur-Rückbau liegt, hätte zumindest eine Er-

wähnung verdient - ebenso wie die von Anbeginn bis heute bestehenden K .- o.- Kriterien der sechsfach überhöhten Gleisneigung (bei der zum Beispiel Kinderwagen abrollen können), der zu eng dimensionierten Bahnsteige und des unzureichenden Brandschutzes. Dass der viel zu eng geplante Tiefbahnhof schon immer den Prinzipien des gewünschten Deutschland-Takts diametral entgegensteht, wird auch durch Beschwichtigungen aus dem Ministerium nicht besser. Genügend Raum für diese wichtigen Informationen hätte man sicher in der Spalte mit dem Artikel über den Juchtenkäfer finden können. Als Blitzableiter für Kritik hat der Käfer wohl im Laufe der Jahre genügend Aufmerksamkeit erfah-Prof. Dr. Wolfgang Hesse, München

Immobilienprojekt mit Bahnhof

In dem Bericht werden weder die Brandschutzmängel noch die Tatsache, dass S 21 bahnrechtlich kein Bahnhof, sondern eine Haltestelle ist, erwähnt. Denn die Haltestelle hat ein Gefälle von 15,1 Promille. Das sind auf die Länge eines ICE-Zuges gemessen zirka 6,50 Meter Höhenunterschied. Ein Bahnhof darf aber kein beziehungsweise in Ausnahmefällen nur ein geringes Gefälle haben. Bei einem derartigen Gefälle brauchen die Züge Feststellbremsen (wie eine Handbremse beim Auto). Die meisten Züge haben aber keine, müssen also teuer nachgerüstet werden, Das betrifft auch den TGV. Ob der französische Staat die Nachrüstung bezahlt oder Deutschland wegen des Verstoßes gegen das Diskriminierungsverbot anklagt, wird sich zeigen.

Der Grund für diesen Skandal liegt in der Tatsache, dass S 21 nie ein Bahnprojekt, sondern von Anfang an ein Immobilienprojekt war, wie der Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) 2006 schon feststellte: "Bei Stuttgart 21 handelt es sich nicht um ein Projekt des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege, sondern vorrangig um ein städtebauliches Projekt." Ein weiteres Indiz dafür, dass S 21 ein Skandal ist, ist die Tatsache, dass viele flammende Befürworter von einst auf Tauchstation sind. Die noch im Amt befindlichen sind mehr mit ihrer juristischen Absicherung beschäftigt als mit der Umsetzung des Projektes.

Rainer Markus Wimmer, Karlsruhe

Auf die Franzosen schauen

Wer einmal mit dem TGV von München nach Paris gefahren ist, kommt aus dem Staunen nicht mehr heraus. Für die knappe erste Hälfte des Weges in Deutschland braucht der Hochgeschwindigkeitszug vier Stunden. Kaum hat er die Grenze überschritten, geht es auf einmal mehr als doppelt so schnell. In zwei Stunden ist man in Paris. Ließe man auch die deutsche Strecke von Franzosen planen, wäre Stuttgart 21 kein Problem. Axel Lehmann, München