

An die
Süddeutsche. Zeitung
Abt. Leserbriefe, Bayern
Hultschiner Str. 8

81677 München

Leserbrief zur SZ vom 9.3. 2016, S. 3: „Tiefenentspannt“

Nach Jahren des Schweigens endlich eine Seite Drei zum Thema Stuttgart 21 – da horcht der neugierige Zeitungsleser auf! Endlich eine fundierte Recherche und Aufklärung über die Genese, die dubiosen Hintergründe und fatalen Folgen eines der größten Skandalprojekte der deutschen Nachkriegsgeschichte? Weit gefehlt: Stattdessen lesen wir einen „tiefenentspannten“ Bericht über den Fortgang des „Super-Verkehrsprojekts“ und die *Neue Heile Welt von Stuttgart*: Vieles „... geht schneller als geplant ..“ und ein wackerer Bauleiter muss „beweisen, .. dass wir als Ingenieursnation so etwas noch beherrschen .. . Eine wohlfeile Steilvorlage für die Tunnel-, Bau- und Bahnvergraber-Lobby sowie bangende B-W-Landtagswahlkämpfer! Am Schluss gibt es tatsächlich doch noch ein Problem: „. Ein Problem macht den Chef des Bauprojekts ratlos: Eidechsen. 'Die können alles ändern' ...“

Da bleibt auch der Leser ratlos, denn ihn bewegen andere Fragen:

- Wie konnte es zu einem Projekt kommen, bei dem ein voll funktionstüchtiger Großstadtbahnhof rückgebaut und einer der verkehrsreichsten deutschen Bahnknoten in ein enges Tunnelkorsett gezwängt wird – mit einer Kapazitätsreduktion (!) um mehr als ein Drittel (ca. 32 Züge pro Stunde statt gegenwärtig mehr als 50)?
- Wie lässt sich auf 8 Gleisen (der Größenordnung von Provinzbahnhöfen wie Aschaffenburg oder Friedberg in Hessen) ein Taktfahrplan abwickeln, bei dem zu den stündlichen Taktzeiten jeweils 14 Züge miteinander korrespondieren müssten?
- Wieso leistet man sich eine Neubaustrecke nach Ulm, bei der künftig die Züge um 300 m höher über Filder und Alb klettern müssen statt – wie es die Schweizer beim Gotthard-Tunnel vormachen – 600 Höhenmeter einzusparen?
- Wie lässt sich das Risiko einer Bahnhofs-Schräglage rechtfertigen, die alle eisenbahnrechtlichen Vorschriften um das 6-fache übersteigt und wie konnten diese ausgehebelt werden?
- Welche ungelösten Risiken und Beeinträchtigungen bergen die engen Bahnsteige und Zugänge für den Brandschutz, das Grundwassermanagement, der Nesenbach-Düker, eine Jahrzehnt-lange Mega-Baustelle, Baulärm und -verkehr, die kurz bevorstehende jahrelange Zerschneidung des Stuttgarter U-Bahnnetzes etc.?
- Wie konnte es bei der Schlichtung 2010 zu einem „Schlichterspruch“ (mit der Befürwortung des Projekts) kommen, der die Ergebnisse der vorangegangenen 8 Sitzungen konterkarierte? Was ist aus den Auflagen dieses Spruchs (9. und 10. Gleis, Erhalt der Gäubahn etc.) geworden?
- Warum wurde der „Stresstest“ von der Bahn und nicht von unabhängigen Gutachtern geführt und wie konnte er als „bestanden“ eingestuft werden, obwohl er in allen wesentlichen Kriterien versagt hat (nachzulesen unter http://wikireal.org/wiki/Stuttgart_21).
- Und schließlich: Wie konnten die Kosten auf jetzt schon 9,7 Mrd. Euro (6.8 für S21 + 2.9 für die Neubaustrecke nach Ulm, also nach aller Erfahrung im Endeffekt ca. 12 Mrd. Euro) explodieren, wo doch den Wählern bei der Volksabstimmung Ende 2011 noch 4.5 Mrd. Euro als *absolute Kosten-Obergrenze* versprochen worden waren?

Schade, dass eine solche Fundgrube für kritischen, investigativen Journalismus auch dieses Mal nicht gehoben wurde, bedauert

mit freundlichen Grüßen

Wolfgang Hesse