

Demokratische Entscheidungen gegen den Willen des Volkes

Stuttgart 21 sei demokratisch legitimiert, so heißt es von Seiten der Projektbetreiber. Im Widerspruch dazu stellt die Politik ihre Einflussmöglichkeiten immer wieder in Abrede:

- „Stuttgart 21 ist ein Projekt der Bahn.“
- „Die Bahn AG ist ein eigenständiges Privatunternehmen.“
- „Wir sind durch Verträge gebunden, können nicht zurück.“

Gleichzeitig soll das Projekt vollständig aus Steuermitteln finanziert werden.

Der tatsächliche Einfluss demokratischer Gremien:

Demokratie braucht Transparenz

Alle Beschlüsse demokratischer Gremien für Stuttgart 21 wurden unter der Prämisse viel zu niedriger Kostenrechnungen getroffen. Bis 2009 hielten die Projektbetreiber wider besseres Wissen offiziell daran fest, Stuttgart 21 werden nicht mehr als 3,1 Mrd. € kosten – und ließen es so absegnen. Für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm wurden bis 2010 nur 2 Mrd. € veranschlagt. Die aktualisierte Kostenrechnung wird bis heute geheimgehalten, obwohl diese Neubaustrecke zwingend notwendig ist, um aus Stuttgart 21 überhaupt einen Nutzen ziehen zu können.

Anfragen von SÖS, den Grünen und Linken im Stuttgarter Gemeinderat und im Landtag von Baden-Württemberg wurden nur ausweichend beantwortet. Die Regierung gab keine ihrem Wissensstand entsprechende, umfassende Auskunft.

Informationen zu Ungunsten von Stuttgart 21 werden den demokratischen Gremien vorenthalten (z.B. SMA-Gutachten zur mangelhaften Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs, vergl. Stern vom 8. Juli 2010 oder die aktuelle Kostenrechnung für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm). Dies bedeutet: Die ‚demokratischen Entscheidungen‘ bzgl. Stuttgart 21 wurden auf falscher Grundlage getroffen.

Demokratische Einflussnahme wird umgangen

Stuttgarts Oberbürgermeister Wolfgang Schuster wurde 2004 mit dem konkreten Versprechen wiedergewählt, im Falle von Kostensteigerungen eine Bürgerbefragung zu Stuttgart 21 durchzuführen. Dieses Wahlversprechen hat Herr Schuster nicht nur nicht eingelöst, durch verwaltungstechnische Tricks hat er im Jahr 2007 sogar ein Bürgerbegehren abgeschmettert:

Im Herbst 2007 haben 67.000 Stuttgarter Bürger für ein Bürgerbegehren gegen Stuttgart 21 unterschrieben. Damit wurden innerhalb von nur sechs Wochen mehr als drei mal so viele Unterschriften gesammelt, als notwendig gewesen wären.

Am 4. Oktober 2007 genehmigte der Gemeinderat folgenden Antrag: OB Schuster kann einen Ermächtigungsvertrag mit dem Land abschließen, wonach die Verhandlungsführung für die Finanzierung von Stuttgart 21 von der Stadt an das Land Baden-Württemberg abgetreten wird. In der selben Gemeinderatssitzung hatten die Projektgegner den Start des Bürgerbegehrens bekannt gegeben. Schon am folgenden Tag unterzeichnete Wolfgang Schuster diesen Ermächtigungsvertrag, der unter anderem dazu führte, dass vor dem Verwaltungsgericht der Bürgerentscheid für unzulässig erklärt wurde.

Durch gebrochene Wahlversprechen und Trickereien wurde die Stuttgarter Bevölkerung so ihrer Möglichkeiten der politischen Einflussnahme beraubt – laut Emnid-Umfragen lehnen 70% der Stuttgarter und 58% der Baden-Württemberger Bürger das Projekt Stuttgart 21 ab.



bitte wenden

Demokratisch getroffenen Entscheidung wird nicht umgesetzt

Die Betreiber von Stuttgart 21 versuchen nun offenbar, die eben erst getroffenen Sparbeschlüsse der Bundesregierung (demokratisch korrekt beschlossen) zu umgehen: Die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm fällt eindeutig unter die Sparvorgaben für das Bundesverkehrsministerium, da es sich um eine Neubaustrecke handelt, die weder begonnen noch vollständig planfestgestellt ist. Obendrein wird dieses Projekt nach der aktuellen Kostenrechnung wesentlich teurer als die bislang veranschlagten 2,1 Mrd. € (namhafte Bahnexperten gehen von mindestens 5 bis 6 Mrd. € aus). Der Kosten-Nutzen-Faktor für diese Strecke wird damit noch einmal deutlich schlechter. Das Projekt müsste also gestrichen werden.

Dem Bundesverkehrsministerium liegt die aktuelle Kostenrechnung vor. Das Ministerium hält diese Information aber geheim, um die Konsequenzen daraus – Streichung der Neubaustrecke – zumindest hinauszuzögern. Gleichzeitig wird versucht, diese Neubaustrecke mit Stuttgart 21 zu verknüpfen und unter dem Titel Stuttgart-Ulm als begonnenes Projekt darzustellen. In Stuttgart sollen mit dem Abriss des Bahnhof-Nordflügels in großer Hektik Fakten geschaffen werden.

Beschneidung des politischen Einflussbereichs

Wann immer eine politische Entscheidung gegen Stuttgart 21 eingefordert wird, verweist die Politik darauf, dass es sich um ein Projekt der Bahn AG handle. Da die Bahn AG ein privates Unternehmen sei, verbiete sich jegliche politische Einflussnahme. Dem steht entgegen, dass Stuttgart 21 durch Steuergelder finanziert werden soll; die Bahn AG ist zu 100% Bundeseigentum.

„Der Bundesrechnungshof hat untersucht, wer die Kosten trägt und festgestellt, dass der größte Anteil durch den Bund zu tragen sein wird. Deshalb sollte auch der Bund entscheiden, ob und in welchem Umfang das Projekt umgesetzt wird.“ (Aus dem Begleitschreiben zum Bericht des Bundesrechnungshofes über die Projekte Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm vom 30. Oktober 2008.)

Fakten schaffen

Ein CDU-Abgeordneter aus Stuttgart schlägt vor, ein Loch im Stuttgarter Bahnhof zu graben, so dass jeder sehe: Stuttgart 21 ist unumkehrbar.

Nicht nur in derartigen Auswüchsen ist das Bestreben offensichtlich, unumkehrbare Fakten zu schaffen:

- OB Schuster tritt Verhandlungsführung an das Land Baden-Württemberg ab und verhindert damit die Einflussnahme der Stuttgarter Bürger.
- Bahnchef Grube gibt grünes Licht für Stuttgart 21, obwohl die Sparmaßnahmen, die die Projektkosten unter die Grenzmarke von 4,5 Mrd. € drücken sollen, nicht geprüft und nicht genehmigt sind (vor allem die reduzierten Tunnelwandstärken sind nicht auf Umsetzbarkeit und Sicherheit geprüft).
- Baubeginn trotz fehlender Planfeststellung bzw. Genehmigung für wesentliche Teileabschnitte des Projekts und trotz unklarer Finanzierung für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm (ohne die Neubaustrecke ist der Tiefbahnhof Stuttgart 21 nicht nutzbar).
- Überstürzter Abriss des Bahnhof-Nordflügels.
- Trotz „Faktenschlichtung“ wird unvermindert weitergebaut, v.a. am Grundwassermanagement.

