

# Offener Brief

**Prof.Dr.Jürgen Rochlitz**  
Ex-MdB,Ex-MdL  
**Rosemarie Glaser**  
Ex-MdL  
E-Mail [jr.ahoi@online.de](mailto:jr.ahoi@online.de)  
[glaser79102freiburg@gmx.de](mailto:glaser79102freiburg@gmx.de)

Burgwald /Freiburg, den 21.  
Januar 2016

Lieber Winfried Kretschmann,

wir beide wenden uns heute als ehemalige Fraktionskollegen aus den Jahren 1988 bis 1992 an Dich, den Ministerpräsidenten des Landes Baden-Württemberg, den schon so titulierten Philosophen-Präsidenten.

Wir waren schon seinerzeit häufig anderer Meinung als Du. Dennoch waren wir, der eine für Umweltpolitik, die andere für Innenpolitik der GRÜNEN-Fraktion zuständig. Und heute geht es uns um ein wichtiges umweltpolitisches Datum: **drei Tage vor der Landtagswahl jährt sich zum 5. Mal die Katastrophe von Fukushima**, ca. einen Monat später jährt sich **Tschernobyl zum 30.Mal**.

Immerhin hat Fukushima und die Gegenposition zu Stuttgart 21 (S 21) den GRÜNEN die Mehrheit zusammen mit der SPD und den Ministerpräsidenten beschert.

Die GRÜNEN haben ebenso wie die Bundeskanzlerin die richtigen Schlüsse aus dieser Katastrophe gezogen.

Zu einer daraus resultierenden konsequenten Energiewende würde es aber auch gehören, endlich auf das Schilda-Projekt S 21 gänzlich zu verzichten, wie viele es seinerzeit von den GRÜNEN erhofft hatten.

Um dieses total verkorkste Projekt geht es uns heute, dessen Probleme keineswegs, wie Du so schön gesagt hast,“ Der Käs isch gessa“, erledigt sind.

Wir möchten mal in aller Kürze zusammenstellen, was diesen „Käse“ ungenießbar macht und unweigerlich zum Scheitern bringen muss:

- 1) Bau und folgende Infrastruktur erfordern deutlich **mehr Energie** als die weitere Nutzung des Kopfbahnhofs. Ja, S 21 wird zum Hauptklima-Killer im Südwesten, wenn die zu verbauenden Beton- und Stahlmassen mitberücksichtigt werden.
- 2) Die angestrebten Kosten (Bürgerentscheid 4,5 Mrd. €, DB-Grube: 6,8 Mrd. €, aber realistisch Vieregg&Rösler: 8-10 Mrd. €; R-Ostertag und P. Kappes: 9,8-12,6 Mrd. € bei Fertigstellung bis 2022-2025 + Kosten der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm: 3 Mrd. € offiziell, 5 Mrd. € geschätzt) werden mehrfach die den Bürgern versprochenen Kosten überschreiten.  
Hier könntest und solltest Du als MP Schluss machen!!  
Schließlich sind diese steigenden Kosten verknüpft mit parallel steigenden Energieverbräuchen gegenüber dem Kopfbahnhof und den zusätzlichen Kosten zur Vermeidung von Kollateralschäden durch Beton-Injektionen unter den Hangrutsch-gefährdeten Häusern.
- 3) Die Bau-Einzelheiten versinken – wie beim Berlin-Flughafen – in einem Detailsumpf, die unauflösbar sind: z.B. Längs-Schräglage des Bahnhofs, Brandschutz ohne Menschenschutz wegen zu geringer Kapazitäten der Treppenhäuser, Grund- und Abwassermanagement; Geologie der Tunnel und der bebauten Hänge, usw.
- 4) Gerade ein allseits beliebter Ministerpräsident muss nicht ein Projekt gewähren lassen, dessen Basis ein Schildbürgerstreich ohnegleichen ist:  
Wieso alle Medien, die verantwortlichen Parteien und Ministerien und leicht über 50 % der Wahlbevölkerung Baden-Württembergs beim Volksentscheid glauben konnten, dass ein achtgleisiger Tiefbahnhof 50% m e h r leisten sollte als ein 16-17-gleisiger Kopfbahnhof, bleibt den Märchenspezialisten oder Verschwörungstheoretikern überlassen.  
Tatsächlich wurde rechnerisch und an Hand historischer Belege längst nachgewiesen, dass S 21 deutlich w e n i g e r Züge

verkräftet als der Kopfbahnhof in Spitzenzeiten mit 50 Zügen maximaler Kapazität pro Stunde.

Also wird S 21 – und nicht der Kopfbahnhof – das künftige Nadelöhr für den Fern- und Nahverkehr sein, von dem sogar die Bundeskanzlerin gesprochen hatte.

Ein Stopp von S 21 ist sicherlich kostenträchtig, lieber Winfried, aber die Vermeidungskosten liegen mit Sicherheit deutlich unter den Gesamtkosten für ein Durchziehen des Projektes; Orientierung wäre dabei der von Grube genannte Betrag von 6,8 Mrd. €.

Dann blieben den Stuttgartern Jahre des Grauens in einer Stadt der ewigen Baustelle erspart; es bliebe ihnen ein funktionsfähiger Kopfbahnhof erhalten, der natürlich wieder ansehnlich und funktionstüchtig gemacht werden müsste. Die Idiotie des Schrägbahnhofs und eines supergefährlichen Brandschutzes blieben unrealisiert.

Wir glauben nicht, dass S 21 in den Augen der Bundeskanzlerin noch „Chefsache“ ist; da hat sie nun andere Probleme. Auch ihre Einschätzung „*an S 21 entscheide sich die Zukunftsfähigkeit Deutschlands und Europas*“ dürfte überholt sein. Im Gegenteil, es ist ein Beispiel für Überforderung von Verwaltungen, Regierungen und Kontroll-Institutionen.

Trotzdem bleibt die Frage nach dem Wie-weiter; ein Blick zurück auf ähnliche gescheiterte Projekte kann dabei helfen:

Nachdem 1985 das oberpfälzische Wackersdorf ausersehen wurde zum Standort einer Wiederaufbereitungsanlage für abgebrannte Uranstäbe, begann ein vierjähriger Widerstand gegen die Anlage, bis schließlich 1989 die Betreiber-Firma VEBA das Projekt einstellte, weil zu langsam und zu teuer.

Noch längeren Atem hat der Widerstand gegen den Schnellen Brüter in Kalkar bewiesen. Von 1974 bis 1991 wurde demonstriert. Gegen den Widerstand der Bundesregierung (sic!) wurde dann der schon 1985 fertige Reaktor 1991 von der Landesregierung Nordrhein-Westfalens stillgelegt und eingemottet – wg. „sicherheitstechnischer und politischer Bedenken“.

Wegen sicherheitstechnischer und bahntechnischer Bedenken müsste auch S 21 stillgelegt werden. Nur muss einer damit anfangen.

Der erste fallende Dominostein könnte der Bahnvorstand sein – dem bei Mrd.-Verlusten der Bahn-AG S 21 zu teuer und zu langwierig wird und dem eigentlich das Projekt quer zum aktuellen Massnahmenbündel zur Verbesserung des Service steht.

Dein Dominostein wäre die Kostenbeteiligung.

Zudem gibt es für Dich noch eine letzte Chance, als wirklich nachhaltig-souveräner Philosophen-Ministerpräsident in die Geschichte des Landes einzugehen.

Du müsstest die zugesagte Finanzierung des S 21 durch das Land blockieren, beenden und zu Fall bringen, dann könntest Du zum Vater einer zukunftsfähigen Bahnpolitik für den Südwesten werden.

Vielleicht eine Entscheidung, die Dir zum Ende der Legislaturperiode noch zusätzliche Resonanz und Bedeutung verschaffen könnte und damit den Wiedereinzug in die Villa Reitzenstein.

Genauso wie in den neunziger Jahren für Baden-Württemberg z w e i Sondermüllverbrennungsanlagen für nötig gehalten wurden und keine einzige gebaut wurde – ist heute der Tiefbahnhof S 21 nicht nur überflüssig, sondern in höchstem Maße schädlich. Seinerzeit führte Vermeidung und Recycling zum Umdenken, heute wäre es eine vernünftige Bahnpolitik mit einem Integrierten Taktfahrplan, der nur mit dem Kopfbahnhof möglich wird.

Und nur dann kann mit der Vermeidung von S 21 ein wesentlicher Beitrag zur Energiewende geleistet werden.

Hier sei der Klimaforscher Schellnhuber zitiert (SZ-Magazin Nr.3, 2016, S.26) “Ich glaube eher an Schumpeters Idee der Schöpferischen Zerstörung - eine industrielle Revolution wird durch die nächste abgelöst. Das alte System wird bedroht durch das neue. **Der hemmungslose Ressourcenverbrauch wird durch Nachhaltigkeit, durch Recycling ersetzt werden.**“

**Dem sollte sich der Ministerpräsident von Baden-Württemberg nicht entgegenstellen.**

Wir hoffen, dass diese Erinnerung und unsere Zusammenstellung der wichtigsten Defizite von S 21 Dich überzeugen, dass Du endlich den „Käs“ beendest.

Mit herzlichen Grüßen  
Rose Glaser und Jürgen Rochlitz