

Zwei interessante Online-Kommentare zu:

Hat die Stadt zu viel bezahlt?

15:44 Uhr, geschrieben von xxx

Staat im Staate

Das Bedrückende an diesen Vorgängen ist der Umstand, dass die Bahn über ihr Tun offenbar niemand Rechenschaft ablegen muss. Deshalb ist es ihr auch ziemlich egal, dass sie längst nicht mehr verständlich kommunizieren kann, was sie eigentlich vorhat. *Die Stuttgarter stehend staunend vor den unberechenbaren Bewegungen eines Kolosses, der als Fremdkörper im Stadtgefüge anscheinend unkontrollierte Bewegungsfreiheit hat, bis in die traditionellen Erholungsgebiete der Bewohner hinein.* Obwohl selbst Jurist, vermag ich die rechtliche Basis der Verflechtungen und Verfilzungen nur schwer nachzuvollziehen. Ernüchternd muss für jeden demokratisch gesinnten Bürger die Selbstherrlichkeit sein, mit der ein rücksichtslos gewinnorientiertes Staatsunternehmen dem eigentlichen Souverän gegenübertritt, die Belange des Gemeinwesens ignoriert und stets darauf vertrauen kann, dass niemand, auch nicht Recht und Gesetz, es aufhalten wird.

14:00 Uhr, geschrieben von yyy

Quo vadis, S-21?

Nur mal so ganz laienhaft: Ist nicht die **DB-Netz AG** zuständig für die Gleisanlagen? Liegt es daher nicht in deren Verantwortung, dass durch entsprechende Investitionen in deren Instandhaltung ein verkehrssicherer Betrieb gewährleistet ist? Hätte nicht der zukünftige Betreiber einen Anspruch auf einen ordnungsgemäßen Zustand der Anlagen bei deren Überlassung? Wäre es nicht an der Bahn, die hierfür über die, wie wir immer lesen, letzten 15 Jahre unrechtmäßigerweise eingesparten Investitionsmittel für den Substanzerhalt entweder in der Substanz doch noch zu verbauen, oder als Nachlass vom Kaufpreis abzuziehen, damit die SNAG die Gelder selber einsetzen kann? Muss die SNAG die Anlagen überhaupt erwerben, oder reicht der Nutzungsanspruch gegenüber der Eigentümerin aus? Nun - weder bin ich Jurist noch Kaufmann oder Verkehrsexperte ganz anders als Herr Kirfel, der die SNAG vertritt und mir bisher durch große Besonnenheit und Sachkenntnis aufgefallen ist. Die SNAG, wertere Projektbeklatzschers, und das Eisenbahn-gesetz - sofern Gesetze in unserem Land gegenüber der grassierenden Unsitte allgegenwärtiger Ausnahmegenehmigungen noch ernst genommen werden, sind die Achillesferse eines als Verkehrs-großprojektes getarnten Immobiliendeals, genannt S21.

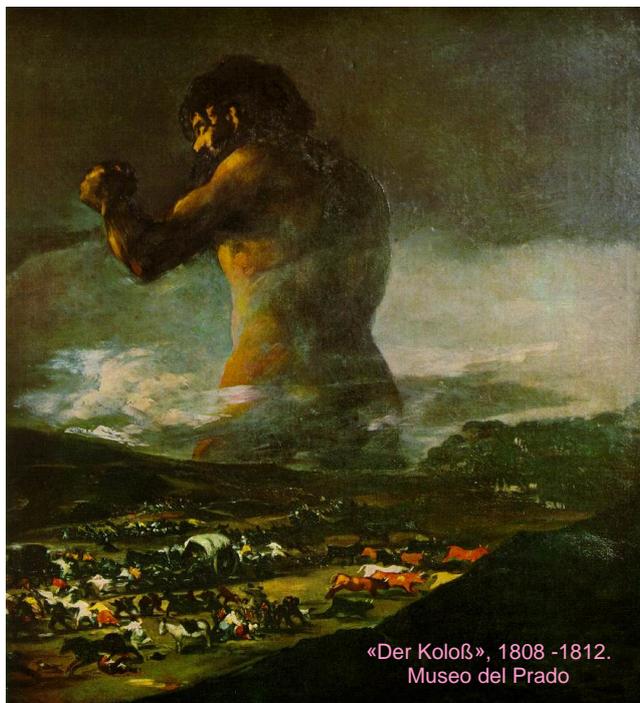
Anders als die gutgemeinten Bemühungen, gutgläubiger, rechtschaffener Bürger, zorniger **Parkschützer** und idealistischer **Aktionsbündler** spielt die SNAG in derselben Liga wie die Koalition der Projektbetreiber, versteht und spricht deren Sprache, denkt selber so. Hier treffen Wirtschaftsinteressen auf Wirtschaftsinteressen und nicht auf angeblich unzeitgemäßes Gutmenschentum. Hier hackt die **Krähe** der anderen dann doch auch gerne mal ein Auge aus wenn's ums eigene Überleben geht. Die SNAG wird die DB noch be-

schäftigen- dieser Schluss ist auch insofern zulässig, als man bei der SNAG bisher immer nur dann den Mund aufgemacht hat, wenn es etwas zu sagen gab - danach gefror Herr Grube und seinem Kumpel Ramsauer jedesmal das Benzin in den Adern und Herr Kefer sein sprichwörtliches Lächeln im Gesicht. Und alle die glauben, die SNAG wäre nicht in der Lage, den Kopfbahnhof alleine zu betreiben, denen sei gesagt: Die Annahme mag richtig sein, aber soweit wird es ohnehin nicht kom-

men. Da bei einem Teilerhalt der oberirdischen Infrastruktur das komplette, zusammengeschusterte Finanzierungsmodell des geplanten Tiefbahnhofs endgültig und offenkundig zusammenbräche, mit der Folge, dass sich dessen Bau nicht mehr lohnt und die Bahn, ggf. gemeinsam mit der **SNAG** einen ertüchtigten Kopfbahnhof betreiben wird... Und da ich gerade so elegant zu Ramsauer übergeleitet habe: S21 ist nur ein Baustein einer völlig verfehlten Bundesverkehrspolitik. Egal, ob die LKW auf den Autobahnen Schlange stehen, die Fahrgäste in den ICE gegrillt werden, ob Güterzüge aus schlecht gewarteten Gleisen hüpfen, die Berliner S-Bahnen noch immer nicht nach normalen Fahrplänen fahren, Bahnhöfe weiter verrotten etc., der Leidtragende ist immer der sog. „kleine Mann“ samt der kleinen Frau an seiner Seite (vulgo: Steuerzahler oder Stimmvieh- je nach Perspektive). Warum das Wut- und Mutpotential aus Stuttgart sich noch nicht mit dem der Millionen, durch eine miserable Verkehrspolitik Geschädigten bundesweit vereint und solidarisiert hat, ist mir ein Rätsel, welches möglichst bald die Vertreter der Parkschützer und des Aktionsbündnisses mal lösen sollten (am besten noch deutlich vor der Legitimationsposse, genannt „Volksabstimmung“). Auch von dem Verkehrsexperten Herrmann im grünen-roten Landtag würde ich mir diesbezüglich noch klarere Aussagen wünschen, eben auch, weil Verkehrspolitik nur teilweise Bahnpolitik ist und die Betroffenen nahezu niemanden ausschließen. Stuttgart 21 ist eben kein lokales Problem, als das es, leider auch von den Gegnern, immer wieder dargestellt wird- es ist nicht nur ein Bahnhof sondern ein Mosaikstein einer auf Bundesebene völlig verfehlten Verkehrs- und Wirtschaftspolitik. **Die**

Heuschrecken sitzen in

Berlin und raspeln von dort aus die Wiesen der Daseinsvorsorge und des Gemeinwohls in der ganzen Republik kurz und klein- nicht nur auf dem Verkehrssektor, und während der Stuttgarter Protest sich schon zur lokalen Folklore entwickelt, steht man sich auf den Bahnsteigen der Nation die Beine in den Bauch und auf den Autobahnen im Dauerstau, ohne zu bedenken: Sch... - Wir alle sind Stuttgart 21! Daher ist meine vorläufig größte Hoffnung die SNAG, wäre schön, wenn sich das ändern würde, denn die SNAG ist eine Vereinigung privater Anbieter einer ehemals öffentlichen Dienstleistung - was das bedeuten kann - nicht muss, wissen wir bereits seit der Privatisierung der Post, der Telekom, des Fernsehens etc...und natürlich der deutschen Bundesbahn- nebst Reichsbahn der ehem. DDR. Daher liebe Betroffene, statt noch einen neuen Button zu entwerfen und bereits heute die Planungen für das 250. Jubiläum der Montagsdemos vorzubereiten wäre es an der Zeit, den Rest der Republik endlich aufzuwecken und für vernünftige Verkehrspolitische Voraussetzungen zu kämpfen- bundesweit.



«Der Koloß», 1808 -1812.
Museo del Prado

Anders als die gutgemeinten Bemühungen, gutgläubiger, rechtschaffener Bürger, zorniger **Parkschützer** und idealistischer **Aktionsbündler** spielt die SNAG in derselben Liga wie die Koalition der Projektbetreiber, versteht und spricht deren Sprache, denkt selber so. Hier treffen Wirtschaftsinteressen auf Wirtschaftsinteressen und nicht auf angeblich unzeitgemäßes Gutmenschentum. Hier hackt die **Krähe** der anderen dann doch auch gerne mal ein Auge aus wenn's ums eigene Überleben geht. Die SNAG wird die DB noch be-