

**An die Vertreter der
deutschen Medien**

München, 30. Dezember 2010

**Mobil in Deutschland e.V. fordert für 2011:
Schluss mit der „Dagegen Republik“!**

Die Schwaben gehen auf die Straße, der Rest Deutschlands reibt sich verwundert die Augen: Die Proteste gegen das Infrastrukturprojekt „Stuttgart 21“ haben die Republik aufgerüttelt. Was ist da los in Baden-Württemberg? Warum ziehen schwäbische Hausfrauen zusammen mit aus Berlin angereisten Linkschaoten und gut situierten Stuttgarter Banker auf die Straße?

Stuttgart 21 – quo vadis Deutschland 2011? Stuttgart liegt in einem engen Tal. Das führt dazu, dass die Schienenwege zum bisherigen Kopfbahnhof über ein sehr langes Weichenfeld geführt werden müssen. Diese rund 100 Hektar große Gleislandschaft mitten in der Innenstadt ist nicht nur - außer für Eisenbahnfans - ein optischer Makel, sondern auch eine tägliche Qual für alle Pendler und Reisenden. Die Züge müssen hier im Schneckentempo über die vielen Weichen kriechen, der Zeitverlust ist enorm. Seit 1980 gibt es erste Pläne, die Gleise unter die Erde zu verlegen und den Kopfbahnhof in einen Durchgangsbahnhof umzuwandeln. Gleichzeitig soll die Strecke Stuttgart-Ulm erneuert und ausgebaut werden. Das Ganze ist ein Herzstück der geplanten Europäischen Bahn-Schnellstrecke Paris–Budapest. Vor allem Südwestdeutschland würde von den kürzeren Fahrzeiten profitieren. Seit 1995 steht eine erste Machbarkeitsstudie. Das Projekt wurde nach allen Regeln des Rechtsstaates ausgeschrieben, Einwände berücksichtigt, schließlich erfolgte die Planfeststellung, 2006 stimmte der Landtag von Baden-Württemberg dem Projekt zu, Ende 2008, mit der Verabschiedung des Haushalts 2009, der Bundestag. Auch eine Schlichtung, die vor allem von den Gegnern des Projektes angerufen wurde kam jetzt zu dem Schluss: der Bahnhof muss gebaut werden.

Stuttgart 21 ist 2010 und wohl auch 2011 das Schlagwort für demokratische Mitbestimmung, aber auch für kollektive Verhinderung und Synonym einer grünen „Dagegen Republik“. Mobil in Deutschland e.V. wollte es genau wissen und startete Ende des Jahres eine große Online-Umfrage. 7960 Personen haben teilgenommen und überraschende Ergebnisse geliefert: Mittlerweile scheint es in der Bevölkerung eine klare Mehrheit für Stuttgart 21 zu geben. Damit scheint sich der „Wind gedreht“ zu haben. Unsere Umfrage kommt zu dem aktuellen Ergebnis: 58 % der Befragten befürworten das Projekt rund 37 % der sind dagegen. Eine ähnliche Meinungsentwicklung spiegelt sich auch bei Facebook wieder: Dort gibt es die Gruppe „Kein Stuttgart21“ mit rund 98.000 Teilnehmern und eine größere Gruppe „Für Stuttgart 21“ mit rund 127.000 Teilnehmern.



Der Abstand der beiden Gruppen, die in einem direkten verbalen Wettbewerb stehen wird seit einigen Wochen von Tag zu Tag größer - zugunsten der Befürworter.

Der Kampf um Stuttgart 21 ist längst zum traurigen Symbol der neuen deutschen "Dagegen-Republik" geworden. Protestler rauben Deutschland den Atem, stehlen dem Land seine Zukunft. Wo immer in Deutschland die Politik ein Großprojekt plant, wo immer Infrastruktur-Neubauten entstehen sollen, kommt es zu Protesten, bremst, blockiert und verzögert eine Fraktion.

Beispiele gibt es in Deutschland an jedem Eck:

TRANSRAPID:

Im März 2008 scheiterte die Transrapid-Strecke vom Münchner Hauptbahnhof zum Flughafen. Das Münchner Magnetschwebbahnprojekt wurde nach langen Bürgerprotesten, die die Kosten explodieren ließen (statt der ursprünglichen 1,85 Milliarden war irgendwann von 3 Milliarden Euro die Rede), zu den Akten gelegt. Und das, obwohl der Bund sich damals bereit erklärt hatte, die Hälfte der Baukosten zu übernehmen. Doch Deutschland schien noch nicht reif genug für so ein zukunftssträchtiges Projekt zu sein. Im März dann beschloss die ThyssenKrupp Transrapid GmbH, den Standort Deutschland zu schließen, überlegt die Transrapid-Lizenzen in die Volksrepublik zu verkaufen. Deutschland verkauft sein Hightech an China. Und was passiert am Münchner Flughafen? Die Alternative, der Munich Airport Express, der von den Gegnern so hoch gelobt wurde ist kläglich in der Versenkung verschwunden.

MÜNCHNER AUTOBAHNRING SÜD:

Seit 1936 existieren Pläne für einen Autobahnring Süd. "Der Südring ist sinnvoll und machbar", kommt eine Studie der Autobahndirektion zu dem Schluss. Geschätzte 60.000 Fahrzeuge pro Tag könnten München auf dem rund 1,2 Milliarden Euro teuren Südring umfahren. Das bedeutete dann in und um der schönen bayrischen Landeshauptstadt weniger Lärm, weniger Umweltverschmutzung, weniger Unfälle, Verletzte und Tote. Warum wurde trotzdem nicht schon längst der erste Spatenstich getan? Weil der Aufschrei der südlichen Gemeinden, alles wohlhabende Münchner, enorm ist. Die Politiker fürchten um Stimmen, der Anwohner um seine Immobilienpreise und die Schönheit seiner privaten Vorgärten.

BERLINER STADTAUTOBAHN A100:

Die Berliner Stadtautobahn soll verlängert werden: vom Dreieck Neukölln bis zum Treptower Park, in einem zweiten Schritt durch den Stadtteil Friedrichshain bis zur Frankfurter Allee. Die 420 Millionen Euro teure Strecke, die vom Bund finanziert wird, führt durch Wohngebiete im dicht besiedelten Innenstadtring. 2011 soll der Bau beginnen. Im Koalitionsvertrag der rot-roten Landesregierung ist der Weiterbau der A100 vorgesehen, CDU und FDP sind ebenfalls dafür - genau wie die Wirtschaftsverbände. Durch die Autobahn werde das Zentrum vom Autoverkehr entlastet, und der Ostteil besser angebunden, so die Argumentation. Trotzdem: Die Linken, die Grünen und ein Teil der SPD lehnen den Weiterbau ab, nennen ihn "verkehrspolitischen Unsinn".

OLYMPISCHE WINTERSPIELE 2018:

München will die erste Stadt werden, die nach Olympischen Sommerspielen auch Winterspiele ausrichtet. Und zwar gemeinsam mit Garmisch-Partenkirchen, Murnau und Schönau am Königssee im Jahr 2018. Die Spiele würden rund 3 Milliarden Euro kosten. Die Bewerbung läuft - doch zuerst stimmten die Bürger von Oberammergau dagegen, sagten die Partnerschaft mit München ab. Dann regte sich Protest in Garmisch: Aus Naturschutzgründen weigerten sich Landwirte, Wiesen für den Bau des olympischen Dorfs zu verpachten. Kommunalpolitiker aus Garmisch fürchten die mit Olympia einhergehende Verschuldung, fordern eine Bürgerabstimmung. Bayerns



Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU) versucht zu vermitteln. Im Juli 2011 entscheidet das Internationale Olympische Komitee.

DOCH ES GEHT AUCH ANDERS:

FREIE FAHRT AUF DER A96 MÜNCHEN LINDAU

„Nach 40 Jahren Planung und 32 Jahre nach Beginn der ersten Bauarbeiten ist die Bundesautobahn A 96 nun vollendet“, freute sich Baden-Württembergs Ministerpräsident Günther Oettinger im vergangenen Jahr und mit ihm feierten Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer und der bayerische Innenminister Joachim Herrmann. Keine andere Autobahn in Deutschland hatte so eine lange Geschichte hinter sich, denn die Planungen für die A 96 reichen bis in die sechziger Jahre zurück. Der entscheidende Schritt zum Bau erfolgte anlässlich der Olympischen Spiele 1972 in München. Viele Teilabschnitte der A 96 verzögerten sich immer wieder aufs Neue, sei es in Folge von Klagen und Einsprüchen oder auch nur, weil der Bund gerade mal wieder kein Geld hatte. Heute aber sind alle heilfroh, dass die A 96 fertig ist.

AUSBAU FLUGHÄFEN

Erst schimpfen, dann feiern: Nehmen wir die Flughäfen München und Frankfurt. Beide sind mittlerweile eine der bedeutendsten europäischen Drehkreuze im weltweiten Flugverkehr. Hinzu kommt: Die Flughäfen München & Frankfurt sind wichtige deutsche Jobmaschinen und Wirtschaftsmotoren. Ohne sie würde hierzulande fast nichts mehr gehen. Rückblickend also sind alle heilfroh, dass es sie gibt, diese beiden Flughäfen. Selbst die, die damals das Gelände stürmten, sich mit der Polizei Startbahnschlachten lieferten steigen dort heute gerne in eine Maschine.

DER NEUE BERLINER FLUGHAFEN

Und dann wäre da noch die Großbaustelle rund um den Flughafen Berlin Brandenburg International, kurz BBI. Schon jetzt ist er das wichtigste Infrastrukturprojekt Ostdeutschlands – und ein entscheidender Wachstumsmotor für die gesamte Hauptstadtregion. Im Juni 2012 soll er eröffnet werden. Proteste gibt es trotzdem. Doch anders als in Stuttgart geht es in Berlin nicht um die Realisierung eines Projekts: BBI ist bereits größtenteils realisiert, der Flughafen selbst ist nicht Kern der Debatte. Noch entscheidender: die Interessen der Projektpartner, des Bundes und der Länder Berlin/ Brandenburg, unterscheiden sich nicht sehr von denen der Protestierenden. Die Forderung nach einer maßgeschneiderten Lösung für den BBI auf Basis der seit Jahr und Tag bekannten Grobplanung der Flugrouten ist weitgehend konsensfähig. Diese Lösung muss die Besonderheiten eines stadtnahen Standorts genauso berücksichtigen wie die betrieblichen Anforderungen des Flughafens. Ziel muss eine zügige Festlegung der endgültigen Flugrouten sein, um Planungssicherheit für alle Beteiligten zu schaffen.

WALDSCHLÖBCHENBRÜCKE

Heftig gestritten wird auch im Raum Dresden. Die Waldschlösschenbrücke, die sich dort nach jahrelangen Auseinandersetzungen nun endlich doch im Bau befindet, gehört zu einem der umstrittensten Projekte in Deutschland. Ihretwegen geriet das Elbtal auf die Rote Liste des gefährdeten Welterbes und verlor schließlich drei Jahre später seinen Welterbe-Titel und dennoch: Die Bürger befürworteten diese Brücke. 2005 sprach sich bei einem Bürgerentscheid 2005 eine Mehrheit von 68 Prozent für den Bau aus. Im Juni 2011 sollen die ersten Fahrzeuge darüber rollen. Wenn bis dahin nicht weitere Eilanträge dazwischen kommen...



„Schluss mit der „Dagegen Republik“ in 2011!

Ob Olympia, Autobahnneubau, Flughäfen oder Bahnhöfe. In Deutschland gibt es viele offene Baustellen. Die Fertigstellung dieser Großprojekte erfordert Mut. Bauen und Gestalten kostet Geld – und hat dafür auch einen nachhaltigen Wert. „Schluss mit der grünen „Dagegen Republik“ in 2011! Wir fordern für 2011 eine Politik, die dieses Land voranbringen will und Zukunft gestalten möchte und nicht gegen jede Straße, gegen jede Brücke, gegen jede Zugverbindung oder gegen jedes Stromkabel zu Felde zieht,“ so Dr. Michael Haberland 1. Vorsitzender von Mobil in Deutschland e.V.

Wir bitten um Veröffentlichung!

Sollten Sie noch weitere Fragen haben, freuen wir uns auf Ihren Anruf oder eine Email.

Mehr Informationen zu Mobil in Deutschland e.V. gibt es auf www.mobil.org

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Michael Haberland

1. Vorsitzender

