



Warum Tiefgekühltes manchmal besser ist als frische Ware

► Seite 22

STUTTGARTER NACHRICHTEN

Wie aus Bobbele Herr Becker wurde

► Seite 26



Nummer 38 · 7. Woche · 72. Jahrgang · FI

Mittwoch, 15. Februar 2017

www.stuttgarter-nachrichten.de · € 1,80 · E 4063

Champions League aktuell

Benfica Lissabon – Borussia Dortmund 1:0
Paris Saint-Germain – FC Barcelona 4:0

► Seite 24

Stuttgart und Region

Den Fischen im Neckar geht es schlecht

► Seite 19

Die Seite Drei

Wie Verbraucher das Wetterchaos in ihrem Geldbeutel spüren

► Seite 3

Panorama



Foto: dpa, Sigenis, Getty, t-galeri – Fotolia

Schlagersängerin Wencke Myhre feiert ihren 70. mit 7000 Menschen

► Seite 8

Wissenswert

So sicher ist Online-Banking

► Seite 28

KINDER-NACHRICHTEN

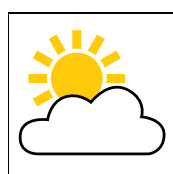
In Kalifornien blicken derzeit Tausende besorgt auf einen Staudamm

► Seite 7

Inhalt

Politik	2 – 4
Landesnachrichten	5/7
Panorama	8
Wirtschaft	9 – 12
Kultur	13 – 14
Stuttgart und Region	15 – 19/22
Impressum	16
Notdienste	20
Veranstaltungen	20 – 21
Fernsehprogramm	21
Sport	23 – 26
Familienseite	27
Wissenswert	28

Wetter



Mittags 11°
Nachts – 2°

Teils Nebel, nach dessen Auflösung Sonnenschein
► Seite 18

Feinstaubalarm Im Stadtgebiet Stuttgart ist derzeit Feinstaubalarm ausgerufen.

Kontakt

Redaktion: 07 11 / 72 05 - 0
Leserservice (Abo): 07 11 / 72 05 - 61 61



Einmalig: Kulturquartier Stuttgart



Foto: Lichtgut/Max Kovalenko

Viele kulturelle Einrichtungen finden sich in Stuttgarts Zentrum zwischen Staatsgalerie, Altem Schloss und Kunstgebäude. 2002 prägte unsere Zeitung den Begriff Kulturquartier.

Nun gewinnt die Diskussion wieder an Fahrt. „Stuttgarts Innenstadt zeichnet sich aus durch eine intensive Dichte kultureller Einrichtungen auf höchstem Niveau. So was finden Sie

nirgends. Wir müssen das pflegen, erneuern, ausbauen und gut miteinander verbinden“, sagte OB Fritz Kuhn unserer Zeitung.

► Seite 3

Staatspensionen: Landtag setzt Beschluss aus

Expertenkommission prüft Altersversorgung für Abgeordnete

VON NILS MAYER

STUTTGART. Die Landtagsfraktionen von Grünen, CDU und SPD haben die bereits beschlossenen Neuregelungen zur Altersversorgung für Parlamentarier im Landtag vorerst ausgesetzt. Das teilten die Fraktionspitzen nach internen Beratungen am Dienstag in Stuttgart mit. Sie reagierten damit auf die massive Kritik aus der Öffentlichkeit. Unabhängige Experten sollen nun die Wahlmöglichkeit für die Abgeordneten zwischen einem Zuschuss zur privaten Altersvorsorge und einer lukrativeren Staatspension bewerten.

Der Landtag hatte vergangene Woche im Eiltempo die umstrittenen Neuregelungen für Abgeordnete beschlossen. Verbände, Gewerkschaften, Bürger, aber auch eigene Parteimitglieder tobten. Ministerpräsident Winfried Kretschmann sagte, er könne die Empörung in der Öffentlichkeit verstehen.

► Leitartikel Seite 2
► Landesnachrichten Seite 5

Stadt und Land drohen hohe Mehrkosten bei Stuttgart 21

Exklusiv Experten geben Klage der Bahn gute Chancen – Prozess kostet Millionen

Die Bahn hat die Projektpartner bei Stuttgart 21 verklagt, weil sie deren Beteiligung an Mehrkosten von bisher zwei Milliarden Euro will. Fachjuristen sehen gute Chancen für einen Erfolg.

VON JÜRGEN BOCK

STUTTGART. Kurz vor Weihnachten hat die Deutsche Bahn Klage am Stuttgarter Verwaltungsgericht eingereicht. Sie will damit erreichen, dass die Projektpartner Land, Stadt, Flughafen und Region sich über die bisher vereinbarten Beträge hinaus an den Kosten für Stuttgart 21 beteiligen. Es geht um zwei Milliarden Euro, die im Finanzie-

rungsvertrag nicht enthalten sind. Die Projektpartner lehnen eine Beteiligung kategorisch ab und sehen sich dabei im Recht.

Wenn man unabhängigen Fachleuten glaubt, könnte sich diese Haltung als falsch erweisen. Für den auf Baurecht spezialisierten Mainzer Rechtsprofessor Axel Wirth ist die Lage eindeutig: „Alles spricht dafür, dass alle Parteien Mehrkosten übernehmen müssen“, sagte er unserer Zeitung. Im Finanzierungsvertrag finde sich kein Hinweis darauf, dass die Bahn allein entstehen müsse. Er empfiehlt Stadt und Land, Rücklagen zu bilden: „Da könnten immense Kosten auf die Projektpartner zukommen. Es wäre fast schon fahrlässig, sich darauf nicht vorzubereiten.“ Das sieht auch Oliver Hutmacher von der Arbeitsgemeinschaft Bau- und Im-

mobilienrecht so: „Für mich bleibt da nur die Frage nach der Höhe der Beteiligung.“ Die Juristen glauben deshalb, dass es gar nicht zum Prozess kommen könnte, sondern zu einer außergerichtlichen Einigung.

Sollten doch die Gerichte entscheiden, könnten laut internen Berechnungen der Bahn pro Instanz zwei Millionen Euro Gerichts- und Anwaltskosten auf die Beteiligten zukommen. Sollten die Richter zum Schluss kommen, die Projektpartner müssten dieselben Anteile übernehmen wie im bereits ausgeschöpften ersten Risikotopf, könnte das für die Stadt Mehrkosten in Höhe von rund 360 Millionen Euro bedeuten, für das Land gar von 774 Millionen Euro.

► Kommentar
► Stuttgart und Region Seite 15

Wird Opel bald französisch? Peugeot prüft Kauf

RÜSSELSHEIM (dpa). Der traditionsreiche Autobauer Opel könnte bald ein Teil des französischen Autokonzerns PSA Peugeot Citroën werden. PSA sowie der Opel-Mutterkonzern General Motors (GM) bestätigten am Dienstag Gespräche über einen Verkauf des GM-Europageschäfts an die Franzosen. Ob eine Einigung erzielt werde, sei jedoch noch ungewiss. Zum Europageschäft von General Motors gehört neben Opel die britische Schwestermarke Vauxhall.

Bundeswirtschaftsministerin Brigitte Zypries kritisierte das Vorgehen der Autobauer Es sei „inakzeptabel“, dass die beiden Unternehmen Betriebsrat, IG Metall sowie Landes- und Bundesregierung vorab nicht von ihren Plänen informiert hätten, sagte die SPD-Politikerin in Berlin.

► Wirtschaft Seite 10

Die CDU wird zur Spaßpartei

Hoho! Haha! Die Union ist voll gut drauf. Im Ernst! Am Dienstag bestritten führende Vertreter von CSU und CDU, dass bei ihnen angesichts sinkender Umfragewerte diese Stimmung herrsche. Hohorst Seehofer und Angelahaha Merkel haben sich demnach beim letzten Spihitzentreffen vor Lachen kaum mehr eingekriegt. „Ich bin willens, fröhlich in den Wahlkampf zu gehen, um für eine gute Zukunft Deutschlands zu streiten“, soll Merkel intern gesagt haben. Auf den Plakaten für die Bundestagswahl in diesem Herbst will die CDU mit dem Slogan „Wieher schaffen das!“ dem Wähler verkichern, dass sie noch Humor hat. Sollte es dennoch nicht für den Chefposten reichen, strebt die Union das Amt des Bundestagswahlpräsidenten an. (ra1)



2018 erste Fahrverbote für Diesel absehbar

STUTTGART (ks/jos). Dieselaautos mit einem Umweltstandard schlechter als Euro 6 sollen im Jahr 2018 an Tagen mit Feinstaubalarm nicht mehr im Stuttgarter Talkessel fahren. Das ist vom Landesverkehrsministerium am Dienstag im Rathaus signalisiert worden. Das Ministerium favorisiert die Einführung der Blauen Plakette für moderne Fahrzeuge zwei Jahre früher als bisher angedacht. 2020 könnte die Regelung dann auf die komplette Umweltzone Stuttgart ausgedehnt werden. Die Blaue Plakette wird von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) jedoch abgelehnt. Deshalb kommen alternativ Verkehrsbeschränkungen nach dem Straßenverkehrsrecht in Betracht. Das wirtschaftliche Leben werde weitergehen, sagte OB Fritz Kuhn (Grüne).

► Stuttgart und Region Seite 17

Kommentar

Dünnes Eis

Stuttgart 21 könnte für Stadt und Land viel teurer werden als gedacht

VON JÜRGEN BOCK

Die Deutsche Bahn baut einen Bahnhof. Mit viel Tunnels und Geleisen und bisher ohne Eisenbahnverkehr, doch der soll ja noch kommen. Aber sie macht das nicht allein. In einem Finanzierungsvertrag genannten Abkommen erklären Land, Stadt, die Flughafengesellschaft und der Verband Region Stuttgart das gemeinsame Interesse an dem schönen neuen Bahnhof. Und sie untermauern das Ganze mit genau geregelten finanziellen Beiträgen. Ja, sie bauen sogar noch einen Risikotopf ein, falls der schöne neue Bahnhof doch ein bisschen teurer wird als gedacht. Auch dafür sind die Anteile präzise benannt. Weitere Mehrkosten sind nicht mehr explizit aufgeteilt – aber dummerweise aufgetreten. Bisher zwei Milliarden Euro.

Der Laie könnte jetzt sagen: Es klingt logisch, dass alle Projektpartner, die den Bahnhof wollten und ihn bis dahin gemeinsam bezahlt haben, auch für diese zusätzliche Summe gemeinsam einstehen. Das aber sehen die Partner der Bahn vollkommen anders. Bis hierher und nicht weiter, zahlt euren Bahnhof doch allein, rufen sie wie aus einem Mund. Das ist verständlich, wirkt aber wackelig.

Nun ist man vor Gericht und auf hoher See bekanntlich allein in Gottes Hand, alles kann passieren. Allerdings sehen Fachleute die Sache jetzt wie der Laie: Wer gemeinsam baut, muss aller Voraussicht nach auch gemeinsam bezahlen – bis zum bitteren Ende. Stadt und Land bewegen sich deshalb auf dünnem Eis, wenn sie weiter darauf beharren, all das gehe sie nichts an. Wenn die Gerichte tatsächlich entscheiden müssen, spricht einiges dafür, dass Hunderte Millionen Euro gewaltige Löcher in die öffentlichen Haushalte reißen. Die Projektpartner müssen deshalb genau abwägen, wie dem Steuerzahler der geringste Schaden entsteht für den schönen neuen Bahnhof.

juergen.bock@stuttgarter-nachrichten.de

E-Autos: Daimler-Betriebsräte sichern sich ab

Sorge um Zukunft der Jobs im Motorenwerk war groß – nun haben die Mitarbeiter den Zuschlag für E-Komponenten erhalten

VON ANNE GUHLICH

STUTTGART. Daimler will das Motorenwerk in Untertürkheim an seiner E-Strategie beteiligen. Das haben das Unternehmen und seine Arbeitnehmervertreter nach monatelangem Ringen vereinbart. Gleichzeitig ist ein Kapazitätsausbau bei Verbrennungsmotoren festgelegt worden.

„Dieses Verhandlungsergebnis ist ein wichtiger Wegweiser in Richtung Zukunft“, sagte Wolfgang Nieke, Betriebsratschef in

Untertürkheim. Zuvor hatten die Beschäftigten des Werks befürchtet, dass die Elektrostrategie von Daimler am Motorenwerk komplett vorübergeht, während gleichzeitig Personal bei den Verbrennungsmotoren reduziert wird. Die Vereinbarung sieht vor, dass die Mitarbeiter in Untertürkheim künftig Teile des elektrifizierten Antriebsstrangs und weitere Komponenten für die E-Autos der neuen Marke EQ bauen.

Mercedes-Produktionschef Markus Schäfer sagte, mit der Entscheidung schaffe

Daimler in Untertürkheim die Basis für die Produktion von Zukunftstechnologien. „So stellen wir sicher, dass wir auch im neuen Zeitalter der Elektromobilität wettbewerbsfähig sind und unsere Zukunft selbst gestalten“, so Schäfer.

Die Entscheidung gehe „eindeutig in die richtige Richtung“, erklärte IG-Metall-Landeschef Roman Zitzelsberger unserer Zeitung. Dies gelte sowohl für weitere Optimierung von Verbrennungsantrieben wie für die Entscheidung, neue Technologien für die

E-Mobilität in Untertürkheim anzusiedeln. Seit Monaten wächst bei Beschäftigten, Gewerkschaften, aber auch Politikern die Sorge, dass die vergleichsweise beschäftigungsarme Elektromobilität zu einem Wegfall an Jobs in Baden-Württemberg führen könnte.

Das Motorenwerk in Untertürkheim beschäftigt rund 19 000 der etwa 170 000 Mitarbeiter in Deutschland. Insgesamt hängen bei Daimler rund 30 000 Arbeitsplätze am Verbrenner.

► Wirtschaft Seite 9

1,3 Milliarden Euro. Das ist die Summe, die zusätzlich auf Stadt, Land und Flughafen zukommen könnte, falls die Bahn sich mit ihrer Stuttgart-21-Klage gegen die Projektpartner durchsetzt. Experten halten diesen Fall für wahrscheinlich – und raten zur Einigung.

VON JÜRGEN BOCK

STUTT GART. 200 Seiten dick ist die Klage, die die Deutsche Bahn im Dezember beim Stuttgarter Verwaltungsgericht eingereicht hat. Sie fordert darin eine angemessene Beteiligung der Projektpartner Land, Stadt, Flughafen und Verband Region an Mehrkosten für das Projekt Stuttgart 21 in Höhe von zwei Milliarden Euro. Die Meinungen über die Erfolgsaussichten gehen weit auseinander. Während die Bahn sich siegesicher zeigt, lehnen die Projektpartner eine zusätzliche Kostenübernahme strikt ab.

Hintergrund ist der Finanzierungsvertrag aus dem Jahr 2009. Darin ist die Aufteilung der voraussichtlichen Baukosten in Höhe von 3,076 Milliarden Euro geregelt. Falls es zu Mehrkosten kommt, ist ein Risikopuffer in Höhe von weiteren 1,45 Milliarden Euro verankert. Von diesem Risikopuffer, der inzwischen längst nicht mehr ausreicht, übernehmen Land, Stadt und Flughafen knapp 65 Prozent, die Bahn den Rest. Bei noch höheren Kosten greift die sogenannte Sprechklausel, die schlicht besagt, dass die Partner Gespräche führen. Der Bahn-Aufsichtsrat hat 2013 den Finanzierungsrahmen um zwei auf 6,526 Milliarden Euro angehoben – und den Vorstand beauftragt, sich einen Teil des Geldes von den Partnern zurückzuholen.

Beim Verwaltungsgericht ist der Prozess laut einer Sprecherin noch nicht terminiert. Bis es zu einer Verhandlung kommt, könnten noch viele Monate ins Land gehen. Oberbürgermeister Fritz Kuhn hat gegenüber dem Gemeinderat von möglichen Gerichts- und Anwaltskosten in der ersten Instanz in Höhe von 900 000 Euro gesprochen. Die Bahn geht nach Informationen unserer Zeitung sogar von zwei Millionen Euro Gesamtkosten aller Beteiligten pro Instanz aus. Und: Sie sieht ein mögliches Urteil als Grundsatzentscheidung auch für eventuell noch höheren Finanzbedarf.

„Da könnten immense Kosten kommen. Es wäre fast fahrlässig, sich darauf nicht vorzubereiten.“

Axel Wirth
Professor für Baurecht

Sollte das Gericht zur Meinung gelangen, die zwei Milliarden seien so aufzuteilen wie der Risikopuffer, könnten enorme Summen auf die öffentlichen Kassen zukommen. Nach diesem Schlüssel müssten die Projektpartner knapp 1,3 Milliarden Euro zusätzlich übernehmen. Auf das Land entfielen demnach etwa 774 Millionen Euro, auf die Stadt 359 und auf den Flughafen 165 Millionen Euro. Nur der Verband Region könnte entsprechend den bisherigen Vereinbarungen ungeschoren davonkommen.

Wenn es nach Experten für Baurecht und Vertragsgestaltung geht, ist die Lage ziemlich eindeutig: Sie räumen der Bahn gute Chancen ein, mit ihrer Klage durchzukommen. „Ich sehe im Vertrag keine Grundlage für die Projektpartner, von den Mehrkosten gar nichts zu übernehmen“, sagt Oliver Hutmacher. Der Rechtsanwalt von der Arbeitsgemeinschaft Bau- und Immobilienrecht betont, man müsse trotz der schwammig formulierten Sprechklausel den Gesamtkontext sehen. „Die Vereinbarung nennt sich zwar Finanzierungsvertrag, sie beinhaltet aber auch eine Projektdurchführungsverpflichtung. Offenbar haben alle Beteiligten ein Interesse an der Realisierung und damit auch verbindlich festgelegt, wie viel ihnen das wert ist.“ Daraus könne man die Verpflichtung ableiten, dass auch bei Mehrkosten alle zahlen müssen – am wahrscheinlichsten

Milliardenpoker mit schlechten Karten für Stadt und Land

Exklusiv Fachleute sehen die Bahn bei ihrer Klage wegen der Mehrkosten von Stuttgart 21 deutlich im Vorteil

lichsten entsprechend den bisherigen Kostenanteilen. „Für mich bleibt da nur die Frage der Höhe der Beteiligung. Es spricht viel für die ursprüngliche Verteilung, aber die Quote legt im Streitfall letztlich das Gericht nach seinem Ermessen fest. Es geht schlicht um eine Vertragsanpassung“, so Hutmacher.

Dass es wirklich zu einem Urteil kommt, glaubt der Pforzheimer Experte aber nicht. „Wenn man alle Instanzen durchziehen wollte, wäre das Projekt bis zum Prozessende längst fertig. Ich vermute, dass es so weit nicht kommt.“ Bevor die Beteiligten teure und langwierige Verhandlungen und Gutachten riskierten, spräche vieles dafür, dass sie sich außergerichtlich einigten. „Natürlich steckt hier viel Taktik und auch poli-

tischer Druck dahinter. Aber schon normale Bauprozesse mit größeren Streitigkeiten bei einem Einfamilienhaus können sich bis zu zehn Jahre hinziehen“, so Hutmacher. Er sieht im Vertrag auch keine Schlupflöcher für einzelne Beteiligte mehr, grundsätzlich auszusteigen. Vom gesetzlich geregelten Ausnahmefall einer sogenannten Störung der Geschäftsgrundlage mit dem Ziel der Vertragskündigung habe offenbar keine der Vertragsparteien Gebrauch machen wollen.

Auch für den auf Baurecht spezialisierten Mainzer Rechtsanwalt Axel Wirth ist die Lage eindeutig: „Alles spricht dafür, dass alle Parteien Mehrkosten übernehmen müssen“, sagt der Rechtsprofessor, der bis zum vergangenen Herbst 17 Jahre lang Inha-

Mehrheit will Prüfung von S-21-Alternative

Umfrage: zwei Drittel für Untersuchung des Umstiegskonzepts

VON THOMAS DURCHDENWALD

STUTT GART. Der Baufortschritt auf der einen Seite und die zuletzt bekannt gewordenen Kosten- und Anhydritrisiken auf der anderen Seite haben die Zustimmung zum Projekt Stuttgart 21 nicht wesentlich verändert. In einer aktuellen, repräsentativen Umfrage halten 49 Prozent der befragten Baden-Württemberger das Projekt für richtig, 41 Prozent bewerten es als falsch. 2011 lagen diese Werte bei 50 und 35 Prozent – aus dem Lager der Unentschiedenen sind also einige in das der Gegner gewechselt. Auch in anderen Befragungen gab es in den vergangenen Jahren immer wieder eine knappe Mehrheit für S 21.

Ein Sprecher der S-21-Projektgesellschaft erklärte auf Anfrage, dass die Bahn Umfragen, die sie nicht kenne, nicht kommentiere. Zudem baue sie das Gemeinschaftsprojekt auf der Grundlage des mit den Partnern Land, Stadt und Region 2009 geschlossenen Finanzierungsvertrags und unabhängig von Umfrage-Ergebnissen.

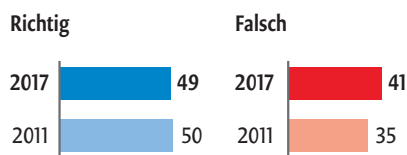
Die weiteren Aussagen der vom Meinungsforschungsinstitut Infratest dimap im Auftrag des Berliner Politikwissenschaftlers Peter Grottian durchgeführten Umfrage sind durchaus widersprüchlich. Trotz der stark gestiegenen Kosten halten einerseits 54 Prozent der Befragten die Volksabstimmung für verbindlich für Land und Stadt. Andererseits wollen 63 Prozent, dass das Umstiegskonzept der S-21-Gegner mit dem Erhalt des Kopfbahnhofs ernsthaft von der Politik geprüft wird.

Grottian, emeritierter Professor am Otto-Suhr-Institut der Freien Universität Berlin und erklärter S-21-Gegner, sieht mit der Umfrage vor allem Ministerpräsident Winfried Kretschmann unter Druck. Während es unter den Anhängern von CDU und von SPD mit 62 zu 31 und 58 und 36 Prozent eine

Mehrheit für S 21 schwindet

Bewertung von Stuttgart 21
Vergleich mit 2011, Angaben in Prozent

Derzeit wird in Baden-Württemberg wieder viel über das Projekt Stuttgart 21 diskutiert. Halten Sie das Projekt im Großen und Ganzen für richtig oder falsch?



Mehrheit der Befürworter gibt, halten bei den Grünen-Sympathisanten nur 38 Prozent das Projekt für richtig, 51 Prozent halten es für falsch. „Kretschmann hat ein eindeutiges Akzeptanzproblem auf dem Feld von S 21“, schlussfolgert Grottian.

Verstärkt werde dies noch dadurch, dass 69 Prozent der Grünen-Parteigänger fordern, dass das Umstiegskonzept ernsthaft geprüft werde – deutlich mehr als bei Sympathisanten der SPD (63 Prozent), CDU (57) und FDP (53). Unter AfD-Anhängern ist dieser Wert mit 70 Prozent am höchsten.

Eine Prüfung des Konzepts mit dem bestehenden Kopfbahnhof wird im Übrigen in allen Bevölkerungsgruppen von einer klaren Mehrheit unterstützt, selbst unter den S-21-Befürwortern sind 49 Prozent dafür und 47 Prozent dagegen. „Das ist eine sensationelle Aussage“, meint Werner Sauerborn vom Aktionsbündnis gegen S 21, der wie Grottian freilich irritiert darüber ist, dass gleichzeitig 54 Prozent der Befragten erklärten, sie hielten das Ergebnis der Volksabstimmung trotz der inzwischen eingetretenen Kostensteigerungen von 4,5 auf 6,5 oder

ber des ersten deutschen Universitätslehrstuhls für deutsches und internationales Baurecht an der TU Darmstadt gewesen ist. In gleich mehreren Paragrafen des Finanzierungsvertrags sei deutlich erwähnt, dass alle Projektpartner sich einig seien, Stuttgart 21 gemeinsam zu realisieren, und dass dabei höhere Kosten entstehen könnten als veranschlagt. „Auch in der Sprechklausel steht nicht, dass einer alleine zahlt“, so Wirth, der Land und Stadt empfiehlt, schon einmal Rücklagen zu bilden: „Da könnten immense Kosten auf die Projektpartner zukommen. Es wäre auch politisch fast schon fahrlässig, sich darauf nicht vorzubereiten.“

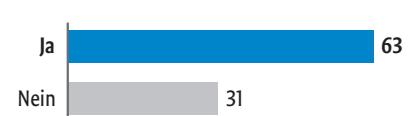
Die Projektpartner müssen auch untereinander Klagen verhindern und eine Marschroute festlegen

Die jedoch weisen solche Deutungen zurück. „Das Land hält die Klage der Bahn für unbegründet, sie wird im Fall der Klageabweisung auch die Kosten übernehmen müssen“, sagt ein Sprecher des Verkehrsministeriums. Ähnlich klingt das beim Flughafen: „Unser Beitrag liegt unverändert bei 339 Millionen Euro“, heißt es dort. Mehr werde man nicht bezahlen. Auch die Stadt weist zusätzliche Ansprüche zurück – und hat mit den anderen Beklagten bereits Gespräche aufgenommen, um den Umgang untereinander zu regeln. Ziel sei, weitere gegenseitige Klagen zu vermeiden, heißt es im Rathaus. Man bespreche mit den Projektpartnern das gemeinsame Vorgehen.

Bei der Bahn heißt es nur, die Tür für eine außergerichtliche Einigung stehe weiterhin offen. Glaubt man den Fachjuristen, könnten die Projektpartner früher oder später zum Schluss gelangen hindurchzugehen, anstatt sich auf Gerichte zu verlassen.

Prüfung eines Umstiegskonzepts
Angaben in Prozent

Kritiker des Projekts haben ein Umstiegskonzept vorgeschlagen, bei dem der Bahnhof ein Kopfbahnhof bliebe und die Umnutzung vieler Baustellen vorgesehen ist. Sollten Bund, Land, Stadt und Bahn diese Alternative ernsthaft prüfen?



sogar zehn Milliarden Euro für verbindlich. „Das ist eine Verbeugung vor diesem demokratischen Instrument“, glaubt Grottian.

In der großen Mehrheit für eine Prüfung der Alternativen drückt sich nach Meinung Grottians, „die parteiübergreifend wabern- de Sehnsucht nach einer vernünftigen Lösung aus“. Die Politik müsse diese Stimmung aufnehmen. „Das Parlament ist gefragt“, meint Grottian, die Fraktionen sollten sich gemeinsam für eine Anhörung über die Alternativen einsetzen. „Wir brauchen jetzt eine lebendige Debatte über Handlungsoptionen.“ Sauerborn verlangt, dass die Politik ihre starre Haltung aufgeben und in ernsthafte Gespräche über die Mängel von S 21 eintreten müsse. Die Politik und der Bahn-Aufsichtsrat müssten sich ein realistisches Bild von den Risiken bei Kosten und Bau machen und über weitere Schritte nachdenken. Das vom Aktionsbündnis ausgearbeitete Umstiegskonzept sei eine Einladung, sich mit diesen Fragen eingehend zu beschäftigen und „das Mantra des Weiter-so infrage zu stellen“.

■ Befragt wurden 1000 repräsentativ ausgesuchte Wahlberechtigte in Telefoninterviews vom 23. bis 26. Januar 2017. Die Fehlertoleranzen liegen bei 1,4 bis 3,1 Prozentpunkten.

Mit Trommeln und Rasseln gegen Bagger

Anti-S21-Demonstranten erinnern an die Räumung des Schlossgartens

VON TORSTEN GERTKEMPER

STUTT GART. Etwa 200 Menschen haben am Dienstagabend in der Innenstadt gegen das Bahnprojekt Stuttgart 21 demonstriert. Die Initiative „Senioren und Seniorinnen gegen S 21“ hatte zu der Kundgebung an die Lusthausruine im Mittleren Schlossgarten geladen. Thema war das Gedenken an die Räumung des Schlossgartens vor fünf Jahren. Am 14. Februar 2012 hatte die Deutsche Bahn mit der Rodung der Bäume begonnen, um



Anti-S21-Kundgebung gestern Abend im Schlossgarten Foto: Lg/Julian Rettig

die Baugrube für den neuen Bahnhof ausheben zu können. Die Polizei musste damals mehrere Demonstranten von den Bäumen losketten.

„Die heutige Veranstaltung steht ganz im Zeichen des Gedenkens an die illegale Räumung des Parks“, sagte Petra Brixel von der Initiative. Für sie ist der Widerstand gegen das Projekt wichtiger denn je. „Es gibt so viele Unklarheiten und trotzdem wird wie von Sinnen weitergebaut.“ Eine dieser Unklarheiten ist für Werner Ott das quellfähige Anhydritgestein. Der Leiter der Initiative sagt: „Solches Gestein ist eine Gefahr für die Tunnel und das Grundwasser. Deshalb muss unser Widerstand weitergehen.“ Auch Bruno Baumann hält es für wichtig, sich weiter gegen das Projekt zu wehren: „Die Bewegung ist mal größer mal kleiner, aber sie ist nie tot“, betonte der Parkschützer.

Nach der Auftaktkundgebung zog die Gruppe über die Baugrube zur Königstraße. Im Anschluss ging es trommelnd und singend weiter zur Königstraße über den Schlossplatz zum Schillerplatz. Die Straße vor dem Bonatzbau war kurzzeitig in beide Richtungen gesperrt.

Aschermittwoch mit Grube

STUTT GART (mri). Für ihren Politischen Aschermittwoch konnte die CDU-Betriebsgruppe Bad Cannstatt einen prominenten Gastredner gewinnen: Am 1. März um 18.30 Uhr spricht im Cannstatter Kurssaal der ehemalige Vorstandsvorsitzende der Deutschen Bahn AG, Rüdiger Grube. Dieser war am 30. Januar 2017 überraschend und mit sofortiger Wirkung von seinem Amt zurückgetreten, nachdem der Aufsichtsrat der Bahn erklärt hatte, dessen Vertrag nur um zwei Jahre statt der ursprünglich vorgesehenen drei Jahre zu verlängern.

In den Mittelpunkt seiner Ausführungen wird Grube das Thema „Mobilität in der digitalen Zukunft – Verkehrspolitik im Wandel“ stellen. „Wir können uns auf einen interessanten Vortrag freuen“, so der Vorsitzende der CDU Bad Cannstatt, Roland Schmid. Bundestagsmitglied Stefan Bilger wird in einem Grußwort die Situation vor der Bundestagswahl 2017 bewerten.

Wieder viele Anrufe falscher Polizeibeamter

STUTT GART (ceb). Die Polizei warnt vor einer neuen Serie von Anrufen, die ihre Opfer um Geld bringen wollen. Am Dienstag meldeten acht Stuttgarter, dass Anrufer behauptet hätten, sie seien von der Polizei. Die Betrüger, die hinter solchen Anrufen stecken, versuchen, durch ihre Überredungskunst an das Geld ihrer Opfer zu kommen.

Die Masche macht seit mehreren Monaten die Runde: Die Anrufer melden sich unter einem Vorwand. Sie behaupten meist, es bestehe eine Gefahr für das Vermögen oder die Wertsachen des Angerufenen. Dabei haben sie es vor allem auf Senioren abgesehen. Sie versuchen dann, die Opfer zu überreden, einem Boten Geld oder Schmuck auszuhändigen. Auch die Masche, sich als Bankmitarbeiter auszugeben, sei verbreitet, meldet die Polizei.

Die Polizei rät, misstrauisch zu sein, wenn sich jemand als Polizeibeamter oder Bankmitarbeiter meldet und Geld will. Wenn jemand Geld fordert, solle man am besten gleich auflegen. Mit einem Anruf bei der Bank oder der Polizei könne man überprüfen, ob am anderen Ende wirklich ein Mitarbeiter oder ein Beamter war. Grundsätzlich solle man nie Angaben zu Vermögen oder Wertsachen am Telefon machen. Wer Opfer geworden ist, soll umgehend die Polizei benachrichtigen.



Stuttgart 21-Baustelle am Hauptbahnhof in Stuttgart Foto: dpa