

# Die Kosten tragen Andere

Hunderte von Arbeitern liefen noch vor 120 Jahren von Feuerbach über den Feuerbacher Weg nach Stuttgart zur Arbeit, um sich die Fahrkarte für die Eisenbahn zu sparen. Eduard Pfeiffer regte den Bau von Arbeitersiedlungen in Ostheim an, weil es von dort zu Fuß nicht weit zu den Firmen im Tal war, Schlachthof, Gaskessel, Kuhn (ungefähr, wo heute der Rundfunk sitzt) und Daimler. Mitarbeiter von Daimler schufen sich in Luginsland ihre Häuser, weil man auch von dort zu Fuß zur Arbeit gehen konnte, über den Steg, der die Eisenbahn überquert.

Einer der ersten, der der Innenstadt den Rücken kehrte, war Bosch, weil man ihm an seinem Standort bei der Liederhalle kein Hochhaus genehmigte. Auf der Schillerhöhe dürfte der Grund auch billiger gewesen sein, als im engen Talkessel und so wurde die Hauptverwaltung dorthin verlegt, was die Firma weg vom Bahnhof und den Straßenbahnen brachte, aber damals begann die Automobilisierung und man meinte, jeder Familienvater und Mitarbeiter müsste eines haben. Dass damit die von der Allgemeinheit - also mit Steuergeldern - geschaffene Infrastruktur in der Stadt schlechter ausgenutzt wurde, als vorher und die Mitarbeiter zum Teil weitere Strecken zurück legen mussten, spielte keine Rolle.

Damals drängte die Allianz in die Stadt und setzte erst am Hasenberg ihren übergroßen Kasten durch und dominierte wie im Westen später noch einmal am Olgaek ein Stadtviertel, wobei alte Häuser fallen mussten, trotz der Proteste der Bürger. Nun 50 Jahre später will sie, wie viele Andere, raus aus dem Talkessel und setzte in Stuttgart Vaihingen wieder eine umstrittene Bebauung durch. auch die Stuttgarter Zeitungen verließen den Talkessel und siedelten sich im Landschaftsschutzgebiet an, wo auch Daimler eine neue Hauptverwaltung baute. Die EnBW verließ die Innenstadt und zog zum Fasanenhof, wohin die Stadt dann eine Straßenbahnlinie legen ließ. Auch die Messe verließ den Standort am Killesberg kurz nachdem man extra für sie eine Stadtbahnlinie dorthin gebaut hatte, und baute beim Flughafen neu. Ob die Mitarbeiter jemand gefragt hat, ob sie umziehen, oder längere Anfahrten in Kauf nehmen wollten? Ein Teil von ihnen muss nun täglich zwei Mal die Stadt durchqueren, sei es mit öffentlichen Verkehrsmitteln, oder mit dem Auto. Das belastet große Teile der Stadt und entzog der Innenstadt viel Kaufkraft, weil Tausende von Mitarbeitern nun nicht mehr dort arbeiten. Die Post verkaufte ihre Oberpostdirektion und zog in Brief- und Paket-Verteilzentren am Rande. Die Bahn schaffte ihre Regionaldirektion ab, Banken verschwanden, ebenso Kaufhäuser, Versicherungen (AOK Liederhalle; Württembergische > Wüstenrot LB) ziehen / zogen ins Umland, Möbelhäuser verschwanden, ganze Viertel wurden abgerissen (Gerber) und waren Jahre lang nicht nutzbar, der zunehmende Autoverkehr erforderte breitere Straßen und Parkhäuser, die nur zum Teil unter der Erde verschwanden und die Stadt für Fußgänger nicht einladender machten, geschweige denn zum Bummeln verlockten.

Auch Teile der Universität zogen hinauf in den Pfaffenwald, sowie Institute von Max-Planck oder Fraunhofer. Je mehr sich die Stadt ausbreitete, desto weiter wurden die Wege und um so aufwändiger wurden Busse und Bahnen, sowie die Fahrtdauer im Stau.

IBM hatte sich gleich in die schöne Landschaft, aber weit weg von öffentlichem Nahverkehr nieder gelassen, ehe es verschwand und die Gebäude Jahre lang leer standen, weil man nicht so recht weiß, wie man sie nutzen soll. Das Gleiche geschah in der Stadt, wo viele ehemalige Firmensitze abgerissen und neu bebaut wurden, z.B. EnbW / TWS, Oberpostdirektion, Daimler Kundendienst (Türlestraße), WGV, aber auch die Landesfrauenklinik in Berg, das Olgahospital im Westen, das Bürgerhospital in Norden, das Innenministerium am Karlsplatz und in absehbarer Zeit folgen vermutlich die Gebäude der Allianz.

In vielen Fällen wäre eine weitere Nutzung möglich gewesen, aber durch Abriss und Neubau kann man Steuern sparen, obwohl die Allgemeinheit unter Lärm und Dreck, Umwegen und der Notwendigkeit neuer Straßenführungen zu leiden hat, die außerdem Geld kosten. Die Gewinne, durch die Steuerersparnis kassieren jedoch andere.

Dass damit auch die Funktion der Innenstadt als Ort des Austausches und des Handels leidet, weil die Mitarbeiter der Firmen, die hinaus ziehen, als Laufkundschaft wegfallen, dafür aber zwei Mal am Tag die Verkehrsmittel überfordern, egal, ob Bus, Bahn oder eigenes Auto benutzt werden, ist den Entscheidern gleichgültig, Hauptsache es rechnet sich und sie bekommen einen entsprechenden Bonus. Offenbar haben die Besitzer und Anteilseigner nie Cyril Northcote Parkinsons<sup>1</sup> Gesetze gelesen, in denen es unter Anderem heißt, dass eine Firma, der es gut geht, nie Bauen wird, weil sie dafür gar keine Zeit hat.

Ein anschauliches Beispiel dafür, wie Kosten verschleiert und auf Andere abgewälzt werden, bietet der Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofes. Für die längeren Wege zu den Bahnsteigen (100 – 600 m) soll der Benutzer 10 Minuten zusätzlich einkalkulieren. Das klingt harmlos, sumiert sich aber zu 24,7 Mrd. Euro, wenn man nur einen Jahreslohn von 20 000 Euro und Jahr ansetzt. Und das ist sehr wahrscheinlich noch zu wenig, weil die Fertigstellungstermine von 2008 über 2021 jetzt schon auf 2025 verschoben wurden. Das Beispiel<sup>2</sup> zeigt, wie Kosten, die anfallen, auf Andere abgewälzt werden. Sie sind im Falle von Stuttgart 21 weit mehr als doppelt so hoch, wie die Baukosten!

---

1 [https://de.wikipedia.org/wiki/Cyrl\\_Northcote\\_Parkinson](https://de.wikipedia.org/wiki/Cyrl_Northcote_Parkinson)

2 Bahn verplumpert Zeit der Kunden

<http://notizbloecke.cajo-kutzbach.de/Notizblock-3/drei/459C10BF-4C1A-4B68-ADA6-C84DE48CBA37.html>