

Oben bleiben!

Position. Warum die gutbürgerlichen Schwaben zu Widerstandskämpfern wurden und welche Schlüsse sie aus Heiner Geißlers Schlichterspruch ziehen

Von Matthias von Herrmann und Carola Eckstein



Demokratie à
la Baden-
Württemberg:
Wer
aufbegehrt,
wird abgeführt
(Polizei räumt
den Stuttgarter
Schloßpark,
30. September
2010)

Foto: Reuters

Letzte Woche im Finanzausschuß des Landtags von Baden-Württemberg: Heiderose Berroth, die Finanzexpertin der mitregierenden FDP-Fraktion, hebt bei einer Abstimmung die Hand und stimmt für einen Antrag der Opposition. Ihr Fraktionskollege Hans-Peter Wetzel tut es ihr gleich. Was war passiert? Hat die FDP die Seiten gewechselt und koalitiert nun mit der SPD? Nein. Die FDP-Abgeordnete hat schlicht und einfach nicht aufgepaßt, den Kopf »woanders gehabt« und »den Wortlaut nicht verstanden«. Ihr Kollege Wetzel neben ihr hat dem Inhalt des Antrags offenbar auch kein weiteres Interesse entgegengebracht und einfach die Hand gehoben, weil seine Kollegin es getan hat. Die Bild-Zeitung titelte daraufhin: »Die zwei Schussel von der Landtags-FDP«.

Doch handelt es sich wirklich nur um harmlose Schußligkeit? Oder ist es eher ein Symptom der beiden schweren Krankheiten, die viele unserer Politiker befallen haben: Ahnungslosigkeit und Verantwortungslosigkeit. Immer mehr Bürger stellen fest: »Wenn ich meine Arbeit so stümperhaft und nachlässig erledigen würde, mein Chef würde mich hochkant rausschmeißen!«

Im Zusammenhang mit dem Prestigeprojekt »Stuttgart 21« (»S21«) finden sich täglich neue Kündigungsgründe für unsere Politiker. Wer stimmt für ein Projekt, das so viele Nachteile und keine Vorteile bringt?

Viele Gründe dagegen

»Stuttgart 21« – das ist der Plan, den sehr gut funktionierenden Stuttgarter Kopfbahnhof mit seinen 17 Gleisen zu ersetzen durch einen unterirdischen Durchgangsbahnhof mit nur acht Gleisen. Dafür sollen offiziell 4,1 Milliarden Euro, nach unabhängigen Schätzungen 8,7 Milliarden vergraben werden – in einer Jahrzehnte währenden Großbaustelle mitten in der Stadt. Bislang ließen sich

keine sachlichen Gründe finden, die für das Projekt sprechen.

Gründe dagegen gibt es um so mehr: Der Bau ist mit enormen Risiken verbunden, da die kilometerlangen Tunnelstrecken durch völlig unberechenbaren Gipskeuper (Gesteinsart) führen müßten, in unmittelbarer Nähe zu den Stuttgarter Mineralwasservorkommen. Im gleichen Berg gibt es schon einen gescheiterten Tunnel: Die Diskothek »Die Röhre« sollte einmal ein Tunnel werden, mußte aber vor der Geologie kapitulieren. Erfolgreich gebohrte Tunnel in der Umgebung erweisen sich als dauerhaft sanierungsbedürftig: Der Keuper quillt und drückt auf die Wände, die immer wieder nachgeben.

Mit nur acht Bahnsteig- und vier Zulaufgleisen ist der neue Bahnhof zudem zu klein geplant. Für viel Geld würde ein Nadelöhr geschaffen, das schon kleine Verzögerungen zu großen Störungen im Betriebsablauf machen würde.

Mit den für »S21« blockierten Milliarden könnte Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer der Bahn und ihren Kunden viel Gutes tun, statt nur Nachteile für die Bevölkerung zu schaffen. Allein in Baden-Württemberg müßte die Südbahn von Friedrichshafen nach Ulm dringend elektrifiziert werden, ebenso wie ihre Fortsetzung nach Norden bis Wertheim und die Hochrheinbahn von Basel über Waldshut nach Schaffhausen. Die langsamen Dieselloks, die hier noch kreuz und quer durchs Ländle zuckeln, sind kein Aushängeschild für moderne Verkehrspolitik. Die internationale Strecke von Stuttgart nach Zürich ist bis heute weitgehend eingleisig – keine gute Voraussetzung für die vielbeschworene Anbindung ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz. Leider sind für all diese Projekte ebensowenig Mittel eingeplant wie für Weichenheizungen und ähnliche Winterausrüstung.

Bereits heute leiden Hunderttausende Pendler unter den Vorarbeiten für »Stuttgart 21«. Diese führen zu enormen S-Bahn-Verspätungen und reihenweise zu Zugausfällen, vor allem in Stoßzeiten. So verlängert sich der tägliche Arbeitsweg massiv. Das belastet die Betroffenen und lähmt die Stadt schon jetzt, bevor die eigentlichen Bauarbeiten überhaupt angefangen haben.

Daß »Stuttgart 21« zu enormen Behinderungen führen würde, ist für alle seit langem klar. Durch stümperhafte Planung und verzweifelt Sparen ist das Chaos nun schon viel früher und viel schlimmer losgebrochen als befürchtet. Sollte »S21« je fertig werden, so würde es bei der kleinsten S-Bahn-Störung nur zu noch mehr Durcheinander, Verspätungen und Zugausfällen kommen. Der Grund: Die von der S-Bahn zur Zeit vielgenutzten Ausweichgleise im Kopfbahnhof gäbe es nicht mehr. Die Bahn AG selbst mußte im Herbst 2010 einräumen, daß das bei »Stuttgart 21« vorgesehene Notfallkonzept für die S-Bahn nicht funktioniert, Nachbesserungen unmöglich sind. Dieses viel schlechtere Nahverkehrsangebot würde dann auch noch empfindlich teurer: Die horrenden Baukosten (Tiefbahnhof und 66 Kilometer Tunnelstrecke) sowie der aufwendige Unterhalt des Tunnelbahnhofs müßten über die Fahrpreise eingelöst werden.

Was die Bevölkerung im wahrsten Sinne des Wortes auf die Palme, bzw. auf die Platane bringt: Für das Mammutprojekt müßte der in der Innenstadt gelegene Mittlere Schloßgarten zerstört werden. Die Stuttgarter hängen aber an ihrem Schloßgarten, einer innerstädtischen grünen Oase. Hier lernten sie Fahrrad fahren, verbrachten unter den 200jährigen Baumriesen lange verliebte Nachmittage, und hierher führt sie der Sonntagsspaziergang. Aber die emotionale Bindung ist nur einer der Gründe für die Empörung, aus der heraus die Initiative der »Parkschützer« gegründet wurde. Der Schloßgarten liegt inmitten der feinstaub- und abgasgeplagten Autostadt mit ihrem allsommerlich drückenden Hitzestau. Dieser Park ist ein dringend notwendiger Luftfilter für die Innenstadt, und er kühlt das Stadtklima. Ohne ihn wären die heißen Sommer im Stuttgarter Talkessel noch unerträglicher. Über 32000 Mitglieder verzeichnen die Parkschützer inzwischen auf ihrer Webseite (www.parkschuetzer.de). Bundesweit einen Namen gemacht haben sie sich durch ihr entschlossenes Auftreten und ihre mutigen und konsequent friedlichen Aktionen gegen die Zerstörung des

Bahnhofs und für den Erhalt des Schloßgartens.

Vielfältige Initiativen

Doch ebenso wie der Erhalt des Schloßgartens nur eines von vielen Argumenten ist, sind die Parkschützer nur eine von vielen Gruppen, die sich gegen »S21« engagieren – Ingenieure, Unternehmer, Gewerkschafter, Juristen, Architekten, Ärzte und Pfarrer. Die Senioren treffen sich jeden Dienstag, Jugendliche organisieren sich in der Jugendoffensive, Gehbehinderte in der »Initiative barrierefrei« – der Widerstand ist so vielfältig und bürgerlich wie Stuttgart selbst.

Die Menschen haben sich mit dem Pro und Kontra kritisch auseinandergesetzt. Sie haben Studien gelesen, im Internet recherchiert, Experten befragt. Sie haben sich für Sachargumente interessiert, nachgedacht und sich eine fundierte Meinung gebildet. Sie haben all das getan, was sie von einem Politiker, der Entscheidungen trifft, erwartet hätten.

Derweil wirbt die Politik weiterhin mit schwindelerregendem Marketingetat und fadenscheinigen Argumenten wie »30 Prozent Kapazitätssteigerung« und der sogenannten Magistrale Paris-Bratislava für das Mammutprojekt. Fadenscheinig? Wer wollte keine Kapazitätssteigerung? Gegenfrage: Wer glaubt, daß weniger Gleise zu mehr Kapazität für den Bahnverkehr führen? Des Rätsels Lösung brachte im Herbst 2010 der sogenannte Faktencheck unter Leitung von Heiner Geißler (CDU): Durch Rechentricks werden 30 Prozent mehr Kapazität vorgetäuscht – aber nur mit unrealistisch kurzen Haltezeiten. Die Zeit für Ein- und Aussteigen der Fahrgäste wurde nicht ausreichend berücksichtigt, das mußte auch die Bahn einräumen. Mitunter müssen sich, den Planungen zufolge, zwei Züge ein Gleis teilen.

Die enorme Bedeutung der mehr als 13stündigen Bahnverbindung von Paris nach Bratislava leuchtet nur Politikern ein. Am 3. November 2010 mußte der Technikvorstand der Bahn, Volker Kefer, zugeben, daß diese Magistrale wirtschaftlich keine Bedeutung hat. Die Behauptung, daß ein Kopfbahnhof gegenüber einem Durchgangsbahnhof prinzipielle Nachteile habe, mußte ebenfalls revidiert werden – eines von vielen Scheinargumenten, mit denen sich die Politiker den Titel »Lügenpack« reichlich verdient haben. Solche Politiker gehören abgesetzt.

Schiedsrichter parteiisch

Letztlich ist es das Volk, das in seiner Freizeit dafür sorgen muß, daß seine gewählten Vertreter keine Entscheidungen gegen alle öffentlichen Interessen treffen. Anders kann man Geißlers Faktencheck nicht interpretieren. Durch die massenhaften Proteste und Großdemonstrationen mit 100000 Teilnehmern sah sich die Landespolitik genötigt, Sachargumente wenigstens offiziell anzuhören. Der eigentlich verantwortliche Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer traute sich allerdings nicht aufs Parkett – zurecht, denn letztlich haben technische Laien und engagierte Amateure die bezahlten Profis der Bahn regelrecht vorgeführt. Die Bahn konnte die technischen Mängelvorwürfe während der 70stündigen Gespräche nicht entkräften und mußte oft genug unterirdische Planungsqualität zugeben.

Trotzdem lautete Heiner Geißlers Spruch vom 30. November 2010 nicht: Laßt uns »S21« noch einmal überdenken. Im Gegenteil, es war ein klares Basta zwischen den Zeilen zu hören: Die Bahn habe Baurecht, jetzt werde gebaut, vielleicht mit ein paar Änderungen. Das klingt doch sehr nach Hilfe von Schiedsrichter und CDU-Mitglied Geißler. So konnten die Befürworter des Bauvorhabens zwar nominell als Sieger vom Platz gehen. Aber gut informierte Kreise hatten mitbekommen, daß es während der Beratungen zum Inhalt des sogenannten Schlichterspruchs zwischen Heiner Geißler und der CDU-Landesregierung sehr laut wurde. War die Not auf Befürworterseite so groß, daß der

Schiedsrichter beeinflusst werden mußte? Am 26. November 2010, wenige Tage vor Ende des Faktenchecks, hatte Ministerpräsident Stefan Mappus, bereits verkündet, er werde sich dem Schlichterspruch beugen – allerdings nur, wenn nicht das Ende des Projekts verlangt werde. Man könne mit ihm über alle Vorschläge unterhalb eines Baustopps reden, auch wenn es zusätzlich Geld koste. Offensichtlich besteht ein unglaublich hohes Interesse bei der Landes-CDU, auf jeden Fall irgendetwas mit jeder Menge Tunnelstrecke bauen zu wollen, egal wie sinnlos und wie teuer es wird.

»Streßtest? Könnt ihr haben«

Die Modernisierung des bestehenden Kopfbahnhofs, im Faktencheck als kostengünstige, zielführende Lösung bestätigt, durfte also nicht in Betracht gezogen werden. Statt ehrliche Alternativen aufzuzeigen, zog sich Geißler aus der Affäre: »Stuttgart 21« soll gebaut werden, vorher aber einen Streßtest absolvieren, der in fünfzehn Jahren Planung nicht bestanden werden konnte. Und dazu gibt's noch ein technisch nicht umsetzbares Plus: In einer aufwändiger Computersimulation soll die Bahn testen, ob »S21« tatsächlich 30 Prozent leistungsfähiger wäre als der jetzige Kopfbahnhof. Genau das wird zwar seit 1994 immer wieder als wichtigstes Argument für den Umbau angeführt, im Faktencheck konnte aber nicht einmal eine gleichbleibende Leistungsfähigkeit belegt werden. Die Kritiker konnten Bahn und CDU die Zusage abringen, diese Leistungssteigerung für die Spitzenzeiten des Berufsverkehrs nachzuweisen und nicht über den Tag verteilt, wie es die »S21«-Planer zunächst vorhatten. Bei genauerer Betrachtung wird jedoch klar, daß dieser Streßtest lediglich ein Feigenblatt für Politik und Bahn ist: Die Testbedingungen sind nicht schriftlich festgehalten, die Projektgegner sollen laut Volker Kefer nicht in die Durchführung des Tests eingebunden werden. Das bahninterne Testergebnis soll dann den Fahrplanexperten der Schweizer Firma SMA lediglich zur Begutachtung vorgelegt und erst im Sommer 2011 veröffentlicht werden. Bis dahin wird munter weitergebaut, unabhängig von den inhaltlichen Kritikpunkten aus dem Faktencheck und unabhängig vom Ausgang des Streßtests. Die Antwort der Demonstranten konnte man schon im Dezember auf einem Banner lesen: »Streßtest? Könnt Ihr haben: Widerstand 2.0«.

Die weiteren Bedingungen des Geißlerschen Spruchs sind schlicht nicht erfüllbar: Die als Erweiterungsoption für den Tiefbahnhof angesprochenen zusätzlichen Gleise 9 und 10 haben keinen Platz zwischen den Fundamenten der Nachbargebäude.

Wie barrierefreie Fluchtwege aus dem geplanten Tiefbahnhof aussehen sollen, hat der Schlichter vorsichtshalber nicht so genau gesagt. Über Rolltreppen oder Aufzüge können Rollstuhlfahrer sich bei einem Brand jedenfalls nicht retten. Die Bahn geht offiziell davon aus, daß andere Flüchtende und das Bahnpersonal sich schon irgendwie um die Gehbehinderten kümmern und sie die Treppen hochschleifen werden. »Rette sich, wer kann!«, lautet hier die Devise. Der bestehende Kopfbahnhof hingegen ist komplett barrierefrei zugänglich, was auch Familien mit Kinderwagen und Fernreisende mit großen Koffern schätzen.

Der dritte Widerspruch in Geißlers Abschlußrede betrifft die Bäume im Schloßgarten: Sie stehen genau da, wo der Tiefbahnhof gebaut werden soll. Unter ihnen kann man nicht hindurchgraben. Also schlug er vor, die Bäume zu verpflanzen. Auch dieser Vorschlag zeugt von Unkenntnis: Bereits eine kleine Platane mit zwei Meter Stammumfang brächte inklusive Wurzelballen ein Transportgewicht von etwa 175 Tonnen auf die Waage. Spezialfirmen verpflanzen ohnehin nur Bäume mit einem Stammumfang von maximal 1,50 Meter. Die Platanen im Schloßgarten haben Stammumfänge zwischen drei und vier Metern und mit Wurzelballen ein Gewicht weit jenseits der Transportierbarkeit. Nicht ohne Grund sagt der Volksmund: »Einen alten Baum verpflanzt man nicht.«

Bundesweites Problem

Nicht nur Baden-Württemberg leidet unter den Fehlinvestitionen für »Stuttgart 21«. Schon vor über einem Jahr legte Bahn-Chef Rüdiger Grube eine Liste jener wichtigen Infrastrukturprojekte vor, welche die Bahn aus Geldmangel nicht umsetzen könne. Seit langem erleben Bahn-Kunden fast täglich, wie viele Investitionen (etwa für Weichenheizungen) die Bahn nicht tätigt. Das System Bahn kann nur als Ganzes funktionieren. Dafür müssen die vorhandenen Mittel so effektiv wie möglich eingesetzt werden. Nicht ohne Grund liegt die Bahnpolitik und die Verantwortung für Infrastrukturplanung für die Bahn allein in Bundesverantwortung. Bundesverkehrsminister Ramsauer hat dafür Sorge zu tragen, daß die Bahn insgesamt sicher und zuverlässig funktioniert. Vereinzelt Großprojekte wie das in Stuttgart tragen nicht dazu bei.

Daher stellt sich die Frage, weshalb Minister Ramsauer bei der Schlichtung nicht mit am Tisch saß. Überhaupt äußert er sich sehr wenig zu »Stuttgart 21«. Das mag daran liegen, daß ihm visionäre Projekte nicht liegen und daß er weiß, daß mit »S21« kein Staat zu machen ist. Vor der Kamera plädiert er lieber für möglichst viel Schienenkilometer fürs Geld – »Stuttgart 21« verschlingt mit 250 Millionen Euro maximal viel Geld pro Schienenkilometer. Anderweitig ist der Kilometer Schiene für etwa fünf Prozent dieses Preises zu haben. Vielleicht hofft Ramsauer, daß der Protest der Massen über ihn hinweggeht, wenn er sich nur lange genug wegduckt. Aber auch wenn er diese Verantwortung nur ungern wahrnimmt, als Bundesverkehrsminister ist er zuständig für die bundeseigene Bahn AG.

Schon längst müßten bei ihm alle Alarmglocken läuten: Von den gesetzlich erlaubten 408 Millionen Euro Planungskosten (= zehn Prozent der Bausumme) hatte die Bahn bis Herbst 2010 bereits 308 Millionen ausgegeben. Also sind 75 Prozent der für Planung vorgesehenen Mittel bereits verbraucht, die fertigen Pläne sind aber spärlich und in desolatem Zustand. Das hat der Faktencheck klar zutage gefördert, und das bestätigt letztlich auch das Eisenbahnbundesamt (EBA): Seit neun Jahren liegt der systemrelevante Planfeststellungsabschnitt 1.3 für »Stuttgart 21« (Fildertunnel und zusätzlicher Bahnhof am Stuttgarter Flughafen) auf Eis. Das Eisenbahnbundesamt gibt an, es leite die Planung erst dann zur Anhörung an das Regierungspräsidium weiter, »wenn die Planung die erforderliche Reife hat.« Auch Minister Ramsauer sollte sich an dieser Stelle fragen, wie plausibel es ist, daß »Stuttgart 21« mit den verbleibenden 100 Millionen Euro fertig zu planen ist. Auf keinen Fall darf er dem bereits verschwendeten immer weiteres Steuergeld hinterherwerfen.

Vor allem aber ist es seine Aufgabe als Bundesverkehrsminister, ein zukunftsweisendes Konzept für die Schieneninfrastruktur in Deutschland vorzulegen und zu realisieren. Dem steht »Stuttgart 21« entgegen.

Widerstand plus

Geißlers sogenannter Schlichterspruch und die Ignoranz Ramsauers dokumentierten ein weiteres Mal, daß Sachargumente nichts zählen. Gegen Politiker, die ungeachtet aller begründeten Kritik an einem für die Bevölkerung katastrophalen Projekt festhalten, hilft nur entschlossener Widerstand. In Anlehnung an Geißlers »Stuttgart 21 plus« rufen die Parkschützer und andere Gruppen deshalb zum »Widerstand plus« auf. Und das Aufbegehren geht weiter: Vor Weihnachten protestierten über 50000 Menschen vor dem Hauptbahnhof. Am vergangenen Montag fand bereits die 60. Montagsdemo mit vielen tausend Teilnehmern statt, am heutigen Samstag versammeln sich die Gegner ebenfalls zur Großdemo. Mit dem 19. Februar und dem 19. März stehen zwei weitere Demonstrationen vor dem Hauptbahnhof auf dem Protestkalender. Seit Jahresbeginn blockieren an fast jedem Tag bis zu 100 Menschen die »S21«-Baustellen. Weniger spektakulär, aber wichtig: Der Widerstand geht ins Land. In immer mehr Städten entstehen Widerstandsgruppen. Sie informieren

ihre Mitbürger vor Ort über die Nachteile, die »Stuttgart 21« für alle mit sich bringt, falls die Milliarden in der Stuttgarter Grube versenkt werden sollten, statt sie in notwendige Schieneninfrastrukturmaßnahmen im ganzen Land zu investieren.

Matthias von Herrmann ist Pressesprecher der Stuttgarter Bürgerinitiative »Parkschützer«, Carola Eckstein arbeitet in deren Presseteam mit.

Repression und Polizeiwillkür



Zwei
Taktiken
gegen
»S21«-
Kritiker:
Heiner
Geißler
(links) setzt
auf leere
Worte, sein
Parteifreund
Stefan
Mappus
(CDU)
bevorzugt -
Knüppel
(Rathaus
Stuttgart, 30.
November
2010)
Foto:
Reuters

Im September und Oktober des vergangenen Jahres begann sich abzuzeichnen, daß der Protest gegen das teure, nutzlose und von weiten Teilen der Bevölkerung abgelehnte Bahn-Projekt »Stuttgart 21« von Politik und Polizei nichts zu erwarten hat als Knüppel und Wasserwerfer. Am »schwarzen Donnerstag«, dem 30.9.2010, wurden mehrere hundert Menschen im Zuge eines brutalen Polizeieinsatzes verletzt, darunter einige schwer. Rechtsverstöße der Polizei, die Einschränkung der Versammlungsfreiheit durch Personenkontrollen, Polizeikessel und Ingewahrsamnahmen sind seitdem an der Tagesordnung.

Nachdem weder blanke Gewalt noch die Zuckerbrot-und-Peitsche-Taktik den Widerstand gegen das Prestigeprojekt der CDU-Landesregierung brechen konnten, beginnt nun die juristische Verfolgung von »S21«-Kritikern: Am 17. Februar um 8.50 Uhr findet im Stuttgarter Amtsgericht der erste Prozeß gegen fünf Aktivisten wegen der Besetzung des Nordflügels des Bahnhofs statt, ihnen wird »Hausfriedensbruch« zur Last gelegt. Informationen unter: www.bei-abriss-aufstand.de