

Green-washing - mal anders

Antwort auf Boris Palmers' Selbstkritik und Kritik in Sachen S21

von Sabine Leidig, Sybille Stamm, Bernd Riexinger und Winfried Wolf

Stuttgart und Berlin, 13. Februar 2012

Zusammenfassung

Boris Palmers Bilanz der Volksabstimmung und der Bewegung gegen S21 vom Februar 2012 enthält wenige Elemente, denen wir zustimmen. Richtig ist z.B., dass die Gegenseite eine Mobilisierung der eigenen Leute zustande brachte, die wir nicht erwartet hatten und dass bei vielen, die für S21 stimmten, ein falscher, abstrakter Fortschrittsglauben eine Rolle spielte. Nicht zustimmen können wir seinen pauschalen Aussagen, die S21-Gegner hätten diese Gegenmobilisierung durch „Mystifizierung“ und Polarisierung begünstigt. Völlig anders sehen wir die Bilanz grüner Politik nach der Landtagswahl; die grün geführte Landesregierung hat viele Chancen, den Widerstand gegen S21 zu stärken, nicht genutzt und die Bevölkerung völlig unzureichend über das Zerstörungspotential von S21 informiert. Palmer betreibt hier green washing der besonderen Art. Schließlich ist die Aussage falsch, mit der Volksabstimmung sei S21 politisch nicht mehr zu stoppen.

Palmer betreibt, ähnlich wie der grüne Ministerpräsident, eine Überhöhung der Volksabstimmung vom 27. November 2011. Diese war ohne Zweifel eine Zäsur. Doch es gab andere Einschnitte. Und immer wurde nach all diesen Zäsuren der Widerstand gegen S21 totgesagt. Das war so Anfang Dezember 2010, nach der Verkündung des Schlichterspruchs. Und das war so nach der Stresstest-Show im Juli 2011.

Sehen wir uns Palmers Argumente an.

Argument 1: Wo es kaum Bahnverkehr gibt, stimmt die Mehrheit für S21

Palmer schreibt:

„(Es) ist auffällig, dass die Mehrheiten gegen den Ausstieg in ländlichen Gebieten Baden-Württembergs besonders groß waren. Vereinfacht gesagt ist die Zustimmung zu Stuttgart 21 in einem Landkreis umso größer, je weniger Züge dort verkehren. Aus dieser Beobachtung wird sofort klar, dass all unsere guten Argumente für den Kopfbahnhof und gegen den Engpass unter der Erde gar nicht fruchten konnten, weil sie für viele Menschen im Land gar keine Rolle spielten.“

Tatsächlich nutzen in Deutschland weniger als zehn Prozent der Bevölkerung regelmäßig die Bahn.¹ Wenn landesweit drei bis viermal mehr gegen S21 gestimmt haben als Menschen regelmäßig Bahn fahren, dann waren offensichtlich viele dabei, für die die Bahn in ihrem Alltag keine Rolle spielt. Im übrigen stimmt die Gleichung „je weniger Züge verkehren, desto mehr Stimmen für S21“ nicht überall. Es gab im Wahlkreis Breisgau-Hochschwarzwald eine MEHRHEIT (51,5 % Ja) für den Ausstieg. In Emmendingen stimmten 54,9 % und in Lörrach 53,6 % für einen Ausstieg. Das sind drei ländlich geprägte Wahlkreise, die miserabel ans Schienennetz angebunden sind. Im Grunde läuft dieses Argument auf die Banalität hinaus, dass das Land in der Regel eher CDU wählt. In Biberach z.B. hatte die CDU bisher Zweidrittel-Mehrheiten. Dort gab es mit 24,5 % „Ja“-

¹ Der Anteil der Eisenbahn (Nah- und Fernverkehr) bei allen Wegen („Verkehrsaufkommen“) lag 2009 bei 3,4 %; der Anteil der Eisenbahn bei den zurückgelegten Kilometern („Verkehrsleistung“) lag bei 7,3 %. Wird der gesamte öffentliche Personennahverkehr (Tram, Busse, U-Bahnen) hinzugerechnet, dann erreichen Bahn und ÖPNV beim Verkehrsaufkommen addiert 16,8 % und bei der Verkehrsleistung 14,3 %. Angaben nach: Verkehr in Zahlen 2010/2011 S. 220f.

Stimmen das landesweit schlechteste Ergebnis. Dabei ist ausgerechnet hier die Bahnanbindung überdurchschnittlich gut.

Argument 2: Fortschrittsgläubigkeit

Palmer schreibt, anknüpfend an seinem ersten Argument:

„Wenn es aber gar nicht um den Bahnverkehr ging, dann war etwas anderes entscheidend. Und das kann nur die Aufladung des Projekts mit den Begriffen Fortschritt und Wohlstand gewesen sein.“

Dieses Argument ist zutreffend. Doch die Verbindung von Fortschrittsgläubigkeit und S21 ist nicht neu. Tatsächlich wurde Stuttgart 21 seit 18 Jahren als Verkörperung des technologischen Fortschritts verkauft. Umgekehrt wurde das Festhalten an Kopfbahnhof und Bonatz-Bau als „überholtes Denken“ gegeißelt. Heinz Dürr und Matthias Wissmann sprachen bei der Präsentation 1994 immer lieber vom „Sackbahnhof“; man schrieb in die erste Machbarkeitsstudie hinein, ein solcher Sackbahnhof koste viel Zeit „wegen der Lokwechsel“ (die es bald nicht mehr gab). Noch während der Schlichtung spielte das Argument der „Zeitverluste“ durch die Bahnhofform eine erhebliche Rolle. Oettingers Wort vom „Hüttekusch“, was sich auf die Seitenflügel des Bonatz-Baus bezog, ist ebenfalls typisch für diese Denke: Weg mit dem „alten Zeug“ – hinein in die Moderne; Stuttgart als Kettenglied in der Globalisierungskette, an der „Magistrale Paris – Stuttgart – Bratislava...“

Einer der größten Erfolge der Bewegung gegen S21 ist es ja gerade, den Mythos, S21 stelle Fortschritt dar, für Hunderttausende Menschen widerlegt zu haben. Zu fragen wäre also: Warum konnte sich dieser Mythos teilweise neu beleben, warum konnte für S21 neu mobilisiert werden? Und ab wann begann dieses teilweise Roll back? Darauf kommen wir noch zu sprechen.

Boris Palmer schreibt in diesem Zusammenhang zur Neubaustrecke Wendlingen – Ulm:

„Es ist der Fraktion um Ulms OB Ivo Gönner gelungen, die These zu verbreiten, dass die Neubaustrecke nur kommt, wenn der Ausstieg aus Stuttgart 21 abgelehnt wird. Dazu haben wir mit der Uneinigkeit über Sinn und Unsinn der Neubaustrecke auch selbst gute Zuarbeit geleistet.“

Was meint Boris Palmer da? Hätte man mehr Einigkeit PRO Neubaustrecke demonstrieren müssen? Das wird zumindest suggeriert. Die Landes-Grünen jedenfalls zogen in den Wahlkampf mit dem Bekenntnis für die Neubaustrecke. Und im Koalitionsvertrag ist dieses Bekenntnis auch festgehalten. Selbst auf den vier von den Grünen zu verantwortenden Seiten in der Informationsbroschüre, die die Landesregierung allen Haushalten im Bundesland zukommen ließ, wird offensiv an der Neubaustrecke festgehalten.

Tatsächlich folgt die Neubaustrecke der gleichen falschen Fortschrittsgläubigkeit und stellt das abstrakte Kriterium „schneller“ ins Zentrum aller Überlegungen. Sie negiert Aspekte wie sparsamer Einsatz öffentlicher Mittel, Landschaftsschutz und Energieverbrauch. Und vor allem widerspricht sie dem gesunden Menschenverstand. Diese Neubaustrecke hat mit bis zu 35 Promille eine nochmals größere Steigung als die bestehende Strecke über Geislingen. Auf ihr können herkömmliche Güterzüge gar nicht und auch die meisten Fernverkehrszüge nicht verkehren. Eine Neubaustrecke passt nicht in die sinnvolle (und in der Schweiz seit eineinhalb Jahrzehnten so erfolgreich erprobte) Konzeption des Integralen Taktfahrplans; mit ihr lässt sich in Ulm kein sinnvoller Taktknoten herstellen. Eine bescheidene Beschleunigung der bestehenden Strecke über Geislingen mit einer Fahrzeitreduktion um fünf bis acht Minuten jedoch wäre ideal für einen Integralen Taktfahrplan – und kostete wenige hundert Millionen anstelle von einigen Milliarden Euro.

Natürlich wissen wir, dass es zur Neubaustrecke in der Bewegung gegen S21 unterschiedliche Positionen gibt. Es wäre falsch, diejenigen, die für die Neubaustrecke streiten, aus dem S21-Widerstand auszuschließen. Das darf aber noch lange nicht heißen, dass diejenigen, die die Neubaustrecke mit guten Gründen kritisierten, ihre Kritik verstecken. Genau dies fand statt. In der

Schlichtung gab es die spannende Situation, als Geißler mehrmals in die Runde hinein fragte: „Aber es gibt doch hier im Saal niemanden, der die alte Strecke über Geißlingen verteidigt.“ Da gab es beredtes – fatales! – Schweigen. Damit waren es diejenigen, die im S-21-Widerstand die Neubaustrecke als „kleineres Übel“ durchgehen ließen, die falsche Fortschrittsgläubigkeit förderten.

Argument 3: Badische gönnen den Stuttgartern nix Schönes

Palmer schreibt:

„Andererseits gibt es Mehrheiten gegen Stuttgart in ganzen Landkreisen nur im badischen und bevorzugt im südbadischen Raum. (...) Die badischen Seite hat offenkundig wenig Neigung verspürt, im schwäbischen Landesteil Geld auszugeben.“

Damit wird den Menschen im Badischen, die gegen S21 und für einen Ausstieg stimmten, eine unsolidarische Grundhaltung zugesprochen. Tatsächlich gibt es ein paar ernsthafte einleuchtende Argumente, die die wunderbar-guten Ergebnisse im Badischen Teil des Landes erklären. Erstens die sehr lange Tradition von Aufbegehren dort (siehe Bauernkrieg 1524/25; deutsche Revolution 1848 oder Wyhl 1973); zweitens das im Badischen nicht derart konzentrierte mediale pro-S21-Trommelfeuer; drittens die in Baden geringere Mobilisierung der Schwarzen. In fast allen badischen Wahlkreisen lag die Wahlbeteiligung in der Regel um zehn Prozentpunkte unter dem württembergischen Durchschnittswert.²

Viertens und vor allem geht es um die Erfahrung mit „Baden21“: Um den Kampf gegen das Projekt der Bahn zum Ausbau der Rheinstrecke, die bei der bisher geplanten Streckenführung mit einer enormen zusätzlichen Verlärmung verbunden ist. Die Leute kämpfen dort um andere Linienführungen, die teuer sind. Sie gehen mit gutem Grund davon aus, dass ein Bau von S21 die Gelder in der Landeshauptstadt konzentriert und den erforderlichen Lärmschutz im Rheintal verhindert.

Argument 4: Wo Grün, da gut

Palmer schreibt:

„Die dritte Beobachtung: In Stuttgart und im ganzen Land gibt es eine starke Korrelation der Ergebnisse mit den Wahlergebnissen der Grünen und der CDU. Wo die Grünen stark sind, wie im Talkessel, in Freiburg oder in Tübingen, überwiegt die Ablehnung von Stuttgart 21. Wo die CDU stark ist, in den Stuttgarter Vororten und auf dem Land, überwiegt die Zustimmung zu Stuttgart 21.“

Das ist erneut eine eher banale Beobachtung. Natürlich stimmten grüne Wählerinnen und Wähler, sofern sie denn zur Wahl gingen, so gut wie alle gegen S21. Doch es gab zunächst prozentual mit 41,2 % massiv mehr Stimmen gegen S21 und für einen Ausstieg wie es bei der vorausgegangenen Landtagswahl Stimmen für die Grünen (24,2 %) gab. Auch absolut waren es mit 1,5 Millionen deutlich mehr Ja-Stimmen als die Grünen am 27.3. mit 1,2 Millionen an Stimmen erhielten (wobei die deutlich niedrigere Wahlbeteiligung sich auch in einem Rückgang der Wahlbeteiligung von potentiell grünen Wählerinnen und Wähler niederschlug. Das ist doch das Interessante: Wenn wir mal von den 2,8 % oder den 126.000 Stimmen absehen, die die Linke am 27.3. erhielt (und die ebenfalls fast alle mit „Ja“ gestimmt haben dürften), so gab es eben auch viele Leute aus dem Wählerpotential der SPD und sicher auch ein paar Zehntausend Stimmen aus dem CDU-Potential, die sich gegen S21 aussprachen.

² Während die Wahlbeteiligung im gesamten Bundesland bei 48,3 % lag und in Stuttgart 67,8 %, in Esslingen 62,3 %, in Reutlingen 54,2 % und in Ulm 52,1 % erreichte, lag sie in Mannheim bei 33,3 %, in Lörrach bei 37,7 %, Baden-Baden bei 38,9%, in Emmendingen bei 41 %, in Heidelberg bei 41,9 %, in Karlsruhe Stadt bei 40,8 %, in Breisgau-Hochschwarzwald bei 43,4 % und in Freiburg bei 44,6 %.

Argument 5: Haben „wir“ zu stark polarisiert und mystifiziert?

Boris Palmer schreibt:

„Auch dazu (zur Mobilisierung der CDU; W.W.) haben wir mit den „Lügenpack“-Parolen, einer „Mappschiedsparty“ und vielen Attacken auf eine waidwunde CDU erklecklich beigetragen.“ (...) „Die teilweise mythische Überhöhung des Widerstands hat viele Menschen abgeschreckt. Ganz sicher kann man das von Demonstrationen sagen, die durch Blockaden von Hauptverkehrsstraßen den Verkehr in der Innenstadt zum Erliegen gebracht haben. So manches Nein war ein Nein zu Staus am Montagabend. So sehr eine Bewegung Symbole und Identifikationspunkte benötigt, manches Gelöbnis und mancher Superlativ zum Denkmal- und Naturschutz hat außerhalb der Bewegung Unverständnis erzeugt und zur Niederlage beigetragen. Das gilt noch stärker für Unduldsamkeit und verbale Aggression, die es auf unserer Seite auch gegeben hat.“

Richtig ist Palmers Beobachtung, dass die CDU bzw. die S-21-Befürworter eine Mobilisierung der eigenen Basis hinlegten, die von uns so nicht erwartet worden war. Da spielte „Rache für den 27. März“ eine Rolle. Die Abstimmungsergebnisse vom 27. November zeigen in der Regel auch: Je niedriger die Wahlbeteiligung war, desto höher lag der Anteil der Ja- und Ausstiegsstimmen. Selbst in Freiburg, wo das Top-Ergebnis von 66,5 % Ja-Stimmen eingefahren wurde, lag die Wahlbeteiligung mit 44,6 % unter dem Landesdurchschnitt (mit 48,3%). Im Wahlkreis Tübingen wiederum, wo es eine starke Bewegung gegen S21 gab, kamen die Ja-Stimmen „nur“ auf 47,8 %; die Wahlbeteiligung lag mit 58,7 % um gut zehn Prozentpunkte über dem Landesdurchschnitt.³

Palmer suggeriert, dass es - in erheblichem Maß – die Anti-S21-Bewegung war, die die Mobilisierung der Gegenseite ermöglichte und damit zumindest indirekt zur Niederlage beitrug. „Wir“ haben „polarisiert“, „mystifiziert“, „blockiert“; waren „unduldsam“ und „aggressiv“.

In Wirklichkeit hatte es die Anti-S21-Bewegung nicht in der Hand, welche Art Gegenmobilisierung die CDU zustande bringen würde. Die Mobilisierung der „Proler“ war in erster Linie das Ergebnis der Anstrengungen von CDU, Unternehmerverbänden und Bürgermeistern. Ihr wurde auch Raum dadurch gegeben, dass die Grün angeführte Landesregierung nach dem Wahlsieg die Chancen, die S21-Kritik zu unterstützen, nicht nutzte.

Auf der anderen Seite war es gerade der kreative Widerstand, waren es Gelöbnisse und symbolische Akte („Schwabenstreiche“), die den Widerstand gegen S21 auszeichneten und anwachsen ließen. Dieser war in der Regel eben nicht aggressiv und kaum unduldsam; diese Kriterien treffen jedoch voll auf die „Proler“ zu. Angesichts der Brutalität und des Zynismus, mit der die Mappus-Regierung gegen den S21-Widerstand vorging, waren Events wie eine „Mappschiedsparty“ und gelegentliche Straßenblockaden absolut legitim und für einen großen Teil der Bevölkerung nachvollziehbare Aktivitäten.

Argument 6: Das Beispiel Stuttgart

Palmer schreibt:

„Eine klare Mehrheit in Stuttgart gegen das Projekt hätte zumindest gezeigt, dass nur die trickreiche Umgehung des Bürgerentscheids durch Wolfgang Schuster Stuttgart 21 gerettet hat. Selbst das können wir jetzt nicht mehr mit Sicherheit wissen, auch wenn der Ausstieg vielen Menschen im Jahr 2007 viel leichter gefallen wäre.“

Richtig ist: Dem Stuttgarter Ergebnis kommt eine große Bedeutung zu. Hätte es in der Landeshauptstadt eine Mehrheit für den Ausstieg gegeben, sähe vieles anders aus. Jetzt ist das Ergebnis in Stuttgart aber ausgesprochen knapp: 47,1 % stimmten mit Ja, 52,9 % mit Nein. Oder: Für einen „Ja“-Sieg fehlten gerade mal 14.464 Stimmen (Ja = 117.310; Nein = 131.774). Gleichzeitig gab

³ Diese Situation wiederholt sich auch in der Region Oberschwaben: In Biberach gab es das Top-Ergebnis der Proler mit 75,5 % Nein-Stimmen; dort gab es zugleich mit 50,7 % eine überdurchschnittliche Wahlbeteiligung. In Ravensburg und im Bodenseekreis, wo es vergleichbare massiv CDU-geprägte Strukturen wie in Biberach gibt, gab es mit 60,3 % und 57,6 % deutlich weniger gute Ergebnisse der „Proler“; die Wahlbeteiligung war dort unterproportional (45,8 % in Ravensburg und 47,1 % in Friedrichshafen/Bodenseekreis). Die Behauptung von Palmer, es habe überall in Oberschwaben – „von Ulm bis Friedrichshafen“ – Mehrheiten von „mehr als zwei Drittel“ für S21 gegeben, deckt sich nicht mit den realen Ergebnissen.

es in Stuttgart mit 67,8 % die höchste Wahlbeteiligung in ganz Baden-Württemberg. Sie lag höher als bei der Landtagswahl vom 27. März 2011 (mit 66,2 %).

Bedenkt man, dass Stuttgart eine mehrheitlich von der CDU bestimmte Stadt ist, so ist das ein respektables Ergebnis. Vor allem kann niemand behaupten, dass das Stuttgarter Ergebnis mit der Niederlage der S21-Gegnerinnen und Gegner unabänderlich war. Wenn man die tatsächlichen Fehler betrachtet, die es auch bei den S21-Gegnern gab, und wenn die tatsächlichen Ursachen des Erfolgs der „Proler“ analysiert werden, dann wird deutlich: Das war zu kippen.

Dann gilt jedoch auch: Die Mehrheit in der Landeshauptstadt kann sich wieder zu unseren Gunsten verändern.

Die entscheidenden Gründe für die Niederlage und die Verantwortung der Grünen

Zu denken geben sollte uns, WANN es gelang, Mehrheiten gegen S21 zu erzielen, und wann diese wieder umgedreht wurden. Nimmt man die Infratest-Umfragen, die glaubwürdig erscheinen und die sich auch mit den Ergebnissen des Volksentscheids als belastbar erwiesen, dann gab es beginnend ab Frühjahr 2010 in ganz Baden-Württemberg eine deutliche Mehrheit gegen S21. Ab Dezember 2010 kippte dann die Stimmung und Infratest meldete eine Mehrheit für das Projekt in Baden-Württemberg.

Der erste Wendepunkt – Anfang 2010 – mit einer zeitweilig deutlichen Mehrheit gegen S21 trat ein mit den ersten großen Demos gegen Stuttgart 21, was sich mit dem Abriss des Nordflügels und mit der Polizeiaggression vom 31. September 2010 verstärkte. Die Stimmung kippte mit der Verkündung des Schlichterspruchs.⁴ Diese Mehrheitsverhältnisse zuungunsten der S21-Kritik blieben dann so im gesamten Jahr 2011 – trotz des Wahlsiegs von Grün-Rot, bestätigt in der Volksabstimmung.

Die „gedrehte Stimmung“ hat offensichtlich etwas mit Heiner Geißler und der Schlichtung zu tun. Wir gehören nicht zu denjenigen, die die Beteiligung an der Schlichtung falsch gefunden hätten.

Allerdings dürfte die Tatsache, dass Geißler bei der Schlichtung und teilweise auch noch beim Stresstest – hier durch seine Kaninchen-aus-dem-Hut-„Kombilösung“ – immer Herr des Verfahrens blieb und vor allem am Ende der Schlichtung sich souverän als Schiedsrichter präsentieren konnte, zum Stimmungsumschwung beigetragen haben. Geißler war in Wirklichkeit nie neutraler Schlichter; er war immer deutlich parteilich pro S21. Doch sein deutlich zu wenig in Frage gestellter Nimbus als ein zwischen CDU und Attac wandelnder Moderator verliehen seinen Positionen („Jetzt bauen wir S21 plus“) große Autorität und seinen Feststellungen („Der Stresstest wurde bestanden“) enormes Gewicht.

Diese jüngere Geschichte unseres Widerstands gegen S21 hat den Ausgang der Volksabstimmung deutlich beeinflusst. Dennoch glauben wir nicht, dass das Endergebnis damit bereits feststand. Es gab eine Reihe von Schwachstellen in unserer Kampagne zur Volksabstimmung selbst (so hinsichtlich des Werbematerials), es gab den Fehler, dass wir uns unzureichend auf das Ergebnis in der Landeshauptstadt konzentrierten (und z.B. dem Schreiben von OB Schusters kein vergleichbares zentrales Hauswurf-Material entgegensetzen konnten) und wir propagierten keine landesweite positive Alternative zu S21.

Vor allem aber gilt: Die Enttäuschung mit der grün geführten Landesregierung und das Versagen derselben bzw. der Grünen Partei spielten eine maßgebliche Rolle beim Ergebnis der Volksabstimmung. Das sieht Boris Palmer ziemlich anders; er schreibt:

„Erschreckend finde ich, dass mittlerweile auch die Unwahrheiten der Pro-Seite bereitwillig weiter verbreitet werden, um die Grünen zu Schuldigen zu machen. (...) Allen, die nun mit allerlei Indizienbeweisen zu belegen versuchen, dass die Grünen nur die Wahl gewinnen und nie das Projekt zu verhindern versuchten, kann ich mit bestem Wissen und Gewissen sagen: Das ist nicht wahr. (...) (Ich) (...) kann ich für den Ministerpräsidenten und den Verkehrsminister die Hand ins Feuer legen. (...) Winfried Kretschmann und Winfried Hermann haben das Versprechen, alles in ihrer Macht stehende zu tun, um das Projekt zu beenden, eingelöst. Sie mussten nur feststellen, dass diese Macht begrenzt ist.“

⁴ Auf die Frage „Sind Sie grundsätzlich für oder gegen Stuttgart 21“ antworteten im August 2010 35 % mit „dafür“ und 54 % mit „dagegen“ (Rest von 11 % „weiß nicht“); am 1. Dezember 2010 antworteten 54 % mit „dafür“ und 38 % mit „dagegen“ (Rest von 8 % mit „weiß nicht“). (Umfragen Infratest dimap).

Tatsache ist: Die große Mehrheit der Bewegung gegen S21 war nach dem Wahlsieg vom 27. März 2011 überzeugt, dass S21 nun gestorben sei. Dabei spielte sicher ein allgemeines Vertrauen in die Grünen als wichtige Anti-S21-Partei eine Rolle. Es gab aber auch eine Reihe sehr *konkreter* Anhaltspunkte, dass die Grünen als führende Regierungspartei nun die Macht haben würden, das Projekt zu stoppen. Um nur vier zu nennen: Baukosten, Planfeststellung, Information der Bevölkerung und Kapazität des Kopfbahnhofs versus Kapazität des S21-Tiefbahnhofs. Doch bei all diesen vier recht handfesten Möglichkeiten, den S21-Widerstand zu fördern, versagten die Grünen, der grüne MP und der grüne Verkehrsminister.

Kosten: Bei den Baukosten gab es die Steilvorlage, dass in den Akten des Verkehrsministerium gerichts feste Belege dafür gefunden wurden, wonach bereits die Oettinger-Regierung wusste, dass die realen S21-Kosten auf 6,5 Mrd. Euro ansteigen dürften und diese Erkenntnis bewusst verschwieg. *Wie wurde reagiert?* Die Landesregierung respektive das Verkehrsministerium wurden *nicht* aktiv. Es gab *keine* Versuche, daraus auf der juristischen Ebene Kapital zu schlagen. Das Thema taucht in der Info-Broschüre der Landesregierung schlicht nicht auf.

Planfeststellung: Noch im Februar 2011 hatte Winfried Kretschmann als MdL in einem Offenen Brief an Grube verlangt, keine neuen Fakten zu schaffen bevor nicht alle relevanten Bauabschnitte planfestgestellt sein würden. Im Koalitionsvertrag vom Mai 2011 ist festgehalten, dass die Landesregierung darauf drängt, dass die Bahn „unmittelbar nach dem Stresstest“ alle Unterlagen für eine Planfeststellung auf den bisher nicht planfestgestellten Abschnitte einreicht. *Wie wurde reagiert?* Die DB AG reichte bis heute nicht einmal die Unterlagen für die Planfeststellung ein. Schon gar nicht gibt es eine Planfeststellung für zentrale Bauabschnitte wie auf den Fildern. Dennoch unterstützt die Landesregierung in der (durch den Einsatz der Landespolizei untersetzten) Praxis die aktuelle Politik des Faktenschaffens seitens der DB AG.

Information: Die grün geführte Landesregierung und die Grünen als Regierungspartei hatten die einmalige Chance, in der Informationsbroschüre der Landesregierung, die an alle Haushalte ging, objektiv zu informieren und Klartext zu reden. *Wie wurde reagiert?* Die Landesregierung ließ es zu, dass auf den vier Seiten, die die SPD in dieser Broschüre zu verantworten hatte, objektive Lügen (wie „S21 schafft zusätzliche Grünflächen“ und „bis heute gibt es keinerlei Beleg dafür, dass der Kostenrahmen für S21 nicht ausreichend bemessen wäre“) verbreitet wurden. Zu den vier Seiten, die die Grünen autonom gestalten konnten, heißt es in einem Schreiben aus der S21-Bewegung an den Ministerpräsidenten Kretschmann: „Diese ‘Ihre’ Seiten sind von einer ausgesprochen defensiven Argumentationsweise geprägt. Entscheidende, die konkrete Lebenswelt und die Gefühle der Menschen ansprechende Argumente, die gegen S21 sprechen, tauchen dort schlicht nicht auf. Das Wort Denkmalschutz taucht nirgendwo auf. Ist es aber nicht so, dass der Bonatz-Bau neben dem Fernsehturm ein Wahrzeichen Stuttgarts ist? Die Begriffe ‘Ebenerdigkeit’ und ‘Vorteile für Menschen mit Behinderungen’ (bzw. die entsprechenden Nachteile beim Kellerbahnhof) tauchen auf diesen Seiten nicht auf. (...) Auch erwähnen Sie auf diesen Seiten nicht die Tatsache, dass die Gleisneigung bei S21 fünfmal größer ist als in der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO) gestattet und dass es in Deutschland, ja in ganz Europa keinen einzigen Bahnhof mit einer derartigen Gleisneigung und damit mit einem solchen Gefährdungspotential gibt. Schließlich kommt auf diesen ‘Ihren’ Seiten der Mittlere Schlossgarten, der mit seinen vielen mehr als hundertjährigen Bäumen massiv in Mitleidenschaft gezogen wird, gar nicht vor. Ja, selbst das Wort ‘Grünflächen’ taucht dort nicht auf. Ist es nicht grotesk, dass eine von den Grünen angeführte Landesregierung nicht ins Zentrum ihrer Argumentation rückt, dass S21 *Grün* zerstört, dass damit Stadtqualität und Lebensqualität abgebaut werden, und dass die Alternative einer Optimierung des Kopfbahnhofs eine *grüne* Entwicklung in der Landeshauptstadt eröffnen würde?“⁵

⁵ Aus dem Schreiben von Chr. Engelhardt, K. Gebhard, M. v. Herrmann, H. Heydemann, E. Hopfenzitz, S. Klausmann-Sittler, W. Kuebart, R. Pfeleiderer, V. Lösch, W. Sittler und W. Wolf an MP Kretschmann vom 6. Februar 2012.

Bleibt das Thema *Kapazitäten des Kopfbahnhofs*. Dazu schreibt Palmer:

„Dem Verkehrsministerium wird immer wieder vorgeworfen, es habe keine Studie zur wahren Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs beauftragt und damit die Abstimmung fast schon verloren gegeben. Nach der hier vorangestellten Analyse hätte diese Studie aber die Nein-Sager überhaupt nicht beeinflusst, weil die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs sie einfach nicht interessiert hat.“

Diese Sicht können wir aus zwei Gründen nicht teilen.

Erstens weil das Kapazitäts-Argument zentral ist für S21. Der Tiefbahnhof wurde seit April 1994 mit dem Argument beworben, dass es damit eine Kapazitätserweiterung im Stuttgarter Hauptbahnhof geben würde. Auch die von Palmer richtig angesprochenen „Fortschrittsgläubigen“ gehen davon aus, dass der Tiefbahnhof mehr Leistung, mehr Geschwindigkeit, erhöhten Durchlass usw. bringen würde. Auch in der Informationsbroschüre der Landesregierung zur Volksabstimmung heißt es (auf den „SPD-Seiten“), der Stresstest habe gezeigt, dass „in der Spitzenstunde 30 Prozent mehr Züge als heute“ dort verkehren könnten.

Wenn nun das Gegenteil im Detail belegt wird, so ist dies brandheiß. Das grün geführte Verkehrsministerium hätte dies deutlich machen, die entsprechende Studie in Auftrag geben bzw., als diese dann von anderer Seite bezahlt wurde, diese Studie puschen können. All dies erfolgte nicht. Kurz vor der Volksabstimmung erstellte Alexander Käck (Ingenieure 22) in einem Brief an W. Kretschmann und W. Hermann eine ausführliche Dokumentation darüber, wie trickreich und bewusst das Verkehrsministerium und der Ministerpräsident verhindert hatten, dass das Thema Kapazität des Kopfbahnhofs öffentlich gemacht wird, wie man die Verfasser der Studie, Vieregge und Rößler, ins Leere laufen ließ, dass die am 12. Oktober 2011 dem Verkehrsministerium übermittelte Studie schlicht unbeantwortet blieb und wie trickreich und im Detail belegt verhindert wurde, dass in der Informationsschrift der Landesregierung über den zentralen Aspekt Kapazität des Kopfbahnhofs informiert wurde.

Es liegt auf der Hand, warum just bei diesem Thema derart beinhart die Türen blockiert und die Ohren auf Durchzug gestellt wurden: Wenn belegt werden kann, dass man für 4,5 Milliarden Euro plus x die *Verkleinerung* des Stuttgarter Hauptbahnhofs und eine *Kapazitätsverknappung* des entsprechenden Eisenbahnknotens erhält, dann sagt jeder gesunde Menschenverstand – und in jedem Fall ein sparsamer Schwabe respektive eine Schwäbin, die „d’Sach zämme hält“: so nicht!

Zweitens teilen wir die Sicht, das Thema Bahnhofskapazität spiele keine Rolle, nicht, weil es den berechtigten Vorwurf der Stresstest-Manipulation gibt. Und dies ist auch Ausgangspunkt einer *neuen Situation*, die auch für den S21-Widerstand wichtig ist.

NEUE Situation bleibt bei Palmer komplett außer Betracht. Oder: Wie weiter

Palmer behauptet zwar, seine Kritik habe auch „etwas Reinigendes“. Aus der Katharsis kann man neue Kraft schöpfen.“ Gleichzeitig stellt er fest, „Stuttgart 21 kann politisch nicht mehr gestoppt werden“. Er bietet dann als einzige Hoffnung, auf die inneren „Mängel“ und „Planungsfehler“ von S21 zu setzen.

Wir sehen das anders. Der politische Widerstand gegen S21 sollte auch nach den neuen barbarischen Akten der Deutschen Bahn AG, mit zu verantworten durch die grün-rote Landesregierung, fortgesetzt werden. Die fünf Schwerpunkte dabei sind:

(1) *Den Charakter der Volksabstimmung klarstellen*: Das Ergebnis des Volksentscheids muss objektiv dargestellt werden. An diesem Tag fand formal ein Gesetz keine Mehrheit, die Kofinanzierung von S21 zu beenden. Politisch mag man das als ein mehrheitliches Ja zu S21 deuten. Doch das darf nicht,

wie das der Ministerpräsident derzeit tut, als ein juristisch bindendes Votum, jetzt aktiv S21 voranzutreiben, interpretiert werden.

(2) Die Fach- und Sachargumente gegen S21 weiter vortragen: Alle sachlichen Argumente gegen S21 bleiben bestehen. In manchen Aspekten bestätigt sich die S21-Kritik gerade auch in den letzten Wochen (Stichwort: Grundwassermanagement). Diese Argumente müssen weiter offensiv vorgetragen und immer wieder neu konkretisiert werden.

(3) S21 PLUS findet nicht statt und die Kosten explodieren: Diejenigen, die in der Volksabstimmung gegen einen Ausstieg und indirekt oder bewusst für S21 als Gesamtprojekt stimmten, gingen davon aus, dass das gesamte Projekt nicht mehr als 4,5 Milliarden Euro kosten und dass alle Festlegungen aus der Schlichtung für ein „S21 plus“ realisiert werden würden. Heute ist deutlich: Die Kosten liegen längst weit über 4,5 Milliarden Euro; von „S21 plus“ wird so gut wie nichts realisiert. Das heißt: Die Betreiber von S21 haben die Geschäftsgrundlage der Volksabstimmung verlassen.

(4) Nein zur Politik des Fakten Schaffens sagen: Für S21 als Gesamtprojekt gibt es kein Baurecht. Es spricht alles dagegen, in einem solchen Fall ein extrem teures und umstrittenes Bauprojekt zu beginnen. Doch die Bahn macht genau dies mit dem Ziel, durch „Fakten schaffen“ die Schwächen des Projekts zu verdecken und das Projekt gegen Vernunft und Gesetz durchzuboxen.

(5) Ein Kapazitätsabbau der Schieneninfrastruktur ist abzulehnen und gesetzeswidrig: Die seit Mitte November 2011 gut dokumentierten Vorwürfe, der Stresstest sei systematisch manipuliert worden und S21 stellt einen Kapazitätsabbau dar, stellen eine neue Situation dar. Die Bahn hat auf die Vorwürfe, die nunmehr seit einem Vierteljahr vorgetragen werden, nicht substantiell reagiert. Auch die Bundesregierung stellt inzwischen nicht mehr in Abrede, dass im Fall von S21 möglicherweise nach Allgemeinem Eisenbahngesetz, Paragraph 11, ein Verfahren wegen eines möglichen Kapazitätsabbaus anstehen könnte. Sie meint jedoch, dies könne dann „zeitnah zur Außerbetriebnahme“ des Kopfbahnhofs - also nach Erstellung des S21-Tiefbahnhofs – geprüft werden.

Der S21-Widerstand sollte dieses Thema zu seinem zentralen machen: S21 bedeutet Kapazitätsabbau. Dies war der Bevölkerung, als sie am 27. November zur Volksabstimmung gerufen wurde, nicht bekannt. Es ist mit keinem Argument zu rechtfertigen, dass Kapazitäten abgebaut, dass dabei wertvolle Substanz zerstört und dass am Ende für Rückbau und Zerstörung auch noch extrem viel Steuergeld bezahlt werden soll. Im übrigen müsste ein solches Projekt des Kapazitätsabbaus nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahn-Gesetzes (AEG) beantragt und genehmigt werden; vor seiner Realisierung müsste die Übernahme der alten Infrastruktur „Dritten“ zum Kauf oder zur Pacht angeboten werden.

All das erfolgte nicht.

*S21 ist verkehrspolitisch falsch. S21 ist zerstörerisch. S21 ist gesetzeswidrig.
Oben bleiben bleibt die richtige Lösung.*