

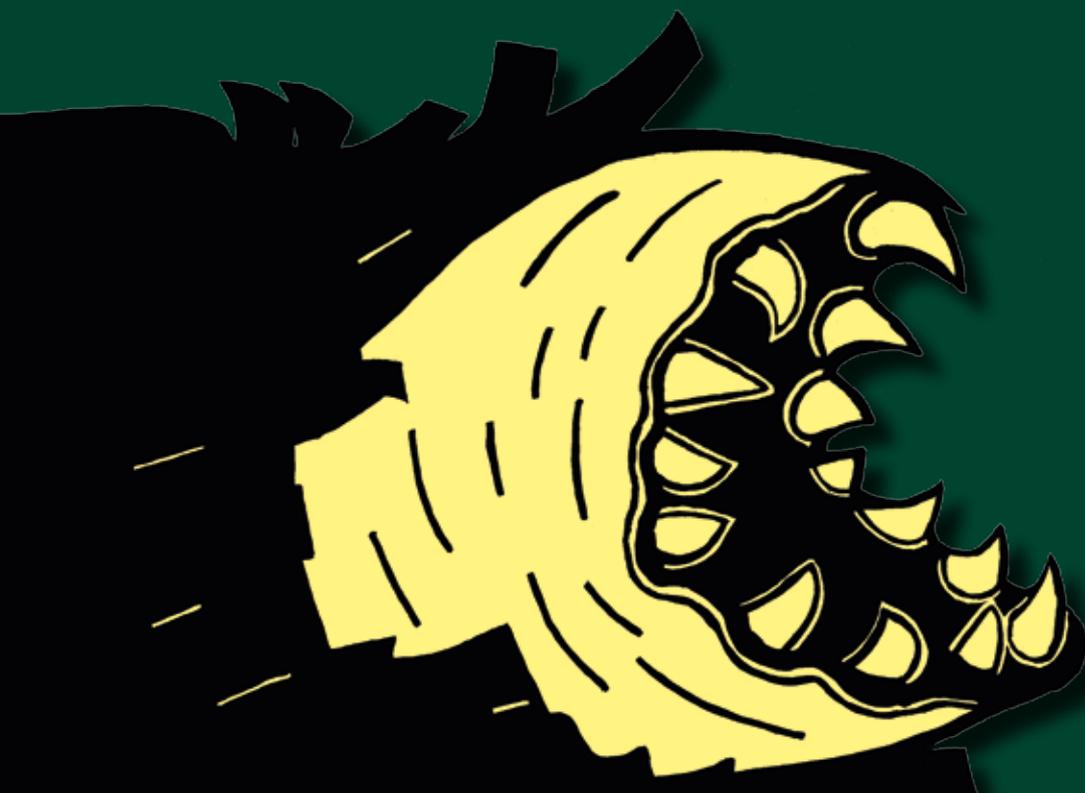
# TUNNELAUGENBLICK

Neues vom dümmsten Bahnprojekt der Welt – Sammelband III (2014), Ausgaben 43 bis 53

## Stuttgart 21

Fakten, Analysen,  
Kommentare

2014



# Themenübersicht Tunnelblick Nr. 43–53

- Nr. 43: Versammlungsfreiheit!**  
*Von Demonstrationsverboten und Gefahrengebieten: Ein zentrales Grundrecht ist bedroht*
- Nr. 44: Worüber regen Sie sich auf?**  
*Verkehrsstörungen durch den Bau von Stuttgart 21 – eine unvollständige Übersicht*
- Nr. 45: Verzockte Heimat**  
*Was machen die Baustellen, was macht die Zerstörung der Stadt mit den Menschen?*
- Nr. 46: Ist Widerstand zwecklos?**  
*Über Herrschaftstechniken und die Psychologie des Protests*
- Nr. 47: Herren und Knechte**  
*Der Tunnelbauer und sein Ministerpräsident*
- Nr. 48: Die Pyramidenbauer**  
*Bohren für den Profit: die unnütze Neubaustrecke über die Schwäbische Alb*
- Nr. 49: Urlaub mal anders**  
*Aufgezwungene Großprojekte in Europa – ein etwas anderer Reiseführer*
- Nr. 50: Chaos mit Ansage**  
*Verkehrstechnischer Unsinn: die Filderplanung der Bahn*
- Nr. 51: Mit aller Gewalt**  
*Der Untersuchungsausschuss »Schlossgarten II«: Theorie und Wirklichkeit der Gewaltenteilung am Beispiel des 30.09.2010 und seiner Aufarbeitung*
- Nr. 52: Augen zu und durch?**  
*Der Stopp von Stuttgart 21 ist jederzeit möglich und wirtschaftlich sinnvoll*
- Nr. 53: Die vierte Zerstörung Stuttgarts**  
*Nach Krieg, Wiederaufbau und schleichender Nivellierung steht Stuttgart 21 für die vierte Zerstörung der Stadt.*

## Neu: Tunnelblick Impuls

### **Der Tunnelblick hat einen kleinen Bruder bekommen: Tunnelblick Impuls.**

Tunnelblick Impuls ist schnell, aktuell, meinungsstark und serviceorientiert. Er wechselt sich in unregelmäßigen Abständen mit dem »großen« Tunnelblick ab, der wie bisher jeweils ein Schwerpunktthema ausführlich behandelt. Die Zielgruppe beider Formate: ein breites Publikum, das wir zum Beispiel an Bahnhöfen, Mahnwachen oder auf der Straße erreichen. Ob ausführlich und fundiert oder aktuell und magazinartig: Information gegen die Desinformation bleibt das Programm. **Die 2014 erschienenen Ausgaben finden Sie ab Seite 33.**

# Statt eines Vorworts

15.000 Exemplare – das ist die regelmäßige Erstauflage des Tunnelblicks. Und nicht selten müssen Ausgaben nachgedruckt werden, teils sogar mehrfach. Der Tunnelblick wird an Bahnhöfen verteilt, in Briefkästen gesteckt und in der S-Bahn »vergessen«. Er wird an Infoständen überreicht, in Cafés und Geschäften ausgelegt und an Freunde und Bekannte weitergegeben. Dafür sorgen viele Verteilerinnen und Verteiler in Stuttgart, in der Region und weit darüber hinaus – unentgeltlich und couragiert. Einige von ihnen sollen hier zu Wort kommen.

## Stuttgart am Hauptbahnhof

Mahnwache am Hauptbahnhof in Stuttgart, rund um die Uhr seit dem 17. Juli 2010:

»Selbstverständlich lesen wir den Tunnelblick und schätzen ihn aufgrund seiner gut recherchierten Berichte. Unsere Gäste nehmen ihn gerne mit, um sich zu informieren. Auf vielen Veranstaltungen wird er von Aktivisten als wertvolle Information verteilt.

Gemeinsam mit dem Tunnelblick sind wir der Stachel im Fleisch der Verschweiger und uns für dumme Verkäufenden. So sorgen wir für Aufklärung und verhelfen der Wahrheit zu ihrem Recht.«

## Stuttgart-Vaihingen

VaihingerInnen für den Kopfbahnhof (VK21):

»Der Tunnelblick wird von uns morgens in der S-Bahn-Unterführung und am samstäglichen Infostand verteilt. Er informiert über das, worüber herkömmliche Medien schweigen. Darum nehmen viele Leute den Tunnelblick gerne und lesen ihn schon im Weitergehen. Wer soll diese Informationen unters Volk bringen, wenn nicht wir?«

➔ <http://vk21.de/>

Tunnelblick-Verteilung in Stuttgart-Vaihingen



Tunnelblick und mehr – rund um die Uhr an 365 Tagen im Jahr: die Mahnwache am Stuttgarter Hauptbahnhof

## Sinzheim (Landkreis Rastatt)

Wolfgang von der Initiative »BADEN unterstützt OBEN BLEIBEN – Kein Stuttgart 21«:

»Die Initiative unterstützt seit 2010 den Widerstand der StuttgarterInnen gegen das dümmste Großprojekt der BRD und will mithelfen, es möglichst schnell zu »BRDigen«. Das geschieht durch kreative Teilnahme an Demos und dezentrale Aktionen vor Ort, aber auch durch Infostände, Verteilaktionen u. Ä. hier in der Region Karlsruhe. Ich persönlich verteile den Tunnelblick gerne an Autos mit Stuttgarter Kennzeichen, die hier häufig anzutreffen sind, aber auch an BürgerInnen auf der Straße. Dabei unterteile ich die Flyer vorher nach speziellen »Stuttgarter« Themen (z. B. S-Bahn-Chaos) und »allgemeinen« Themen (z. B. Politikerlügen). Auch bei Demos habe ich schon gute Erfahrungen mit der Verteilung gemacht.

Meine Motivation ist dabei, im kleinen Rahmen Gegenöffentlichkeit zu leben, möglichst viele Stuttgarter BürgerInnen außerhalb des Kessels mit wirklich guten Informationen zu versorgen und gleichzeitig das Bewusstsein bei den anderen zu wecken, dass »der Käse« noch lange nicht »gässa isch« und Widerstand sich lohnt. In jedem Fall. Oben bleiben!«

➔ [www.baden.gegen-stuttgart-21.de](http://www.baden.gegen-stuttgart-21.de)



Usedom  
Stuttgart 21

Bremen  
Stuttgart 21

Berlin  
Stuttgart 21

Frankfurt  
Stuttgart 21

Bamberg  
Stuttgart 21

Bretten  
Stuttgart 21

Eppingen  
Stuttgart 21

Bietigheim-Bissingen  
Stuttgart 21

Backnang  
Stuttgart 21

Sinzheim  
Stuttgart 21

Ludwigsburg  
Stuttgart 21

Waiblingen  
Stuttgart 21

Ostelsheim  
Stuttgart 21

Schorndorf  
Stuttgart 21

Plochingen  
Stuttgart 21

Esslingen  
Stuttgart 21

Kirchheim  
Stuttgart 21

Tübingen  
Stuttgart 21

Reutlingen  
Stuttgart 21

München  
Stuttgart 21

Münsingen  
Stuttgart 21

### Stuttgart, Gänsheide

»Briefkasten-Verteilung nach individueller Auswahl. Auf der Gänsheide in Stuttgart gibt es eine starke Fraktion überzeugter Stuttgart-21-Befürworter (aber auch eine solche von K-21ern!). Der Tunnelblick bringt ständig einleuchtende, überzeugende Argumente gegen den Bau des Tiefbahnhofs. Wir hoffen so, gleichgültige und/oder überzeugte Tiefbahnhofbefürworter zum Nachdenken oder sogar zum Umdenken zu bringen.«

### Stuttgart-Vaihingen

»Ich verteile immer wieder in der S-Bahn, nicht in der Stadtbahn. Wichtig dabei: Ich gehe durch, spreche niemand an und lege den Tunnelblick nur auf einzelne freie Sitze, lediglich als ein Angebot. So haben die Bahnnutzer die Möglichkeit, das Blatt zu lesen, müssen sich aber nicht bedrängt fühlen. Rückmeldungen der Fahrgäste sind relativ selten. Wenn, dann eher positiv. Es gibt aber auch negative Reaktionen. Dann höre ich hinter mir die Abfallklappe am Fenster, weil das Blatt hineingestopft wird. Probleme kann es bei einer (eher seltenen) Begegnung mit »Amtspersonen« geben – Kontrolleuren, Sicherheitsdienst, Polizei. Ich wurde schon mehrmals deutlich, aber auch in eher höflicher Form dazu aufgefordert, das Verteilen zu unterlassen.

Man muss – auch mit unseren begrenzten Mitteln – das Thema im Gespräch, in den Köpfen halten. Wir müssen der Sand im Getriebe bleiben! Meine Prognose: Das Vorhaben wird nicht durch unsere Informationen, Aktionen, Demonstrationen gestoppt, sondern es wird an den eigenen Widersprüchen scheitern. Ich habe mit einigen Befürwortern schon vereinbart: In drei Jahren sprechen wir uns wieder! Gerade deswegen müssen wir auch weitermachen, damit dieser Irrweg möglichst bald offenkundig wird.

Ein mindestens ebenso großes Problem wie die Machenschaften der Betreiber ist die Gleichgültigkeit eines großen Teils unserer Mitbürger, die nach den Grundprinzipien leben: »Geld verdienen, einkaufen, unterhalten werden.«

### Bietigheim-Bissingen

BUND-Ortsgruppe:

»Regelmäßige Verteilaktion mit der neuesten Tunnelblick-Ausgabe vor dem Bietigheimer Bahnhof. Der Tunnelblick wird außerdem im Parkhaus, im Büro und in der Sauna verteilt sowie in Briefkästen geworfen. Auch



Tunnelblick«-Verteilung vor dem Bietigheim-Bissingener Bahnhof

in Bissingen ist er immer freitags und bei sonstigen sich bietenden Gelegenheiten erhältlich.

Wir wollen mit Hilfe des Tunnelblicks eine Gegenöffentlichkeit herstellen und die Bevölkerung sowie Freunde und Bekannte über die Tatsachen aufklären. Der Tunnelblick ist immer eine gute Diskussionsgrundlage.«

➔ <http://rv-stuttgart.bund-bawue.de/bund-gruppen/kreis-ludwigsburg/og-bietigheim-bissingen/>

## Hier gibt's den Tunnelblick:

Backnang  
Bamberg  
Berlin  
Bietigheim-Bissingen  
Bremen  
Bretten  
Eppingen  
Erdmannhausen  
Esslingen  
Frankfurt

Friedrichsruh  
Kirchheim/Teck  
Kirchheim bei München  
Ludwigsburg  
Münsingen  
Ostelsheim  
Reutlingen  
S-Bad Cannstatt  
S-Fasanenhof  
S-Feuerbach

S-Gaisburg  
S-Hbf., Mahnwache\*  
S-Kernerviertel  
S-Luginsland  
S-Ost  
S-Rot (Zuffenhausen)  
S-Sonnenberg  
S-Stitzenburgviertel  
S-Untertürkheim  
S-Vaihingen

S-Wangen  
S-West  
S-Zuffenhausen  
Schorndorf  
Sinzheim  
Tübingen  
Waiblingen  
Ückeritz/Usedom

\* Rund um die Uhr geöffnet

# Kleine Medienschau

**G**roßprojekte schaffen Großes: Durch manche entsteht wirklich ein großer Nutzen, andere setzen Maßstäbe in Geldverschwendung. Auch das Immobilienprojekt Stuttgart 21 hat schon Großes hervorgebracht – unter anderem eine Bürgerbewegung, die bundesweit Beachtung findet.

Innerhalb dieser Bewegung sind neben etlichen Fachgruppen – Architekten, Ingenieure, Theologen und viele mehr – auch größere und kleinere Medienprojekte der verschiedensten Art entstanden. Auch der Tunnelblick ist ein Kind dieser Entwicklung und eine Antwort auf den Mangel an Information in den etablierten Medien. Es entwickelten sich Projekte wie der Internetsender Flügel-TV, der mit einer auf

den Bahnhof gerichteten Webcam startete, und mobile, flexible Gruppen wie cams21, die via Smartphone-Kamera live von Veranstaltungen und Ereignissen übertragen.

Abhängig von den Fähigkeiten und Berufen der aktiven Mitglieder haben diese Gruppen zum Teil eine enorme Professionalität erreicht. So entstand z. B. die »Infooffensive«, die sich als Multiplikator für Flyer und Informationspakete versteht und sogar ganze thematische Kampagnen unterstützt.

Doch auch Einzelpersonen begannen die Lücken in der Medienlandschaft zu füllen – von dokumentierenden Fotografen über Blogger bis hin zu redaktionell aufbereiteten Recherche-Websites.

Dieser Informations-, Dokumentations- und Aufklärungsarbeit möchten wir mehr Aufmerksamkeit verschaffen und bieten deshalb im Folgenden einen kleinen Überblick über die alternative Medienlandschaft – ohne Anspruch auf Vollständigkeit, denn dafür ist sie mittlerweile einfach zu bunt und vielfältig.

Damit wollen wir Neugier wecken und Lust auf mehr machen. Denn die Geschichte von Stuttgart 21 zeigt, wie wichtig es ist, den Mainstream-Medien nicht blind zu vertrauen, genauso wenig wie den alternativen Angeboten. Es geht vielmehr darum, eine Kultur des kritischen Sich-selbst-Informierens zu etablieren, zu pflegen und weiterzuentwickeln.

## Flügel-TV

➔ [www.fluegel.tv](http://www.fluegel.tv)

Flügel-TV zeigt, was im Fernsehen nicht kommt

## Cams21

➔ [www.cams21.de](http://www.cams21.de)

Überregionale Plattform für Livestreams und freie Medien

## Walter Steiger

➔ [www.waltersteiger.de](http://www.waltersteiger.de)

➔ [www.youtube.com/user/Bonatz21](http://www.youtube.com/user/Bonatz21)

Videodokumentation der Montagsdemos und mehr

## Alexander Schäfer

➔ [www.schaeferweltweit.de](http://www.schaeferweltweit.de)

➔ [www.doku-stuttgart.de](http://www.doku-stuttgart.de)

Fotografische Begleitung der Bürgerbewegung seit 2010

## Wolfgang Rüter

➔ [picasaweb.google.com/112478480755709713158](https://picasaweb.google.com/112478480755709713158)

Fotografische Baustellendokumentationen verbunden mit fachlichen Recherchen.

## Tomoko Arai

➔ [www.stuttgarter-schlossgarten.de](http://www.stuttgarter-schlossgarten.de)

Faszinierende Tieraufnahmen aus dem Stuttgarter Schlossgarten und Rosensteinpark

## Gegenlicht

➔ [www.gegenlicht21.de](http://www.gegenlicht21.de)

Das Netzwerk engagierter Fotografen

## Weitere Fotografinnen & Fotografen

»Bahnhof201268«:

➔ [www.flickr.com/photos/bahnhof201268/](http://www.flickr.com/photos/bahnhof201268/)

Gisela Spitzer:

➔ [picasaweb.google.com/106761505401467451727](https://picasaweb.google.com/106761505401467451727)

## Infooffensive

➔ [www.infooffensive.de](http://www.infooffensive.de)

Die Infooffensive informiert das ganze Land über den Stuttgart-21-Wahnsinn und unterstützt Aktive.

## Bei Abriss Aufstand

➔ [www.bei-abriss-aufstand.de](http://www.bei-abriss-aufstand.de)

Informationsportal rund um Stuttgart 21 und den Widerstand dagegen

## Parkschützer.de

➔ [www.parkschuetzer.de](http://www.parkschuetzer.de)

»Das Netzwerk des Widerstands«

## Blogs

Der Stuttgart-21-Irrtum (Fritz Möbius):

➔ [www.s21irrtum.blogspot.de](http://www.s21irrtum.blogspot.de)

Zwuckelmann:

➔ <http://zwuckelmann.wordpress.com/>

Metropolis 21 (Siegfried Busch):

➔ [www.siegfried-busch.de](http://www.siegfried-busch.de)

Seriousguy47 & mcmac:

➔ [www.freitag.de/autoren/kopfmachen21](http://www.freitag.de/autoren/kopfmachen21)



[www.alle-gegen-s21.de](http://www.alle-gegen-s21.de)

# TUNNEL BLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT • WWW.TUNNELBLICK.ES • AUSGABE 43

## Versammlungsfreiheit!

Foto: Alexander Schäfer, [www.schaeferweltweit.de](http://www.schaeferweltweit.de)

Wenn Demonstrationen mit Verweis auf Verkehrsbehinderungen verboten werden und – wie in Hamburg – ganze Stadtteile zu »Gefahrengebieten« erklärt werden, dann ist das alarmierend. Denn die Versammlungsfreiheit gilt als Grundpfeiler

der Demokratie und ihre Einschränkung ist ein schwerer Eingriff in die Grundrechte der Bürger. Deshalb sollten alle dieses Recht verteidigen, ungeachtet von Sachfragen. Und das nicht nur anderswo auf der Welt, sondern auch hierzulande.

**A**ristoteles, einer der klügsten Köpfe der Menschheitsgeschichte, prägte vor weit über 2000 Jahren die Begriffe Theorie und Praxis. Dass einmal ausgerechnet ein amerikanischer Profisportler zu diesem Thema noch etwas Gescheites beitragen könnte, hätte er sich vermutlich nicht träumen lassen. Der hierzulande kaum bekannte Baseballstar Yogi Berra formulierte so treffend wie hintersinnig: »In der Theorie gibt es keinen Unterschied zwischen Theorie und Praxis, in der Praxis aber schon.«

Diese anscheinend unvermeidliche Kluft zwischen Praxis und Theorie zieht sich durch alle Lebensbereiche und macht auch vor Politik und Rechtsprechung nicht halt. Dies ist vor allem dann beunruhigend, wenn die Grundrechte der Bürger – und damit die Grundlagen des Rechtsstaates selbst – betroffen sind.

### Versammlungsfreiheit – ein wichtiges Grundrecht

Das Grundrecht der Versammlungsfreiheit ist in Artikel 20 der allgemeinen Erklärung der Menschenrechte und vielen Verfassungen, Gesetzen und internationalen Vereinbarungen verankert, auch im Grundgesetz

für die Bundesrepublik Deutschland. Deswegen Artikel 8 garantiert allen Deutschen das Recht, sich ohne Anmeldung oder Erlaubnis friedlich und ohne Waffen zu versammeln.

Insbesondere das Demonstrationsrecht als Teil des Versammlungsrechts gilt als lebenswichtig für das Funktionieren der Demokratie. Die Staaten sind durch die Menschenrechtserklärung dazu verpflichtet, Demonstrationen nicht nur zu dulden, sondern sie auch zu ermöglichen, zum Beispiel indem öffentliche Plätze zur Verfügung gestellt werden. Man sollte meinen, dass Politiker, Richter und Polizeioffiziere dieses Grundrecht nach Kräften schützen und es keinem je einfallen würde, eine friedliche Demonstration zu verbieten oder zu behindern – geschweige denn, Demonstrationsteilnehmer zu schikanieren und zu kriminalisieren. Soweit die Theorie.

### Auslegungssache?

Die Praxis sieht anders aus: Auch in Deutschland wird die Versammlungsfreiheit immer weiter eingeschränkt. Längst nicht jede Versammlung wird erlaubt und manche genehmigte Versammlung kann

nicht ungehindert stattfinden. In Artikel 8, Absatz 2 des Grundgesetzes wird nämlich bestimmt, dass Versammlungen unter freiem Himmel durch ein Versammlungsgesetz geregelt und beschränkt werden können. So kann eine Versammlung verboten werden, wenn die öffentliche Sicherheit oder Ordnung unmittelbar gefährdet ist. Die »passive Bewaffnung« von

Auch in Deutschland wird die Versammlungsfreiheit immer weiter eingeschränkt.

Demonstrationsteilnehmern, das kann schon das Tragen einer Sonnenbrille oder eines Fahrradhelms

sein, ist verboten. Ebenso gilt ein Verhüllungsverbot – allerdings nur für die Versammlungsteilnehmer, nicht für die Polizei. Eine Kennzeichnungspflicht für Polizisten, die von vielen Bürgern zur Eindämmung polizeilicher Übergriffe gefordert wird, sucht man in Baden-Württemberg vergebens.

### Schleichende Aushöhlung

Schon das Vorliegen eines dieser Sachverhalte genügt, um das Grundrecht auf Versammlungsfreiheit empfindlich einzuschränken – ein Einfallstor für willkürliches und selbstherrliches Handeln der Staatsorgane. Damit wird das ohnehin

Fortsetzung Rückseite →

ungleiche Kräfteverhältnis zwischen der Staatsmacht und den Bürgern weiter zu Ungunsten der Bürger verschoben. Es entsteht ein gefährliches Defizit an Demokratie und Rechtsstaatlichkeit.

Man erinnere sich nur an die Demonstrationen gegen den G8-Gipfel in Heiligendamm 2007, die gewaltsame Räumung des Stuttgarter Schlossgartens 2010, die Blockupy-Proteste in Frankfurt 2013 oder die jüngsten Polizeiaktionen angesichts der Demonstrationen rund um die »Rote Flora« in Hamburg: Mehrere Stadtviertel mit 80.000 Bewohnern wurden zum »Gefahrengebiet« erklärt – mit Sonderrechten für die Polizei, radikalen Einschränkungen der Versammlungsfreiheit, Aufenthaltsverboten sowie Kontrollen ohne Anlass und Verdacht. Und von der Öffentlichkeit fast unbemerkt, hat sich die Berliner Polizei gerade an gut zwei Dutzend »kriminalitätsbelasteten« Orten Sonderrechte eingeräumt.

### »Gang doch lieber schaffa!«

Derart alarmierende Entwicklungen auf dem Feld der Bürgerrechte kümmern die weitgehend unpolitische Mittelschicht in der Regel nicht. Während Demonstrationen im fernen Kairo, in Istanbul, Kiew oder Moskau durchaus mit Wohlwollen betrachtet werden, können hiesige Demonstranten nicht auf Verständnis hoffen. »Geh' doch nach drüben, wenn es dir hier nicht passt«, hörte man vor dem Fall der Berliner Mauer oft. Nicht nur an den Stammtischen gelten Demonstranten auch heute noch wahlweise als Spinner, arbeitslose Faulenzer, Randalierer oder Staatsfeinde – nicht aber als Bürger, die ein verbrieftes demokratisches Grundrecht wahrnehmen.

Und auch das höchste Staatsorgan beteiligt sich auf seine Weise an dieser Diskreditierung. So äußerte Bundespräsident Gauck anlässlich der Blockupy-Proteste, er finde die Kapitalismus-Debatte »unsäglich albern«. Angesichts der Stuttgart-21-Demonstrationen warnte er gar vor einer »Protestkultur, die aufflammt, wenn es um den eigenen Vorgarten geht«. Offenbar ist Ruhe immer noch die erste Bürgerpflicht.

#### ☞ TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

Konto-Nr.: 7 020 627 400  
BLZ 430 609 67, GLS-Bank  
Kontoinhaber: Umkehrbar e. V.  
Stichwort: Tunnelblick

### Wie die Polizei mit Demonstrierenden umgeht

In diesem gesellschaftlichen Klima verwundert es nicht, dass die Polizei mit gewaltsamen Methoden gegen vermeintliche Ruhestörer vorgehen darf:

■ Fast schon ein Klassiker ist der Einsatz von Schlagstöcken, Wasserwerfern und Tränengas – auch gegen friedliche Demonstranten. Bei der Räumung von Blockaden wird immer wieder von Schlägen und Tritten gegen auf dem Boden Sitzende oder Liegende berichtet.

■ Immer öfter eingesetzt wird der Polizeikessel, der früher nur als Ultima Ratio betrachtet wurde. Die Polizei bildet einen dichten Ring um die Versammlung oder einzelne Gruppen und

beraubt die Eingeschlossenen oft stundenlang ihrer Grundrechte auf körperliche Unversehrtheit und Bewegungsfreiheit. Dabei scheint mittlerweile jede Verhältnismäßigkeit verloren gegangen zu sein.

■ Eine besonders perfide Methode der Kriminalisierung von Demonstrationen ist der Einsatz polizeilicher Lockspitzel, sogenannter Agents provocateurs. Diese mischen sich in Zivil unter die Demons-



tranten und rufen zu Gewalt auf oder begehen selbst Straftaten, um der Polizei eine Rechtfertigung zu liefern, die Versammlung zu räumen. Ein Übriges leisten dann die Medien, die von gewalttätigen Demonstrationen berichten können und den Einsatzbericht der Polizei kritiklos als Wahrheit verkaufen.

Und dies alles geschieht auf Befehl oder mit stillschweigender Billigung und sogar Rechtfertigung der politischen, behördlichen und polizeilichen Entscheidungsträger. So also sieht der Umgang mit dem Grundrecht auf Versammlungsfreiheit in der Praxis aus. Es liegt an uns, den Bürgern, einen immer autoritärer agierenden Staat in die Schranken zu weisen und den Grundwerten der Freiheit und Gerechtigkeit wieder mehr Geltung zu verschaffen. Auch und gerade auf der Straße. ■

### Die Stuttgarter Montagsdemo: Grundrecht wider Verkehrsfluss?

Der Stuttgarter Ordnungsbürgermeister Martin Schairer (CDU) hat Ende Dezember 2013 die Montagsdemos auf dem Arnulf-Klett-Platz direkt vor dem Hauptbahnhof verboten. Er stützt sich dabei auf ein Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg (VGH), das »Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs« zum Schutzgut der öffentlichen Sicherheit erhebt und offensichtlich höher bewertet als das Grundrecht auf Versammlungsfreiheit.

Diese Entscheidung des Gerichts ist aus mehreren Gründen nicht nachvollziehbar:

■ Erstens gibt es kein Grundrecht auf fließenden Verkehr, dem das Grundrecht auf Versammlungsfreiheit unterzuordnen wäre.

■ Zweitens hat der VGH im Oktober 2010 in derselben Sache ganz anders geurteilt: Das Interesse des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21, mit seiner Versammlung möglichst große Beachtung zu finden, überwiege das öffentliche Interesse, am Arnulf-Klett-Platz Verkehrsbeeinträchtigungen zu vermeiden.

■ Drittens hat der VGH des Öfteren, zuletzt im vergangenen Oktober in Göppingen, Naziaufmärsche genehmigt, für die ganze Innenstädte komplett abgeriegelt und Tausende Polizisten eingesetzt wurden – vom Vorrang des »leichten Verkehrsflusses« keine Rede.

■ Viertens staut sich der Verkehr in Stuttgart sowieso ständig – die Hauptstauzeiten sind übrigens nachweislich der Dienstagmorgen und der Donnerstagabend. Die jahrelangen Einschränkungen, die Bau und Betrieb von Stuttgart 21 schon jetzt für den Straßenverkehr mit sich bringen, sind um ein Vielfaches gravierender als die kurzzeitige und absehbare Sperrung des Arnulf-Klett-Platzes wegen der Montagsdemonstration.

Die Urteilsfindung des VGH lässt viele Fragen offen und ist bedenklich, weil sich mit dieser Urteilsbegründung fast jede Demonstration verbieten lässt. Wenn die Versammlungsfreiheit durch die Straßenverkehrsordnung ausgehebelt wird, ist dies nicht im Sinne der freiheitlich-demokratischen Grundordnung und ein Alarmzeichen; denn sämtliche Freiheitsrechte sind auf der Straße erkämpft worden.

## Worüber regen Sie sich auf?

Glaubt man Presse und Lokalpolitikern, nervt viele Stuttgarter derzeit vor allem eines: die wöchentliche Montagsdemo gegen Stuttgart 21. Dabei haben die Menschen in Stadt und Region wirklich andere Gründe, aufgebracht zu sein: Die Tieferlegung des Bahnhofs und der Bau von 60 Kilometer Tunnelröhren bringen den Verkehr in Stuttgart und seinem Umland schon heute aus dem Takt. Und das ist erst der Anfang. In den nächsten Jahren werden Radfahrer, Fußgänger, Bahnnutzer und Autofahrer viele Stunden im Stau oder an zugigen Bahnhöfen und

Haltestellen verbringen sowie lange Umwege in Kauf nehmen müssen. Kein Wunder, dass die Projektverantwortlichen mit den tatsächlichen Auswirkungen der S-21-Bauarbeiten nur scheinbarweise herausrücken. Wir haben die verstreuten Informationen zusammengetragen und in einer Überblickskarte dargestellt – wahrlich katastrophale Aussichten. Wer dies alles klaglos hinnimmt, sollte sich auch nicht über diejenigen mokieren, die gegen diesen Irrsinn demonstrieren. Und Sie? Worüber regen Sie sich auf?

### Verkehrsstörungen durch den Bau von Stuttgart 21 – eine unvollständige Übersicht

Die folgende Auflistung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Sämtliche Angaben stammen aus öffentlich zugänglichen Quellen. Über Dauer und Ausmaß der einzelnen Störungen gibt es teils nur vage, widersprüchliche oder gar keine Aussagen. Je nach Schwere, Anzahl der Betroffenen und Dauer haben wir die Störungen grob in drei Kategorien eingeteilt (Erklärung siehe Karte).

▲ 1 **Verlegung Haltestelle Staatsgalerie:** Stadtbahnbetrieb zwischen Staatsgalerie und Charlottenplatz wird für 9 Monate eingestellt, zeitweise auch die Verbindung zum Hauptbahnhof. Die Linien U1, U2, U4, U9 und U14 werden umgeleitet oder unterbrochen; weite, zeitraubende Umwege für Fußgänger; Straßenverkehr wird über Behelfsbrücken über die Baustelle hinweggeführt. (StZ 23.1.2014)

▲ 2 **Bau des Nasenbachtüfers:**  
■ Unterbrechung des Stadtbahnbetriebs zwischen Staatsgalerie und Hauptbahnhof während der Düker-Bauzeit, nach aktueller Planung mindestens 26 Monate lang;  
■ Auswirkungen auf den Autoverkehr auf der Schiller-, Willy-Brandt- und Konrad-Adenauer-Straße und den Verkehr im Wagenburgtunnel: Durch Wegfall

von Fahrbahnen, Abbiegebeschränkungen und gegenseitige Behinderungen Rückstau(gefahr) in alle Richtungen;

■ Behinderungen im Busverkehr: Busse können ihre Sonderspuren nicht mehr erreichen (StN 30.1.2104).

▲ 3 **Defekte Aufzüge und Rolltreppen im Hauptbahnhof und an S-Bahnhöfen im Stadtgebiet:** Laut StZ vom 23.1.2014 sind derzeit »insgesamt 18 Aufzüge defekt, elf davon sind außer Betrieb. Und das zum Teil schon seit Monaten.« Ein Dauerproblem, das sich im Tiefbahnhof mangels Alternativen katastrophal auswirken kann.

▲ 4 **Baugruben und Arbeitsflächen im Bereich Kurt-Georg-Kiesinger-Platz:** Erhebliche Beeinträchtigungen für Autoverkehr und Fußgänger bis mindestens Ende 2015 (StZ 2.4.2012).

▲ 5 **Provisorische, teils unebene Bahnsteige mit Hindernissen, nur über Querbahnsteig zu erreichen:** längere Wegezeiten und weite Umwege für Bahnreisende, massive Einschränkungen für Gehbehinderte, Eltern mit Kindern, Bahnreisende mit Gepäck und Rollstuhlfahrer während der gesamten Bauzeit (StN 24.1.2014).

▲ 6 **Verkehrsstörungen am und im Wagenburgtunnel wegen Tunnelbauarbeiten** (StN 24.11.2013).

▲ 7 **Behinderungen auf der Jägerstraße wegen Tunnelbauarbeiten Richtung Feuerbach** (StN 24.11.2013).

▲ 8 **Abbau der Bahnsteigdächer: Bahnkunden sind der Witterung schutzlos ausgesetzt** (StN 24.11.2013).

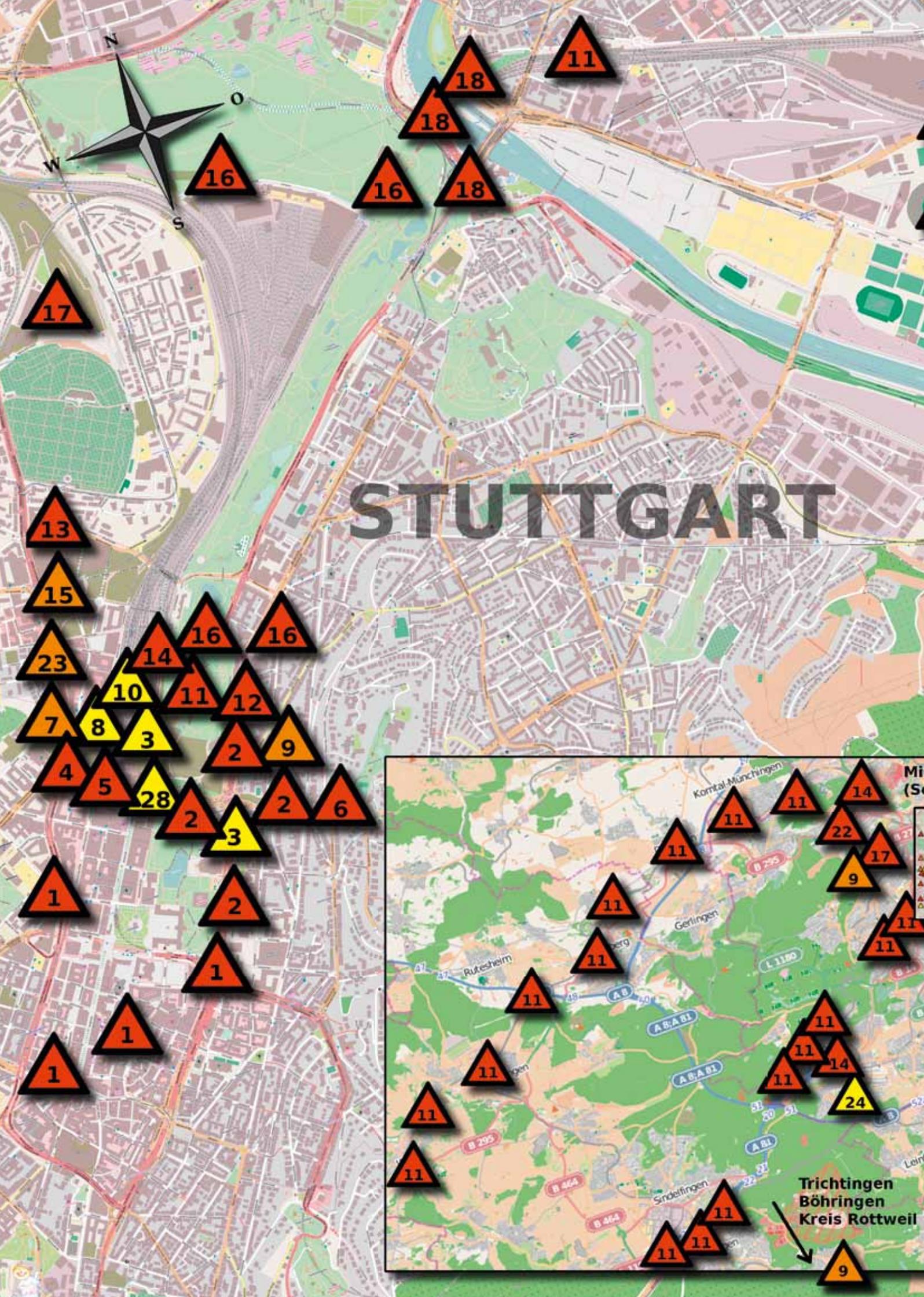
▲ 9 **Hohes Lkw-Aufkommen, Lärmbelästigung, Abgasbelastung, Verschmutzung und Staugefahr durch Baustellen-tätigkeit:**

■ Stuttgart: Sängler-/Landhausstraße, Borsigstraße/Steiermärker- und Siemensstraße sowie rund um den Feuerbacher Bahnhof, S-Wangen, S-Untertürkheim;

■ Region: Autobahn A8, Zell u. Aichelberg, Mühlhausen i. T., Gruibingen, Hohenstadt (Baustellen für Neubaustrecke Wendlingen-Ulm) (StN 24.11.2013);

■ Trichtingen, Böhringen (Kreis Rottweil) und Michelbach (bei Schwäb. Hall) wegen Abraumverfüllung (Kontext, 19.02.14).

▲ 10 **Zerstörung von Signalkabeln bei Bauarbeiten:** Zwei Stromausfälle am Bahnhof führten zum Ausfall von Anzei-

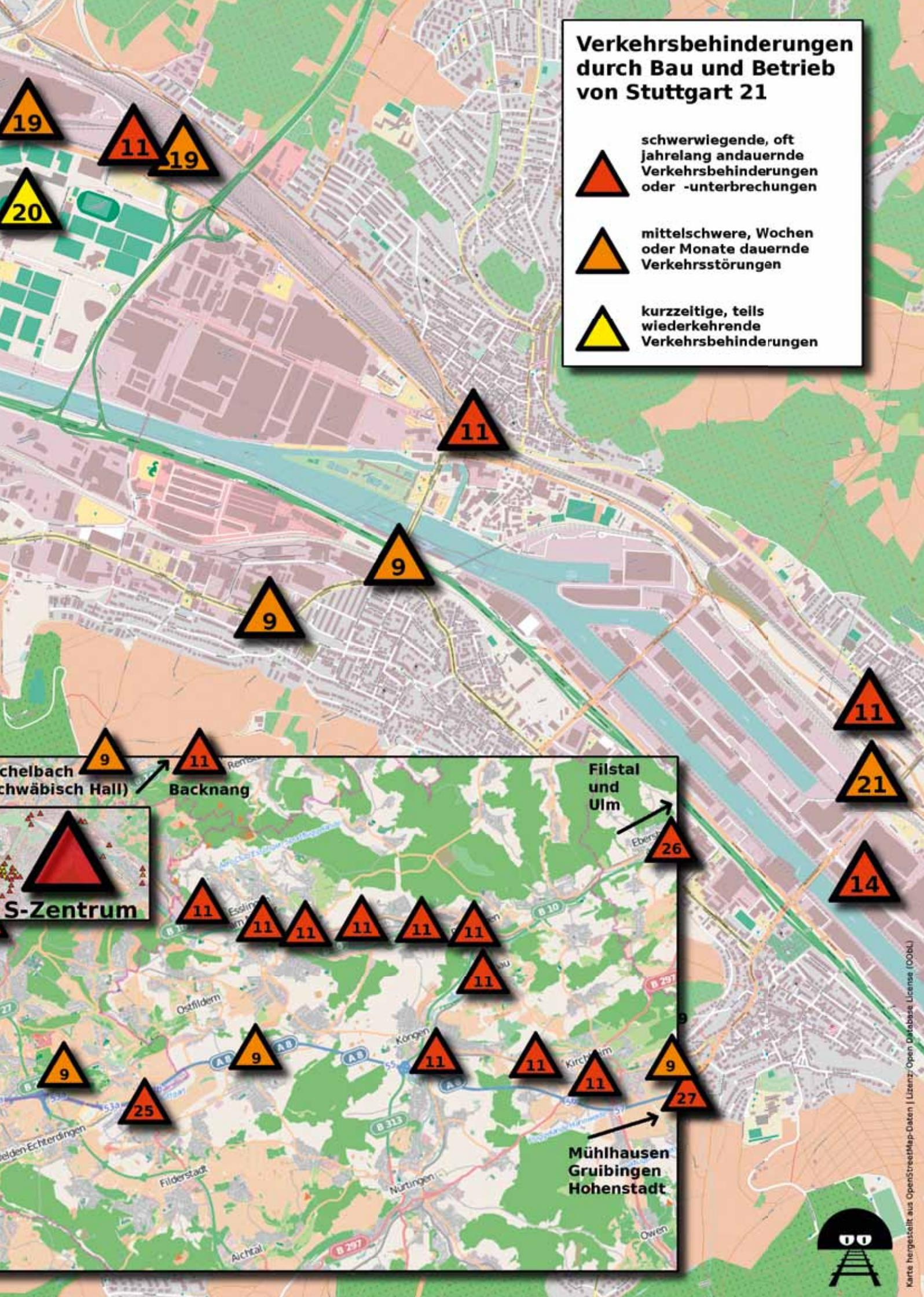


# STUTTGART

Trichtingen  
Böhringen  
Kreis Rottweil

# Verkehrsbehinderungen durch Bau und Betrieb von Stuttgart 21

-  schwerwiegende, oft jahrelang andauernde Verkehrsbehinderungen oder -unterbrechungen
-  mittelschwere, Wochen oder Monate dauernde Verkehrsstörungen
-  kurzzeitige, teils wiederkehrende Verkehrsbehinderungen



Schellbach (Schwäbisch Hall)  
Backnang  
S-Zentrum

Filstal und Ulm

Mühlhausen  
Grübingen  
Hohenstadt



tafeln, Rolltreppen und Fahrkartenautomaten sowie zu Chaos im Stadtgebiet und im Umland (StZ 12.2.2014).

▲ **11 Signal- und andere Störungen bei der S-Bahn:** Verspätungen, Zugausfälle führen zu verpassten Anschlüssen und längeren Wartezeiten (Bus und Bahn) während der Hauptverkehrszeiten; Auswirkung auf sämtliche S-Bahn-Linien (Waiblinger Kreiszeitung 8.2.2014, StN 22.1.2014 und 6.2.2014).

▲ **12 Verlegung der Willy-Brandt-Straße zw. Neckartor und Schillerstraße nach Osten:** Verkehrsbehinderungen auf der stark befahrenen Straße durch Wegfall einer Fahrspur (StZ 2.4.2012).

▲ **13 S-Bahn-Tunnel kreuzt Cityring:** Die erforderliche enge und steile »Rampe« im Bereich Wolframstraße wird für mehrere Jahre zum Nadelöhr (Anhebung des Straßenniveaus um 2 Meter).

▲ **14 Wegfall der Straße »Am Schlossgarten«:** südliche Zufahrt zum Hauptbahnhof fällt auf Dauer weg. Folgen:  
■ Verkehrszunahme am Neckartor (Ort mit höchsten Feinstaubwerten Deutschlands);

■ **Verlegung des zentralen Omnibusbahnhofs:** Fernbus-Verkehr nun fernab des Hbfs in Obertürkheim, Vaihingen und Zuffenhausen (Filder Extra, 5.2.2014).

▲ **15 Verlegung der Haltestelle Türlestraße:** Beeinträchtigungen und längere Wege für Fahrgäste.

▲ **16 Einrichtung des Grundwasser-managements:** 17 km Rohrleitungen – meist auf riesigen Betonklötzen aufgeständert – behindern jahrzehntelang Fußgänger, Radfahrer und Autos am und um den Hauptbahnhof, im Kernerviertel, im Schlosspark und im Rosensteinpark.

▲ **17 Wegfall der Gäubahnstrecke**  
Keine Ausweichmöglichkeit mehr für Fernzüge und S-Bahnen bei Störungen im Hauptbahnhof oder in den S-Bahn-Tunneln.

▲ **18 Ersatzloser Abriss von Fußgängerbrücken:** Elefantenteg vor der

Wilhelma, Holzsteg über den Neckar; Rosenstein-Steg (Leuzesteg) mindestens 2 Jahre gesperrt; lange, nicht barrierefreie Umwege für Fußgänger und Radfahrer (Bad Cannstatt wird »abgehängt«).

▲ **19 Tunnelbauarbeiten in Untertürkheim:** Behinderungen der S 1 und des Autoverkehrs (StZ 2.2.2014, Quelle DB).

▲ **20 Eingeschränkter Zugverkehr zw. Bad Cannstatt und Plochingen wegen Gleisarbeiten für S 21:** Am Wochenende teils kein Halt an der Station Neckarpark, Anfahrtprobleme bzw. lange Fußwege für Fußballfans.

▲ **21 Sperrung des Neckartalwegs (»Schillerweg«):** Umleitung für Radfahrer, gefährlich vor allem für Schüler/-innen; voraussichtliche Dauer: 7 Jahre (Untertürkheimer Zeitung 2.9.2013).

▲ **22 Baustelleneinrichtung am Bahnhof Feuerbach:** Beengter Zugang, Abbau von Gleisen und Bahnsteigen. In Zukunft sollen Gleise verlegt und mehrere Brücken und Tunnel Richtung Hauptbahnhof gebaut werden. Jahrelange Beeinträchtigung von Pendlern und S-Bahn-Nutzern.

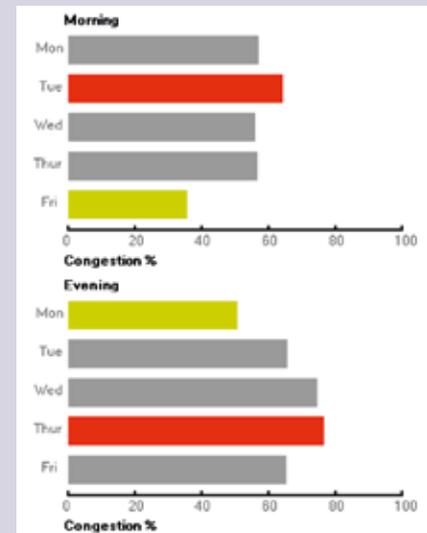
▲ **23 Heilbronner Straße:** Behinderungen u. a. durch zwei offene Baugruben im Zuge des Stadtbahnbaus; Dauer: bis Ende Juni 2016 (vgl. Baustellenkalender der Stadt Stuttgart).

▲ **24 Eingleisigkeit, Vollsperrungen und Schienenersatzverkehr zwischen Rohrer Kurve und Flughafen:** Massive Beeinträchtigungen des S-Bahn-Verkehrs; künftiger Mischverkehr zwischen Rohrer Kurve und Flughafen wird bei Verspätungen im Fernverkehr zur Störung des S-Bahn-Verkehrs führen (StN 15.11.2013).

▲ **25 Flughafenbahnhof: Massive Beeinträchtigungen für Zugreisende zum Flughafen und für den gesamten ÖPNV rund um den Flughafen:** Flughafen-Terminalbahnhof nur einseitig im Gegenverkehr nutzbar; ICE hält nur alle zwei Stunden am Flughafen; Fahrzeitverlängerung für alle Fahrten vom Hauptbahnhof in den Süden; Verspätungsaufbau mit Wirkung bis in die Region; Verschlechterung und Ausdünnung des S-Bahn-Taktes; befristete Ausnahmegenehmigung für die Tunnel beim Flughafen führt zu einer Verlangsamung der Züge aus Sicherheitsgründen; Bahnsteige in 27 m Tiefe und einige 100 m vom Terminal entfernt; Umsteigen mit Ge-

## Stauhauptstadt Stuttgart

Die baden-württembergische Landeshauptstadt ist erneut Deutschlands Stauhauptstadt. Zu diesem Ergebnis kommt eine Studie des Navigationsgeräteherstellers TomTom. Autofahrten dauern in Stuttgart tagsüber rund ein Drittel länger als in verkehrsarmen Nachtstunden. Bemerkenswert: Noch am besten fließt der Verkehr am Freitagmorgen und Montagabend – ungeachtet der Montagsdemonstration.



Stuttgart: wöchentl. Staumuster 2. Quartal 2013 (Quelle: TomTom International B.V.)

päck, Rollstuhl oder Kinderwagen wird zur Zumutung.

▲ **26 Verlegung des Bahnbetriebswerks von Stuttgart nach Ulm:** Zugausfälle wegen längerer Wartungswege, dadurch Einschränkungen v. a. für Pendler aus der Region: kürzere Regionalzüge, fehlende Waggons, Verspätungen und Zugausfälle auf der Strecke Ulm–Stuttgart für die Dauer von mindestens 7 Jahren (StZ, 31.1.14).

▲ **27 Bau der Eisenbahnbrücken für die Neubaustrecke Stuttgart-Ulm bei Mühlhausen i. T.:** Massive Verkehrsstörungen auf der einzigen Verbindungsstraße von Mühlhausen und Wiesensteig.

▲ **28 Ausübung des Grundrechts der Versammlungsfreiheit:** Montags kurzzeitige Behinderung der Innenstadtbuslinien durch Montagsdemonstration gegen Stuttgart 21; Dauer: bis auf Weiteres.

## Unabhängige Infos für ÖPNV-Nutzer:

[www.infooffensive.de/stadtbahn](http://www.infooffensive.de/stadtbahn)  
[www.s-bahn-chaos.de](http://www.s-bahn-chaos.de)

## TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

IBAN: DE54 8309 4495 0003 2812 21  
BIC: GENODEF1ETK, EthikBank eG  
Kontoinhaber: ESIG e.V.  
Stichwort: Tunnelblick



Foto: Walter Steiger, www.waltersteiger.de

## Verzockte Heimat

Wer heute durch Stuttgart läuft, stößt an jeder zweiten Ecke auf eine Großbaustelle. Absperrungen, Baumaschinen, Baugruben, Lastwagen versperren den Weg. Damit verbunden sind Gestank, Lärm und Verschmutzung. Überrascht stellt man fest: Da

war doch vor kurzem noch ein Gebäude! Und stand hier nicht eine Sitzbank? Weg sind die ausladenden Bäume, die hier im Sommer Schatten und Kühle spendeten. Was machen die Baustellen, was macht diese Zerstörung mit den Menschen?

Hier durchzugehen ist eine psychische Tortur«, sagt Susanne S. aus Esslingen zu ihrem Mann, als sie vom Bahnhofsvorplatz zur Urbanstraße oberhalb des Wagenburgtunnels gehen – auf verdreckten Wegen, gesäumt von langen, aufgeständerten blauen Rohrleitungsstrukturen. Sie gehen vorbei an hohen Sichtbarrikaden, hinter denen Baugeräte inmitten von Erdwüsten emporragen, wo einst ein Park mit alten Bäumen zum Verweilen einlud. Dann zur Rechten die auch nachts grell erleuchtete Großbaustelle vor der Tunneleinfahrt. Zur Linken das Gebäude, in dem Polizeistaffeln auf Abruf stationiert sind, um im Auftrag der politischen und wirtschaftlichen Machthaber die Baustellen abzusichern, Demonstrationzüge zu eskortieren, einzukesseln oder aufzulösen und den Bürgerinnen und Bürgern handfest zu demonstrieren, wer Herr im Haus ist – auch mit Wasserwerfern und Pfefferspray.

Susanne S. und ihr Mann verlassen so schnell wie möglich diese Stadt, die wie keine andere Tag für Tag mit schwäbischer Gründlichkeit an ihrer Selbstzerstörung arbeitet. Eine Stadt voller Baustellen, angesichts derer Auswärtige nichts Eiligeres zu tun haben, als sich mit Grausen abzuwenden, und froh sind, hier nicht zu Hause sein

zu müssen. Aber sie fragen sich auch: Was macht das mit den Menschen, die diesen Ort der Unwirtlichkeit nicht einfach hinter sich lassen können wie wir? Wie verändert sie die tägliche Erfahrung, dass ihre Stadt Stück für Stück aufgerissen, verrohrt, abgerissen, verdreckt, verhässlicht, zerstört und dadurch zunehmend zu einem Ort des Unbehaustseins für sie wird? Wie wirkt die täglich erlebte Unwegsamkeit, Trostlosigkeit, Ödnis auf die Seelen der Frauen und Männer und ihre Kinder?

### Mutwillige Zerstörung von Identität und Heimatgefühl

Mit jedem herausgerissenen Baum, jedem abgerissenen Gebäude, jeder unwegsamen Straße, jedem ehemals vertrauten und jetzt zur Unkenntlichkeit entstellten Ort erleiden die Stuttgarter ein Stück Entwurzelung – auch wenn sich viele dessen nicht

bewusst sein mögen. Damit einher geht das latente Gefühl der Bedrohung ihrer Identität, ihrer Sicherheit und der Verlässlichkeit des Daseins, die immer auch mit der vertrauten Lebenswelt verbunden sind. So gesehen zerstört Stuttgart 21 weit mehr als nur Stadtviertel, Straßen, Gebäude, Parkgelände und Infrastruktur.

Der Tübinger Volkskundler Hermann Bausinger definierte »Heimat« als »das Produkt eines Gefühls der Übereinstimmung mit der kleinen eigenen Welt. Heimat ist nur dort vorhanden, wo solche Übereinstimmung möglich ist.« Nicht erst mit Stuttgart 21, aber dadurch besonders gravierend, wurden in Stuttgart durch geschichts- und geschichtsloses Bauen auch grundlegende Bedingungen für die Entwicklung von Identität systematisch zerstört. Alteingesessene, vertraute Geschäfte, Handwerksbetriebe, kleine Läden, repräsentative alte Gebäude, mit denen eine lange Stadtgeschichte verbunden ist, verschwanden über die Jahre mehr und mehr. Jene Orte also, in denen sich Stuttgarter wiedererkennen, weil mit ihnen für sie eine persönliche Geschichte und Beziehung verbunden ist.

### Aus Plätzen sind Orte der Kontrolle und Überwachung geworden.

Einstmals einladende, heimelige, baumbestandene Plätze wie der Marienplatz wurden baumfrei gemacht und zu asphaltiert. Heute sind sie ideale Orte zur Kontrolle und Überwachung jedes Quadratzentimeters, dafür ohne jeden Anreiz zum Sich-Ergehen und Verweilen. Stattdessen stehen hier jetzt seelenlose Einkaufszentren, Fußgängerzonen, Mar-



Foto: Alexander Schäfer, www.schaeferweltweit.de

→ Fortsetzung von Seite 1

kenshops, Hotels, Gebäudekomplexe aus Beton und Glas – Plätze, die sich gleichen wie ein Ei dem anderen. Und die sichtbar machen, dass der städtische Raum mehr und mehr nur noch einem Zweck dient: dem des Konsums und natürlich den Wertungsinteressen der Spekulanten.

### »Nicht-Orte«

Der französische Ethnologe Marc Auge, der sich auch mit der Sozialstruktur der modernen Gesellschaft beschäftigte, sprach im Zusammenhang dieser Allerweltsarchitektur und der sich darin spiegelnden Allerweltskultur von »Nicht-Orten« (non-lieux). Was diese von Heimat unterscheidet, sei, dass sie keinen Bezug zur Geschichte mehr aufweisen und weder identitäts- noch beziehungsstiftend sind. Charakteristisch für sie sei ihr »transitorischer« Charakter: Alles wird zur schnellen, vorübergehenden Durchgangsstation für Güter, Ideen und Geschäfte.



Foto: Walter Steiger

Sarkastisch könnte man sagen: Früher war der Mensch in »seiner« Stadt, »seinem« Stadtviertel, »seiner« Nachbarschaft zu Hause und verwurzelt, heute ist er überall zu Hause und nirgendwo mehr fremd. Um die halbe Welt gereist, hat man diese Fußgängerzone, diesen Supermarkt, diesen Flughafen schon hun-

dermal gesehen. Man versteht diese Orte, ohne mit anderen Menschen in Kommunikation treten zu müssen, der Gebrauch der Sprache kann auf ein Minimum reduziert werden. Es reicht aus, die Bildschirmanweisungen lesen und die überall gleichen Symbole verstehen zu können.

In dieser Einheits- und Allerweltskultur kann man sein Sozialleben im Alleingang bewältigen (welch eine Paradoxie!), weil sich die gesamte »Kommunikation« einschließlich der Einkäufe per Computer virtuell erledigen lässt. Das Gefühl von Heimat kann hier nicht mehr aufkommen, Einsamkeit macht sich breit und die Menschen verlieren ihren eigenen Ort, werden zu Heimatvertriebenen, Unbehausten und Entwurzelten (siehe auch: Alexander Mitscherlich, die Unwirtlichkeit unserer Städte).

### Stuttgarts Bahnhof als Durchgangsstation

Geradezu beispielhaft für den beschriebenen Wandel ist der beabsichtigte Umbau des Stuttgarter Bahnhofs von einem Kopfbahnhof in eine unterirdische Durchgangsstation. Jahrzehntelang war er ein Ort im besten Sinne von Marc Auge: ein Ort, an dem unzählige Menschen ankamen, empfangen wurden, sich austauschten, verweilten, einander trafen, miteinander redeten, Bekanntschaften schlossen, ja sogar den Feierabend verbrachten. Ein Ort lebendiger Beziehung und Kommunikation, der vielerlei menschlichen Bedürfnissen diente, weit mehr als ein Raum, der lediglich die Funktion einer Verkehrsstation erfüllte. Nun wird der Bahnhof als Durchgangsstation zum Nicht-Ort und der verbliebene Turm mit Hauptgebäude zum weithin sichtbaren Symbol des verlorenen Ortes, der verlorenen Heimat.

### Wider die Entwurzelung

Die französische Philosophin Simone Weil hielt diese »Entwurzelung ... bei weitem (für) die gefährlichste Krankheit der menschlichen Gesellschaft« und »Verwurzelung ... (für) vielleicht das wichtigste und meistverkannte Bedürfnis der menschlichen Seele«. Gerade in einer globalisierten Welt ist das Regionale – die eigene kleine, überschaubare Beziehungswelt, das Verstehbare, das man sichtbar beeinflussen kann – für die eigene seelische Gesundheit wichtiger denn je.

Wenn den Bürgerinnen und Bürgern nun, wie in Stuttgart, eben jene Heimat Stück für Stück genommen wird, dann mögen Unternehmer, Immobilienhaie, Banken, Politiker und – nicht zu vergessen – die Psychiater profitieren und sich genüsslich die Hände reiben. Sie sollten sich allerdings nicht zu früh freuen. Denn es geht hier nicht um eine vorübergehende Störung des städtischen Lebens. Die Folgen dieser systematischen Entwurzelung



Foto: Walter Steiger

sind schwerwiegend und andauernd. Wer in diesem Bewusstsein durch Stuttgarts Straßen geht, kann daher nicht einfach zur Tagesordnung übergehen. Die sichtbaren Zerstörungen werden zu einer täglichen Motivationsquelle für all jene, denen die Stadt als Lebens-Raum wichtig ist. Daher werden die Gegner des Projekts Stuttgart 21 auch nicht klein beigegeben. Wer in Stuttgart nicht nur wohnen, sondern leben und beheimatet sein möchte, wird um »seine« Stadt kämpfen und auch angesichts der massiven Zerstörungen nicht in Fatalismus, Resignation oder innere Emigration verfallen. Das Feuer des Zorns über diese Bedrohung der eigenen städtischen Heimat, das täglich neue Nahrung erhält, ist ein kostbarer Schatz. Ihn gilt es zu schützen und für den kreativen Widerstand zu nutzen. Damit gewinnt man nicht nur die Stadt, sondern auch sich selbst. ■

### TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

IBAN: DE54 8309 4495 0003 2812 21  
BIC: GENODEF1ETK, EthikBank eG  
Inh.: ESIG e.V., Betreff: Tunnelblick  
Spenden sind steuerlich absetzbar.



## Ist Widerstand zwecklos?

**E**s ist gerade einmal vier Jahre her, dass Menschen massenhaft auf die Straße gingen und »Baustopp jetzt!« forderten. Darunter viele, die zum ersten Mal in ihrem Leben ihre Überzeugung derart öffentlich und lautstark artikulierten. Es herrschte Aufbruchstimmung im Ländle und die Hoffnung war weit verbreitet, Stuttgart 21 stoppen zu können. Und nicht wenige setzten dabei auf den Machtwechsel im Land – bekanntlich ein Irrweg.

Woran aber liegt es, dass nicht einmal ein so offensichtlich unsinniges, riskantes, teures und zerstörerisches Projekt gestoppt werden kann? Und wieso hat es eine Protestbewegung in unserer Gesellschaft so schwer, ihre Anliegen langfristig wirksam werden zu lassen? Hierzu einige Denkanstöße, die sich Überlegungen des Psychologen Robert Schmittmann verdanken.

### Das Handwerkszeug der Hochstapler

Geht es darum, ein Großprojekt durchzusetzen, leisten die Werbestrategen und Chefverkäufer aus Wirtschaft und Politik wirklich ganze Arbeit. Mit ihren Hochglanzprospekten, blumigen Zukunftsvisionen und gezielt lancierten Medienkam-

pagnen bestimmen sie die öffentliche Kommunikation weitgehend nach Belieben. Dabei geht es nicht um Information und Fakten und schon gar nicht um »Wahrheit«. Mit Behauptungen, Illusionen und falschen Versprechungen soll Zustimmung in der Bevölkerung erzeugt werden.

So wird das Vorhaben als »modern«, »fortschrittlich« und »zukunftsfähig« beworben, was auch für alle gelten soll, die »dafür« sind. Wer es hinterfragt, wird dagegen als Nörgler, Fortschrittsverweigerer und Fanatiker, kurz: als »Wutbürger« dargestellt und ins gesellschaftliche Abseits geschoben. Dafür- oder Dagegensein wird als Zugehörigkeits- bzw. Ausgrenzungskriterium benutzt.

Bei Stuttgart 21 haben kritische Bürger den Propagandisten des Projekts deutlich mehr Anstrengung abgenötigt als

üblich und sogar manche Etappe für sich entschieden. Doch auch das bekommen die Werbestrategen und Lobbyisten mit entsprechendem Aufwand in den Griff. Gerade wenn sich »Betriebsunfälle« häufen und das programmierte Chaos immer offensichtlicher wird, rüsten sie auf, um zu vertuschen, zu überspielen und mit Scheingefechten von den Problemen abzulenken. Gegen begründete Argumente werden emotional gefärbte Visionen und Bilder gesetzt – und die Medien spielen in aller Regel mit.

### Das Gewinner-Verlierer-Spiel

Dazu passt, dass die Gegner von Stuttgart 21 spätestens seit der Volksabstimmungsfarce konsequent zu Verlierern stilisiert werden, die sich gefälligst auch wie »gute Verlierer« benehmen sollen.

Wer sich diese Zuschreibung zueigen macht, hat gegen Gefühle wie Hilflosigkeit, Frustration und Ohnmacht zu kämpfen. Das nutzt den Projektbetreibern, die sich als Sieger darstellen. Denn beschämte Verlierer wehren sich nicht, halten still und ziehen sich zurück. Infallerweise wird dieser Rückzug vieler einstmaligen Engagierter zur nunmehr erfolgten »Zustimmung« uminterpretiert.

»Die fast unlösbare Aufgabe besteht darin, weder von der Macht der anderen, noch von der eigenen Ohnmacht sich dumm machen zu lassen.«

Theodor W. Adorno

☛ Aber sind kritische Bürger wirklich Verlierer, nur weil sie noch nichts oder kaum Sichtbares erreicht haben? Dem Gefühl der Ohnmacht entkommt man nur durch einen radikalen Perspektivwechsel:

■ Wenn ein Projekt, das sich nachweislich auf Betrug gründet, noch nicht gestoppt ist, dann sind die Verlierer diejenigen, die es noch immer befördern – sei es, weil sie den Rattenfängern blind folgen oder das Projekt »kritisch-konstruktiv« begleiten.

■ Wenn ein Projekt vorgibt, die Naturgesetze außer Kraft setzen zu können, dann sind die Verlierer diejenigen, die nun tatsächlich glauben, dass die Erde eben eine Scheibe ist.

■ Wenn ein Projekt auf Vetternwirtschaft, Korruption und mafiösen Strukturen beruht, dann sind die Verlierer diejenigen, die weiter glauben, dass alles diene dem Allgemeinwohl.

■ Wenn ein Projekt aus Ehrgeiz und Geltungssucht einiger Politiker und Wirtschaftsfunktionäre entstanden ist, die schon längst andere Ämter innehaben oder ihren Ruhestand genießen, dann sind die Verlierer diejenigen, die sich heute als Erben oder Enkel dieser zweifelhaften Vorbilder aufspielen.

■ Wenn ein Bahnhof zerstört, die Zukunftsfähigkeit einer Großstadt gefährdet und die Lebensqualität der Einwohner auf Jahrzehnte verschlechtert wird für eine kleine, enge und heute schon veraltete Haltestelle ohne Erweiterungsmöglichkeiten, dann sind die Verlierer: wir alle.

### Demokratischer Kontrollmechanismus: Nichtfolgeleisten

Was aber passiert mit denen, die das Spiel durchschauen und sich weigern, sich das Verliereretikett anheften zu lassen? Die allen Konzern- und Politstrategien zum Trotz nicht aufgeben und einfach nicht bereit sind, stillschweigend Folge zu leisten? Die auf der Straße bleiben und weiterhin daran arbeiten, den Fakten Geltung zu verschaffen?

Gegen sie werden zunehmend härtere Geschütze aufgeföhren: Schikanen bei Kundgebungen, eine massive Drohkulisse durch ein riesiges Polizeiaufgebot und schließlich Einschränkungen der Versammlungsfreiheit. Agents provocateurs sollen aufwiegeln und Anlässe dafür schaffen, mit Polizeigewalt »das Recht

»Hoffnung ist nicht die Überzeugung, dass etwas gut ausgeht, sondern die Gewissheit, dass etwas Sinn hat, egal wie es ausgeht.«

Vaclav Havel

durchsetzen« zu können. Die Stuttgarter Gerichtsbarkeit tut dann mit harten Urteilen ein Übriges, um die einen wieder in die Spur zu bringen und die anderen abzuschrecken.

Dabei braucht eine Demokratie doch das Nichtfolgeleisten als Kontrollmechanismus und müsste das kritische Hinterfragen geradezu kultivieren. Wird aber das Folgeleisten absolut gesetzt, ist Demokratie in ihren Grundfesten bedroht.

### Stachel im Fleisch des Projekts

Was mit dem Kampf um den Erhalt des Kopfbahnhofs begann, hat sich zu einem Lehrstück in Sachen Demokratie entwickelt. Durch Stuttgart 21 haben viele Menschen begriffen, wie es in Wahrheit um die Demokratie hierzulande steht und dass sie täglich neu erkämpft werden muss. Aus dieser Erfahrung erwächst für viele eine Motivation, die weit trägt.

Aber es ist ein Kampf David gegen Goliath. Eine selbstkritische Abwägung der eigenen Chancen in diesem ungleichen Ringen ist mit Enttäuschung verbunden. Und sie weckt neben Wut und Empörung unvermeidbar auch Frustration und Ohnmachtsgefühle. Es wäre ein Fehler, würde sich die Protestbewegung angesichts der realen Kräfteverhältnisse Ziele jenseits der eigenen Möglichkeiten setzen und ihren Erfolg einzig am Erreichen dieser Ziele messen. Denn sie müsste zwangsläufig an ihrem eigenen Anspruch scheitern. Die anfängliche Euphorie würde mit der Zeit in Verbitterung umschlagen und schließlich in Resignation oder kollektivem Burnout enden. Diese Einsicht ist ernüchternd, aber NOT-wendig. Und sie kann entlasten und für einen achtsamen Umgang mit den eigenen Kräften sorgen.

Denn gänzlich machtlos und zum tatenlosen Zuschauen verurteilt sind Bürger, die mit den Zuständen nicht einverstanden sind, keineswegs. Schon ihr bloßes Vorhandensein auf der Straße ruft der Öffentlichkeit unentwegt die gewaltigen Mängel, Risiken und Gefahren von Stuttgart 21 ins Bewusstsein. Diese dauerhafte Präsenz ist maßgeblich und wirksam – völlig unabhängig davon, ob das Projekt dadurch gestoppt werden kann oder nicht. Die kri-

tischen Bürger sind der Stachel im Fleisch von skrupellosen Projektbetreibern, tatenloser Landesregierung und scheinbar Gleichgültigen, die alle Zumutungen klaglos erdulden. Denn sie alle wissen oder ahnen zumindest, dass die Kritik der Projektgegner nur allzu berechtigt ist und die verhängnisvollen Auswirkungen dieses Projekts irgendwann zutage treten werden.

Daran werden sie durch die unermüdliche Sacharbeit und den anhaltenden öffentlichen Protest immer aufs Neue erinnert. Und dem können sie sich auch mit allergrößter Anstrengung nicht entziehen. Das mag die teils heftige Aggression und Abwehr erklären, denen sich die Widerständigen ausgesetzt sehen. Dass diese dennoch auf der Wahrheit beharren, darin besteht die eigentliche Autorität der Bürger im Widerstand.

### Träger des Widerstands: Solidarität und persönliche Wertvorstellungen

Der fortwährende Lernprozess in Sachen Demokratie zerstört Illusionen, ermöglicht aber auch wunderbare Erfahrungen: das beglückende Gefühl von Offenheit, Toleranz, Mitgefühl und Gemeinschaft; die Bereitschaft, sich mit anderen Perspektiven wohlwollend auseinanderzusetzen und gemeinsam um tragfähige Lösungen zu ringen. Überraschend ist für viele die unmittelbare Erfahrung von Solidarität über alle gesellschaftlichen Unterschiede hinweg. Angesichts der ungleichen Machtverhältnisse und des Gefühls vermeintlicher Ohnmacht ist dieser Zusammenhalt unverzichtbar für anhaltenden Widerstand.

Genauso wichtig sind die Beweggründe der Einzelnen. Hier geht es um Grundsätzlicheres oder – Robert Schmittmann folgend – um persönliche »Wichtigkeiten«, wie Gerechtigkeit, den Schutz der Natur oder ein demokratisches Miteinander. Die Konzentration auf solche übergeordneten Maximen macht die Bewegung widerstandsfähiger, auch gegenüber Rückschlägen. Sich für etwas einzusetzen, das als unabdingbar, richtig und sinnvoll erlebt wird und dem Wohl aller dient, ist eine starke, dauerhafte Motivationsquelle – auch und gerade unter widrigen Umständen.

Unter diesen Voraussetzungen wird mit der Stuttgarter Protestbewegung, wenn auch zum Missfallen der Projektbetreiber, Profiteure und Mitläufer, noch sehr lange zu rechnen sein. ■

**Robert Schmittmann: Sie sollen nicht ungeschoren davonkommen.**

Stuttgart 2013. ISBN 978-3-944137-63-6

### TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

IBAN: DE54 8309 4495 0003 2812 21

BIC: GENODEF1ETK, EthikBank eG

Inh.: ESIG e. V., Betreff: Tunnelblick

Spenden sind steuerlich absetzbar.



Tunnelbau ist ein Riesengeschäft – besonders für internationale Baukonzerne und die Deutsche Bahn AG. Ihre Lobbyisten sorgen dafür, dass das auch so bleibt. Und so werden nicht nur in Stuttgart Tunnel gebohrt auf Teufel komm raus. Ob sie

auch einen verkehrlichen Nutzen haben, spielt dabei kaum eine Rolle. Im Bild: Ministerpräsident Winfried Kretschmann (rechts) zu Besuch bei Tunnelbohrer-Fabrikant Martin Herrenknecht (Foto: Martin Storz, www.martinstorz.com).

## Herren und Knechte

Ein Ministerpräsident kommt viel herum im Land. Der Besuch heimischer Unternehmen gehört dabei zur täglichen Routine. Meistens. Doch nicht an jenem denkwürdigen 8. März 2013, als Winfried Kretschmann dem Tunnelbohrer-Fabrikanten Martin Herrenknecht seine Aufwartung machte – gerade einmal drei Tage nach der Entscheidung des Bahn-Aufsichtsrats, Stuttgart 21 trotz Kostenexplosion weiterzubauen.

Ausgerechnet Herrenknecht, über den Kretschmanns Parteifreund Winfried Hermann einst sagte: »Man hat schon den Eindruck, dass die vielen Tunnelkilometer, die für Stuttgart 21 gebohrt werden sollen, ein Projekt Herrenknecht auf Staatskosten sind.« Das war 2010, bevor Hermann Verkehrsminister im Ländle wurde und vom Stuttgart-21-Gegner zum »kritischen Begleiter« mutierte.

In der Tat weiß Herrenknecht seine Interessen selbstbewusst durchzusetzen. So ließ er etwa beim Fildertunnel für Stuttgart 21 ein Gutachten erstellen, das empfahl, die beiden Röhren besser mit einer Tunnelbohrmaschine zu bauen als

bergmännisch, wie es ursprünglich vorgesehen war. Daraufhin leitete die Bahn ein Planänderungsverfahren ein und noch bevor der Antrag überhaupt genehmigt war, wurde die Maschine bereits bestellt und fertiggestellt – natürlich von der Herrenknecht AG.

### Politische Landschaftspflege

Bei derlei Geschäften können gute Kontakte zur Politik bekanntlich nicht schaden. Und die werden nicht nur durch üppige Großspenden gefördert, die CDU-Mitglied Herrenknecht seiner Partei regelmäßig zukommen lässt. Der Schwarzwälder pflegt auch eine tiefe »persönliche Beziehung« zu Ex-Ministerpräsident Lothar Späth, der bis 2012 vierzehn Jahre lang dem Aufsichtsrat des Tunnelbohrkonzerns vorsah. Der Gunst von Kretschmanns Vorgänger Günther Oettinger konnte sich Herrenknecht ebenfalls sicher sein. Dieser verkündete bereits 2007 in einer Regierungserklärung, dass »die Firma Herrenknecht mit

ihren Maschinen« am Alaufstieg für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm bohren werde. Da waren die Aufträge nicht einmal ausgeschrieben und das Projekt noch gar nicht finanziert.

### Gelddruckmaschine Tunnelbau

Tunnelbau ist ein milliardenschweres Geschäft, nicht nur für den Bohrmaschinenproduzenten aus dem badischen Schwanau. Der Bau von einem Kilometer Bahntunnel kostet, je nach geologischen Verhältnissen, etwa das Zehnfache der gleich langen oberirdischen Eisenbahnstrecke. Hinzu kommt das Risiko von Kostensteigerungen durch »Überraschungen« im Untergrund, wie Hohlräume oder Verwerfungen – Kosten, für die am Ende die Steuerzahler geradestehen. Und nicht zuletzt verschlingen der Betrieb und die Instandhaltung der Tunnelinfrastruktur laufend immense Summen.

Für die beteiligten Baufirmen sind Tunnelbauprojekte also wahre Gelddruck-

maschinen. Und auch die Bahn verdient fleißig mit. Denn je teurer ein Projekt ist, desto mehr Geld erhält sie vom Staat für die Planung, üblicherweise bis zu 17 Prozent der Gesamtkosten. Zugleich ist der Planungsaufwand bei Tunneln, abgesehen von den teuren Probebohrungen, relativ gering – gut für die Bilanz des Schienenkonzerns, schlecht für die Staatskasse.

### Bohren auf Teufel komm raus

Und so werden in Deutschland Bahntunnel gebaut auf Teufel komm raus. Ob sie auch einen verkehrlichen Nutzen haben, scheint kaum eine Rolle zu spielen. Dabei werden die mit Vorliebe in deutschen Mittelgebirgen vergrabenen Gelder dringend gebraucht, um das über Jahre systematisch heruntergewirtschaftete deutsche Schienennetz zu sanieren.

Das Ergebnis der Tunnelmanie sind Vorhaben wie die Schnellfahrstrecke Erfurt–Nürnberg, die sich einmal durch den Thüringer Wald bohren soll. Dort wird die Trasse »fast nur aus Kunstbauten bestehen: Brücke, Tunnel, Brücke, Tunnel. Insgesamt 22 Tunnel und 30 Brücken. Teurer lässt sich eine Bahnstrecke nicht bauen«, urteilt die Wochenzeitung »Die Zeit«.

Man kann sich vorstellen, welche Begierlichkeiten ein Projekt wie Stuttgart 21 in den Chefetagen der internationalen Baukonzerne wecken muss: 60 km Tunnelröhren unter einer Großstadt durch schwierigstes Gestein, davon viele Kilometer durch quellfähigen Gipskeuper, und noch einmal 60 Kilometer bei der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm durch die Schwäbische Alb mit ihrem zerklüfteten Untergrund, ihren Höhlen, Dolinen und Wasserläufen. Es ist die tunnelreichste Bahnstrecke, die jemals in Deutschland geplant wurde.

### Eine unterirdische Familie

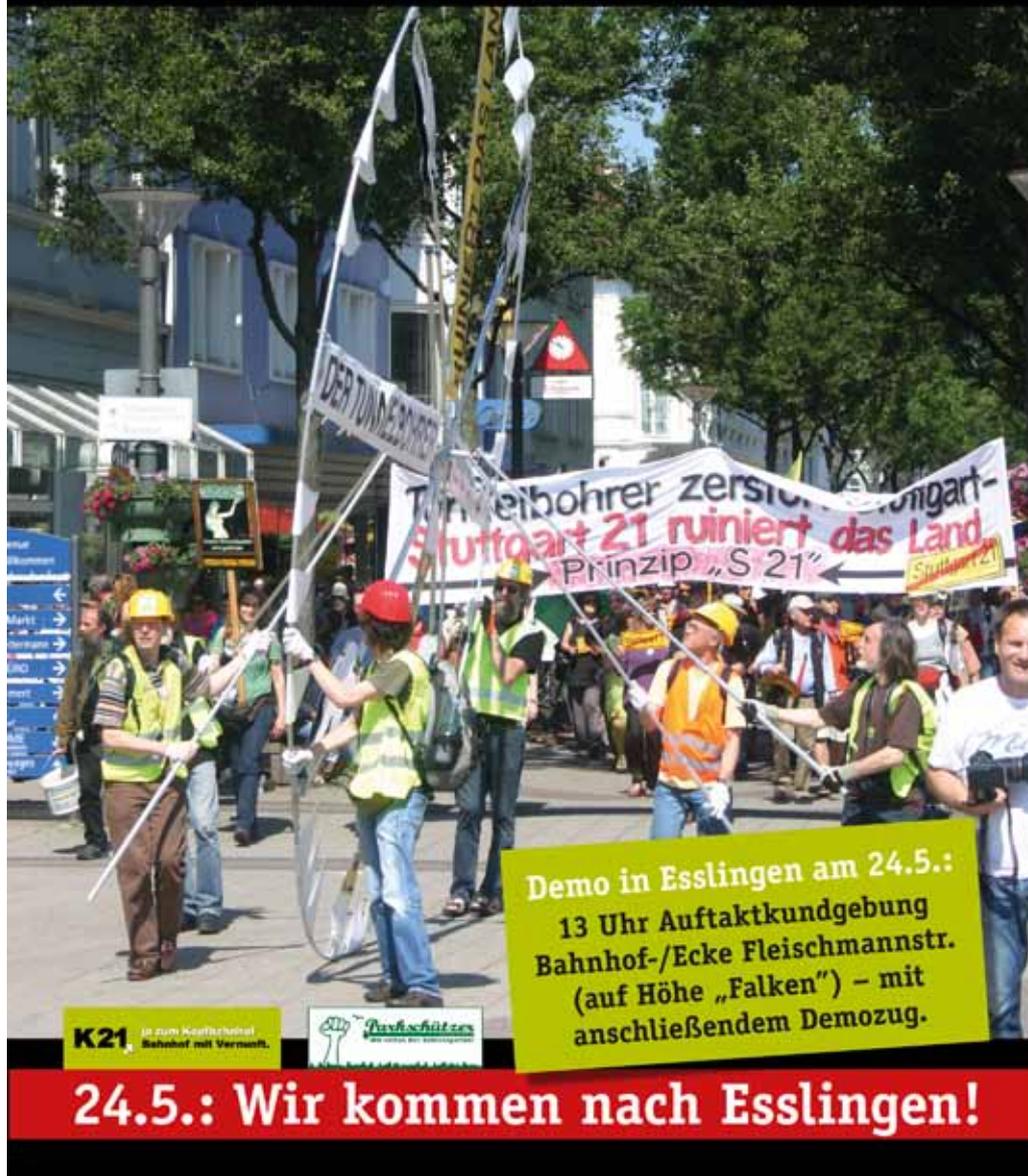
Wenn es darum geht, neue Großprojekte durchzusetzen, zieht die »Familie« der Tunnelbauer an einem Strang. In Vereinen wie der »Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen« oder dem »Deutschen Ausschuss für unterirdisches Bauen« sind neben Baufirmen wie Bögl, Züblin und Porr sowie der Herrenknecht AG, allesamt Auftragnehmer bei Stuttgart 21, auch Wissenschaftler, das Bundesverkehrsministerium und die Stadt

#### TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

IBAN: DE54 8309 4495 0003 2812 21  
BIC: GENODEF1ETK, EthikBank eG  
Inh.: ESIG e. V., Betreff: Tunnelblick  
Spenden sind steuerlich absetzbar.

# Tunnelbohrer zerstört Stuttgart - Stuttgart 21 ruiniert das Land

## ... und die Esslinger zahlen mit!



Stuttgart präsent. Selbst das Bonner Eisenbahnbundesamt ist ungeachtet seiner Kontroll- und Aufsichtsfunktion in beiden Tunnelbauer-Vereinen vertreten.

Und der Einfluss der Bohr- und Betonlobbyisten ist gewaltig. Davon weiß der Verkehrswissenschaftler Heiner Monheim zu berichten, der von 1985 bis 1995 Referatsleiter im nordrhein-westfälischen Verkehrsministerium war. Dort hatte er »den Auftrag, unsinnige Tunnelprojekte im Bereich der Stadtbahnpolitik zu verhindern. Da habe ich das erste Mal die deutsche Baumafia kennengelernt, die massiven politischen Druck ausübt, damit die teuerste und für sie profitabelste Lösung zum Zuge kommt. Manche Tunnelprojekte konnte ich leider damals nicht verhindern, weil die Baumafia stärker war.«

### Herren? Knechte?

Dabei agieren die Tunnelbauer meist im Verborgenen, in Gremien und Ausschüssen. Selten artikulieren sie ihre Interessen so offen wie Martin Herrenknecht. Wenn es einmal nicht nach seiner Pfeife geht, ist der Patriarch aus dem Schwarzwald auch um markige Worte in der Öffentlichkeit nicht verlegen. Nach der Landtagswahl im Frühjahr 2011 drohte er der künftigen grün-roten Landesregierung unverhohlen mit dem Wegzug seines Unternehmens, falls diese Stuttgart 21 scheitern lasse. Vor diesem Hintergrund kann man den Besuch des einstigen Stuttgart-21-Gegners Kretschmann bei Projektförderer Herrenknecht auch als Unterwerfungsgeste verstehen – und als Hinweis darauf, wer die Herren sind im Land und wer die Knechte.



Die Schwäbische Alb ist ein beliebtes Erholungsgebiet. Teile des Mittelgebirges wurden 2009 als Biosphärenreservat ausgewiesen. So manche Naturfreundin wird sich freilich verwundert die Augen reiben, wenn ihr plötzlich Bauzäune den Weg versperren und sie vor riesigen Abraumhalden steht. Doch hier lässt kein Pharaos seine Pyramiden errichten. Hier gräbt die

Deutsche Bahn mit gigantischem Aufwand eine nutzlose Hochgeschwindigkeitstrasse durch das Karstgebirge der Alb – für den Profit internationaler Baukonzerne, mit dem Segen der Politiker von Schwarz bis Grün und auf Kosten von Einwohnern, Steuerzahlern und kommenden Generationen. Foto: Baustelle Steinbühltunnel bei Hohenstadt (©wildrose.blogger.de).

## Die Pyramidenbauer

Die bekannten sieben Weltwunder der Antike, darunter die Pyramiden von Gizeh, befanden sich allesamt im Mittelmeerraum und im Vorderen Orient, keines von ihnen auf dem Gebiet des heutigen Württembergs. Den keltischen und germanischen Stämmen, die damals hier lebten, dürfte dies freilich ziemlich gleichgültig gewesen sein.

Mehr als 2000 Jahre später, im Jahr 1995, wurde erneut eine Liste mit Bauwerken für die Ewigkeit erstellt, den »Seven Wonders of the Modern World«. Und wieder war kein einziges württembergisches Bauwerk darunter. »Das kann doch nicht wahr sein!«, empörten sich Politiker, Technokraten und Bauunternehmer. »Wir schufteten uns den Buckel krumm und finanzieren praktisch die ganze Welt über den Länderfinanzausgleich. Da wird man doch wenigstens ein klitzekleines Weltwunder im Ländle erwarten dürfen!«

### Ein schwäbisches Weltwunder?

In dieser Gemütslage versprach die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm, das am

Boden liegende schwäbische Ego wieder aufzurichten. Zwar gehen nicht einmal die Propagandisten des Projekts so weit, ihr Vorhaben in den Stand eines Weltwunders zu erheben, dennoch sind die Parallelen zum Bau antiker Kultstätten unübersehbar: Gigantismus und hemmungslose Rücksichtslosigkeit gegenüber Mensch und Natur – und das alles unter staunender Verehrung durch die (fortschritts-)gläubige Bevölkerung.

### Gewaltig und gigantomanisch

20 Brücken, 17 Eisenbahnüberführungen und 5 Tunnel mit insgesamt 60 Tunnelkilometern: Das sind die Eckdaten des gigantischen Vorhabens. Die Neubaustrecke ist eine der tunnelreichsten Strecken, die in Deutschland je geplant wurden. Sie soll Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 250 km/h erlauben und die Fahrzeit von Stuttgart nach Ulm um 28 Minuten verkürzen.

Nicht minder gewaltig sind die Baukosten: 2004 wurden sie offiziell mit rund

2 Mrd. Euro beziffert und »explodierten« binnen weniger Jahre auf rund 3,3 Mrd. Euro. Wer die enormen Mehrkosten trägt, ist nach wie vor ungeklärt. Und es könnte noch viel mehr werden: Die renommierten Bahngutachter Viereggs & Rößler prognostizierten bereits 2010 Gesamtprojektkosten von mindestens 4,55 Mrd. Euro – im günstigsten Fall.

### Wer im Weg ist, muss weg

Doch wo gehobelt wird, da fallen auch Späne. Denn die Trasse durchschneidet die sensiblen Naturräume der Schwäbischen Alb und zerstört dort intakte Natur. Streuobst- und Magerwiesen, Wälder, Bäche, Höhlen und die Lebensräume geschützter Tier- und Pflanzenarten fallen den Großbaustellen zum Opfer. Der idyllische Talabschluss des Oberen Filstals soll zwischen Mühlhausen und Wiesensteig mit einer Riesenbrücke überspannt werden – mitten im Trinkwasserschutzgebiet Stufe III.

Fortsetzung Rückseite →

Auch die Menschen sind im Weg. So mussten nicht wenige Hausbesitzer entlang der Neubaustrecke unter dem massiven Druck der Bahn AG ihren Besitz aufgeben oder wurden unter Verweis auf ein höherrangiges »Gemeinwohl« schlicht enteignet. Auf unaufgefordert bezahlte und angemessene Entschädigungen können die Betroffenen dabei keineswegs zählen, wie erste Erfahrungen zeigen.

### Trügerische Faszination

All diese Zahlen und Fakten sind beeindruckend und lassen in der Tat an antike Großbauten denken. Es wird der Eindruck erweckt, dass hier kulturell und technisch Großes geschaffen wird, für das eben auch Opfer gebracht werden müssen – ein Mythos, den die Projektbetreiber nach Kräften nähren. Die Titelseite ihres Werbemagazins »Bezug« zieren mit Vorliebe großformatige Fotos von Tunnelbohrmaschinen und anderem schweren Gerät. Und nicht wenige lassen sich davon blenden und erliegen der Faszination der Technik. Die profane Wirklichkeit indes sieht anders aus.

### Von einer Mittelgebirgsstrecke zur Gebirgsstrecke

Die Neubaustrecke führt erst hinauf zur Albhochfläche und dann wieder hinunter nach Ulm – mit einem Scheitelpunkt von 750 m und Steigungen von bis zu 31 Promille. Das ist steiler als die Geislinger Stei-



ge. In engen Tunneln werden die Züge 168 Höhenmeter mehr als heute überwinden müssen. So wird aus einer Mittelgebirgsstrecke eine Gebirgsstrecke, die noch dazu für einen wirtschaftlichen Güterverkehr vollkommen untauglich ist. Bahnexperten der Alpenländer schlagen angesichts solcher Planungen die Hände über dem Kopf zusammen.

### Ressourcenfresser

Auch energiepolitisch hat diese Streckenführung einen hohen Preis. Der Energieverbrauch für eine Fahrt von Stuttgart



Fotos: Baustelle Steinbühlentunnel bei Hohenstadt (© wildrose.blogger.de)

nach Ulm und zurück wird sich in etwa verdoppeln. Überdies verschlingt diese Infrastruktur Jahr für Jahr immense Instandhaltungs- und Betriebskosten im dreistelligen Millionenbereich. Dafür müssen anderswo im Land Zugverbindungen gestrichen und Fahrpläne ausgedünnt werden. Was nützt da eine halbe Stunde Zeitgewinn für wenige Fahrgäste, wenn dieser durch fehlende Anschlüsse und Verspätungen wieder zu nichts gemacht wird?

### Praktischer Nutzen: Fehlanzeige

Bei öffentlich finanzierten Projekten muss der Nutzen größer sein als die Kosten. Dies ist bei der Neubaustrecke nur mit Tricks zu erreichen. So haben die Projektbetreiber das Märchen von Leichtgüterzügen erfunden, die es nirgends auf der Welt gibt. Um den angeblichen Nutzen belegen zu können, musste das Land Baden-Württemberg zudem Regionalzüge für diese Strecke im Voraus bestellen und exorbitant hohe Investitionszuschüsse gewähren. Das alles für drei Züge pro Stunde – zu horrenden Trassenpreisen, die das Bahnfahren extrem verteuern werden.

### Mahnmale des angeblichen Fortschritts

Das alles offenbart den wahren Charakter moderner Großprojekte: Sie sind die Mahnmale des vermeintlichen Fortschritts. Es fehlt ihnen nicht nur die kultisch-religiöse Funktion, die etwa die antiken Pyramidenbauten auszeichnete. Ihnen ist auch jeglicher gesellschaftliche Nutzen abhanden gekommen. Bauprojekte wie die Neubaustrecke sind nicht viel mehr als Anlagemöglichkeiten für Investoren, Geldwaschanlagen der internationalen Wirt-

schaftskriminalität und Prestigeprojekte für profilierungssüchtige Politiker. Diesen modernen Pyramidenbauern ist es egal, ob ihre Bauwerke jemals fertig werden und noch etwas anderem nützen als ihren eigenen Interessen. Denn schon morgen sind die Anleger um ein Vermögen reicher, die Baukonzerne pleite und die Politiker in irgendeinem Aufsichtsrat, im Ruhestand oder EU-Kommissar in Brüssel.

»Tatsächlich haben die sogenannten öffentlichen Körperschaften nicht mehr die Macht und das Monopol der Initiative in Sachen öffentlicher Projekte. Immer häufiger bleibt ihnen nichts anderes übrig, als im Verbund mit der Hoch- und Tiefbau-Mafia der Öffentlichkeit pseudo-pharaonenhafte Projekte jeder Art, die von der Betonlobby konzipiert wurden, zu verkaufen, als handle es sich dabei um Antworten auf vorhandene gesellschaftliche Bedürfnisse.«

Diese Sätze stammen aus einem Text, der vor über 20 Jahren anlässlich des Baus einer heftig umstrittenen TGV-Strecke im Südosten Frankreichs entstand. Sie sind eins zu eins auf Stuttgart 21 und die Neubaustrecke übertragbar. Und diesen Projekten werden so lange immer neue folgen, bis die breite Bevölkerung endlich mit dem Fortschrittsmythos bricht und die Katastrophe nicht mehr achselzuckend in Kauf nimmt. ■

### TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

IBAN: DE54 8309 4495 0003 2812 21  
BIC: GENODEF1ETK, EthikBank eG  
Inh.: ESIG e.V., Betreff: Tunnelblick  
Spenden sind steuerlich absetzbar.



Foto: Stopsignal, Montage: Tunnelblick

## Urlaub mal anders

Stuttgart 21 ist überall. Weltweit werden milliarden schwere Großprojekte geplant und gebaut, deren Kosten bei Weitem größer sind als ihr Nutzen für die Allgemeinheit – volkswirtschaftlich, ökologisch und sozial. Und wie in Stuttgart sollen sie um jeden Preis durchgesetzt werden, oft auch mit Gewalt.

Zu groß sind die Gewinne, die sie ihren Betreibern versprechen. Lassen Sie sich von unserem etwas anderen Reiseführer einladen auf eine Rundreise zu unnützen, aufgezwungenen Großprojekten in Deutschland und Europa. Das Prinzip Stuttgart 21 lauert manchmal gleich hinter der Strandpromenade.

### Seit 40 Jahren Sonderzone: Notre-Dame-des-Landes

Notre-Dame-des-Landes ist ein beschauliches bretonisches Örtchen zwischen Rennes und Nantes im Herzen des Département Loire Atlantique. Inmitten dieser uralten bäuerlichen Kulturlandschaft mit ihren typischen Heckenlandschaften und vielen geschützten Tier- und Pflanzenarten soll nordwestlich von Nantes ein neuer Großflughafen entstehen: der »Aéroport du Grand Ouest«. Dieses gigantische Flughafenprojekt ist Kernstück eines großräumigen wirtschaftspolitischen Entwicklungsvorhabens. Mit diesem soll u. a. die maritime Rüstungsindustrie gefördert und Hightech-Industrie in der als unterentwickelt geltenden Atlantikregion angesiedelt werden. 2.000 Fußballfelder groß soll der neue Airport werden und zukünftig einmal 9 Millionen Passagiere im Jahr abfertigen. Dabei ist der heutige Flughafen von Nantes

mit seinen 3 Millionen Fluggästen noch nicht einmal ausgelastet.

Die Planungen begannen bereits in den 60er-Jahren. 1974 wurde das gesamte dafür vorgesehene Territorium vom Präfekten des Verwaltungsbezirks Loire-Atlantique zur »Zone d'aménagement différencié«



(ZAD) erklärt. Mit dieser »Zone für Sonderentwicklung« beansprucht der Staat das Vorkaufsrecht für den Grund und Boden, der für angeblich höhere nationale Zwe-

cke vorgesehen ist. Danach verschwanden die Pläne zunächst in der Schublade, seit dem Jahr 2000 werden sie jedoch wieder vorangetrieben. Seither leisten nicht nur die Bewohner der 2000-Seelen-Gemeinde entschiedenen Widerstand. Unterstützung kommt auch von mehr als 200 Widerstandskomitees und Zigtausenden Unterstützern aus ganz Frankreich.

Eigentlich sollten in Notre-Dame-des-Landes schon längst die Bagger rollen. Doch der Bau wurde ausgesetzt, als es im Herbst 2012 eine massive Eskalation gab: Die Regierung ließ das Protestcamp der Widerständler mehrfach mit hoch aufgerüsteter Polizei gewaltsam räumen, Anwohner und Bauern wurden zwangsenteignet. Die Brutalität dieses Polizeieinsatzes mit über hundert Verletzten führte zu einer Solidarisierungswelle in der französischen Bevölkerung mit Besetzern und Anwohnern, sodass die Regierung notgedrungen einlenken musste. 2013 setzte sie eine

☛ »Dialogkommission« ein. Doch die ZAD-Gegner haben aus den bitteren Erfahrungen anderer Großprojekte gelernt und lassen sich auf solche Manipulationsversuche zur Durchsetzung der Machtinteressen nicht ein.

Und so wird es in Notre-Dame-des-Landes wohl auch in Zukunft neben viel Natur Erlebnisse der anderen Art geben: Traktorblockaden, Waldcamps, brennende Strohbälle und Besetzungen.

»On ne lâche rien! Ni ici, ni ailleurs!« – Wir lassen nicht locker! Weder hier noch anderswo! ●

[www.acipa-ndl.fr](http://www.acipa-ndl.fr)

## Benzin statt Riesling? Die Hochmoselbrücke

Die B 50 wird neu trassiert und bekommt eine neue Brücke. So weit, so normal. Nicht normal ist es allerdings, wenn entgegen den Aussagen unabhängiger Gutachter an einem Bauprojekt festgehalten wird, nur weil es die Politik nun einmal so entschieden hat. Nicht nur, dass die Brücke keinen verkehrlichen Nutzen bringt und die weltberühmte Kulturlandschaft des Moseltales mitsamt den besten Weinlagen der Region zerstört. Nun spricht sich auch noch das Geologische Landesamt gegen die Planung

gegeben, dessen Ergebnisse vermutlich im Vorhinein feststehen. Der unbequeme Leiter des Geologischen Landesamtes sieht sich inzwischen massiver Kritik seitens der Politik ausgesetzt und dürfte wohl bald seinen Stuhl einem Nachfolger übergeben.

Übrigens: Das Moseltal ist schon heute mit einem modernen Straßennetz erschlossen. Wenn Sie die bedrohte Landschaft allerdings in aller Ruhe genießen wollen, empfehlen wir einen Ausflug mit dem Schiff ab Bernkastel moselabwärts bis Traben-Trarbach. Und schlürfen Sie dazu einen »Ürziger Würzgarten«-Riesling, solange es ihn noch gibt. ●

[www.pro-mosel.de](http://www.pro-mosel.de)

## Der große Spagat: Tunnel & Brücken in Nord und Süd

Ein Meer kann schon einmal ein Hindernis darstellen. Das weiß auch die Europäische Union und hat einige Meer-Überquerungsprojekte in ihr »Weißbuch« der vordringlichsten europäischen Verkehrsprojekte aufgenommen – für den ungebremsten Verkehrsfluss freier Bürger, für den ungehinderten Warenaustausch oder auch nur, damit Kommissar Wallander schneller von Ystad nach Palermo kommt.



Das Moseltal heute (oben) und in Zukunft (unten)? (Fotos/Montage: AG Pro Mosel)

aus. Dessen Leiter wird jedoch prompt mit einem Maulkorb ruhiggestellt.

Tatsächlich sind die Moselhänge so instabil, dass das Baurisiko überhaupt nicht abschätzbar ist. Die Standsicherheit der Moselhänge ist »nicht DIN-gerecht«, sagen Gutachter. Doch wie bei einem bekannten Projekt in der Stuttgarter Innenstadt kümmern solche Expertenmeinungen die Verantwortlichen wenig. Ein weiteres Gutachten ist schon in Auftrag

Dort würde er sicher auch gebraucht, um die dubiosen Machenschaften um die Finanzierung der geplanten **Brücke über die Straße von Messina** aufzuklären, die eine sechsspurige Verbindung zwischen Sizilien und dem italienischen Festland schaffen sollte. »Die Mafia will sich ein Viertel der Bausumme sichern«, warnte schon der Mafijäger Salvatore Boemi in der Tageszeitung »Corriere della Sera«. Von den Geldern des organisierten ☛

## Unnutze, aufgezwungene Infrastruktur-Großprojekte



### 1. Dänemark/Deutschland: Feste Fehmarnbeltquerung

17,6 km langer, vierröhriger Absenktunnel  
Kosten: 5,5 Milliarden Euro  
[www.beltquerung.info](http://www.beltquerung.info)

### 2. Deutschland: JadeWeserPort

Einzigster Tiefwasserhafen Deutschlands. Inbetriebnahme: 9/2012; Kosten: 650 Millionen Euro; Containerumschlag im ersten Jahr: weniger als 64.000, 10 % der erwarteten Fracht. Pro Woche legen im Schnitt zwei(!) Schiffe an.

### 3. Deutschland: Elbvertiefung in Hamburg für Hochseeschiffe

Völlig überflüssig. Rund 40 Millionen Kubikmeter müssen aus dem Flussbett gebaggert werden, und das in einem Naturschutzgebiet der europäischen Gemeinschaft. Geschätzte Kosten derzeit: 591 Millionen.  
<http://hamburg.nabu.de/>

### 4. Deutschland: Flughafen Berlin Brandenburg (BER)

Kosten: bisher 5,5 Milliarden  
[www.fbi-berlin.org](http://www.fbi-berlin.org)

### 5. England: High Speed 2 (HS2)

1. (bis 2026): Hochgeschwindigkeitsbahn London-Birmingham; 2. (bis 2033): Weiterführung nach Manchester, Nottingham, Sheffield, Leeds; Kosten (Basis 2011): 63 Mrd. Euro  
<http://stophs2.org/>

### 6. Deutschland: Flughafen Kassel-Calden

Deutschlands peinlichster Flughafen »in Betrieb«. Eröffnung April 2013, seit April 2014 zwei (!) Linienflüge pro Woche. Baukosten: 270 Mio. Euro, Verlust bis Ende 2013: 6,8 Mio.  
[www.fluchhafen.de](http://www.fluchhafen.de)

## Projekte in Europa (Auswahl)



### 7. Deutschland: Hochmoselbrücke

Geschätzte Baukosten: 330 Millionen Euro

### 8. Deutschland: Bahnprojekt Stuttgart–Ulm

Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm. Kosten: 9,2 Milliarden Euro (Bahnangaben, Stand: 2013), 15 bis 20 Milliarden Euro (Schätzung von Gutachtern und Projektkritikern)

[www.bei-abriss-aufstand.de](http://www.bei-abriss-aufstand.de)

### 9. Frankreich: Großflughafen West

Notre-Dame-des-Landes, Département Loire-Atlantique. Baukosten: 581 Millionen Euro nach Angaben des Bauträgers, 2 Milliarden Euro nach Schätzung von Kritikern.

### 10. Italien: TAV

Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke Turin–Lyon durch das Susatal  
Kosten: 20–25 Milliarden Euro

### 11. Italien: Bahnhof Firenze Belfiore

Tiefbahnhof mit 7 km langem Tunnel unter Florenz für die TAV-Strecke Bologna–Firenze  
[www.notav.info/tag/firenze/](http://www.notav.info/tag/firenze/)

### 12. Italien: Brücke über die Straße von Messina

Geschätzte Kosten: 7,9 Milliarden Euro. Planung und Bau vorerst eingestellt.

### 13. Türkei: Bebauung des Gezi-Parks

Der Gezi-Park ist eine der letzten Grünflächen mit Bäumen in der Innenstadt Istanbuls. Dort soll ein Einkaufszentrum entstehen. Dem Widerstand gegen das Vorhaben gehören über 50 Gruppen an. Sie wenden sich auch gegen den Bau einer dritten Bosphorusbrücke, des dritten Istanbuler Flughafens, dreier Atomkraftwerke und Hunderter Staudämme.

☛ Verbrechens ganz abgesehen wäre die Brücke auch ein schwerwiegender Eingriff in die Natur. Das fast 400 Meter hohe Bauwerk würde sogar die Routen der Zugvögel zwischen Afrika und Europa beeinflussen.

Aber am Ende wollte sich doch niemand an diese Megabrücke wagen, noch nicht einmal die Chinesen. So wurde das Projekt im Herbst 2013 wegen unkalkulierbarer finanzieller Risiken von der italienischen Regierung vorläufig gestoppt. Trotzdem ist Sizilien heute nicht vom europäischen Fernverkehr abgehängt: Die Fähren fahren von Messina aus alle 15 Minuten und benötigen nur 20 Minuten bis zum Festland nach Villa San Giovanni. Die Natur hat hier ein Kunstwerk erschaffen, bei dem das Meer als perfekte Kulisse dient. Der ideale Rahmen für dieses Meisterwerk ist das Meer – ein Weltnaturerbe. Weitere Informationen finden Sie in jedem Italien-Reiseführer.

Vielleicht hat die italienische Mafia ja nun im hohen Norden Ersatz für ihr geplatzttes Geschäft gefunden. Denn dort halten die Regierungen Dänemarks, Schwedens und Deutschlands eisern am Bau der **Fehmarnbeltquerung** fest, einem 18 km langen »Absenktunnel« unter dem Fehmarnbelt, einer Meerenge zwischen der Insel Fehmarn auf deutscher und der Insel Lolland auf dänischer Seite.

Und die Betreiber sehen das Planfeststellungsverfahren auf einem guten Weg – schon deshalb, weil es »nur« 1.800 Einsprüche gegeben hat, wie der Vorstandschef der staatlichen dänischen Projektgesellschaft Femern A/S, Claus Baunkjaer, freudig bemerkte.

Das Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung kritisiert dagegen die Planfeststellungsunterlagen als völlig unzureichend. Die Beeinträchtigung des Vogelzugs und die Zerstörung von Europäischen Schutzgebieten wurden selbst von der Projektgesellschaft als nicht ausgleichbar bezeichnet. Die Ausgleichszahlungen von 20 Millionen Euro sind bei einem vorläufigen Investitionsvolumen von 5,5 Milliarden Euro die sprichwörtlichen Peanuts. Und wie bei allen Großprojekten steigen die Kosten von Jahr zu Jahr.

Kein Wunder, dass die Bürgerproteste immer lauter werden. Denn die Baustellen für den Tunnel werden die gesamte Küstenregion und insbesondere die Insel Fehmarn, bisher noch ein Paradies für Surfer, Naturliebhaber und Sonnenanbeter (<http://www.fehmarn-meine-insel.de>), für ein Jahrzehnt massiv verunstalten. Als Beruhigungsspiel für die Projektbetroffenen wurde inzwischen auch hier eine »innovative Bürgerbeteiligung« initiiert.

»Einen Planfeststellungsbeschluss mit der Brechstange wie in Baden-Württem-

berg für Stuttgart 21 darf und wird es in Schleswig-Holstein nicht geben«, meint Hendrik Kerlen vom Aktionsbündnis. Wenn er sich da nur nicht täuscht. ☛

[www.beltquerung.info](http://www.beltquerung.info)

## Wellness für Deutschland: BER-Erlebnistour in Berlin

Ein absolutes Muss für alle Berlintouristen ist der Besuch der nagelneuen Flughafen-Ruine Berlin-Brandenburg. Zwar kann man ein Flugfeld ohne Flugzeuge inzwischen auch an vielen Regionalflughäfen wie Zweibrücken oder Kassel-Galden bewundern, doch nirgends sind bisher mehr Steuermilliarden versenkt worden als hier: genau 4 Milliarden 819 Millionen 804 Tausend 827 Euro (Stand 8.7.2014, 12:55 Uhr) – für Stuttgarter Verhältnisse natürlich Peanuts.

Was viele nicht wissen: Der Flughafen ist weitgehend unbemerkt von Öffentlichkeit und Medien schon längst eröffnet worden – zumindest das Besucherzentrum. Buchen Sie daher noch heute die angebotenen Erlebnistouren, die zweistündige Busrundfahrt »Erlebnis BER@night« mit kulinarischem Angebot nach Ihren Wünschen oder »BER on bike« inklusive einer erholsamen Radtour vom Infotower bis zur Airport City. Technikinteressierte können zudem die Flughafen-Feuerwehr besuchen, die sich so heldenhaft dem Brandschutz verschrieben hat.

Doch auch Naturfreunde und Erholungssuchende kommen im BER-Resort voll auf ihre Kosten: Genießen Sie die unendliche Ruhe, Einsamkeit und Abgeschiedenheit des Flughafens. Lauschen Sie dem Gesang der Lerchen, dem Rascheln der Eidechsen, dem zarten ☛



Istanbul 2013 (Foto: Mstyslav Chernov)

☛ Zirpen der Heuschrecken, dem Knacken des brüchigen Betons. Lassen Sie die Seele baumeln und den Alltag einfach hinter sich – in der Freizeitoase BER. Und betrachten Sie abschließend in Demut und Bewunderung vom 32 m hohen Tower aus das zweitgrößte Milliardengrab Deutschlands in seiner ganzen Pracht.

Die Flughafentour kann über den Besucherdienst des BER gebucht werden, montags bis freitags von 10 bis 15 Uhr telefonisch unter 030 6091-77770 oder auf [www.berlin-airport.de](http://www.berlin-airport.de).

Für alle ewiggestrigen Dauerquerulanten (und solche, die es noch werden wollen) empfiehlt sich auch ein Besuch der Montagsdemonstration der Bürgerinitiative Berlin-Friedrichshagen um 19 Uhr auf dem Friedrichshagener Marktplatz. Infos unter [www.fbi-berlin.org](http://www.fbi-berlin.org).

Machen Sie außerdem noch einen Abstecher zu den Kleingartenanlagen »Sommerfreude«, »Weißer Stern«, »Treue Seele«, »Alt Ruhleben« I & II, »Heinrichs Ruh«, »Schmidts Ruh« und »Stadtbär«, bevor diese durch den völlig überflüssigen Weiterbau der A 100 zubetoniert werden. Demonstrationen werden angekündigt unter [www.a100stoppen.de](http://www.a100stoppen.de).

Und versäumen Sie schließlich nicht den Besuch des Tempelhofer Felds. Zwar wurde hier durch Bürgerentscheid die Bebauung mit Luxuswohnungen und Gewerbe gestoppt. Doch der Beschluss gilt nur für drei Jahre. ☛ [www.thf100.de](http://www.thf100.de)



Geisterflughafen BER (Foto: Walter Steiger)

## Wo Asbest auf Uran trifft: das Susatal im Piemont

1989 wurde zum ersten Mal eine Planung für eine Hochgeschwindigkeitsstrecke (italienisch: TAV = Treno Alta Velocità) zwischen Turin und Lyon vorgestellt. Dabei sollen zahlreiche Tunnel gebaut wer-



Foto: Luca Perrino, lucaxinofoto.blogspot.de

den. Mindestens zwei dieser Tunnel sind jedoch hoch problematisch, weil asbesthaltige bzw. stark uranhaltige Gesteinsschichten durchquert werden müssen. Der Abtransport des Ausbruchs sowie seine Zwischen- und Endlagerung sind eine nicht zu beherrschende Gesundheitsgefahr – nicht nur für die Bewohner des Susatals: Strahlungspartikel und Asbeststäube könnten bis weit nach Turin hineinverweht werden.

Der Protest der NO-TAV-Bewegung gegen das inzwischen auf 20 Milliarden Euro geschätzte Projekt begann schon kurz nach dem Bekanntwerden der Pläne. Eine Probebohrung im Dezember 2005 führte zu einer ersten Eskalation staatlicher Gewalt. Die Bewohner des Örtchens Venaus besetzten das Bohrgelände und wurden nachts ohne Vorwarnung von der Polizei aus dem Schlaf geprügelt. Daraufhin erhoben sich die 50.000 Einwohner des Susatals und blockierten über Tage Autobahn, Bahnlinie und Durchgangsstraßen. Der Bauplatz war zurückerobert.

Wie bei Stuttgart 21 versuchten die Behörden es dann mit einem Dialog. Sogar ein Schlichter wurde bemüht. Doch hier wie dort ging es allein darum, die Bevölkerung ruhigzustellen und das Projekt trotz aller Bedenken durchzusetzen. Der Widerstand im Susatal, getragen von Menschen aller Altersgruppen und über alle Parteigrenzen hinweg, blieb dennoch ungebrochen.

Zu einer erneuten Eskalation kam es vor dem 30. Juni 2011. An diesem Stichtag wäre ohne einen (zumindest symbolischen) Baubeginn die Zusage für Fördergelder der EU ausgelaufen. Also rückten in der Nacht zum 27. Juni 2011 circa 2.000 Ordnungskräfte vor und räumten unter Zuhilfenahme von Wasserwerfern und

CS-Gas das Hüttendorf der Projektgegner. Wieder kam es zu Massendemonstrationen, doch bis heute sichern Einheiten der italienischen Gebirgsjäger den Bauzaun rund um die Uhr.

Inzwischen hat sich die Taktik der Projektgesellschaft geändert. Durch Schadensersatzforderungen und Kriminalisierung soll der Protest geschwächt werden. So wurde die Bürgermeisterin von San Didero, Loredana Bellone, zur Zahlung von 215.043,82 Euro verurteilt. Die Summe wurde durch Spenden innerhalb weniger Tage aufgebracht. Und seit Dezember 2013 sitzen die vier Aktivisten Chiara, Claudio, Mattia und Niccolò unter »Terrorismusverdacht« in italienischen Hochsicherheitsgefängnissen. Sie sollen bei der Baustellenbesetzung 2005 einen Kompressor beschädigt haben.

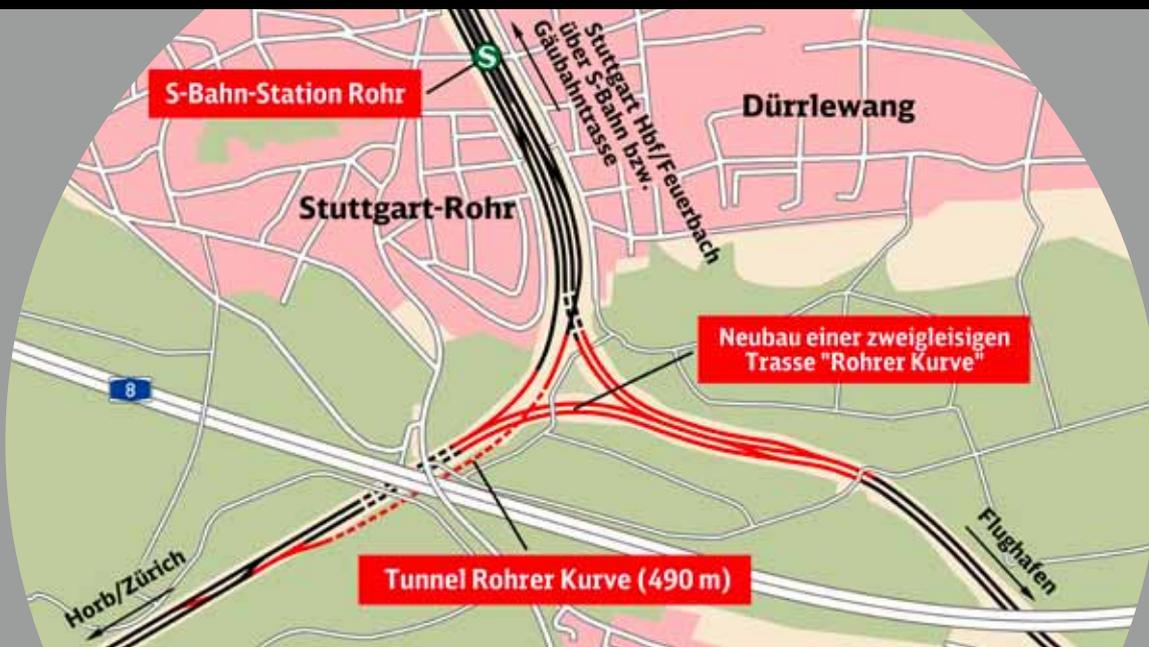
»Für uns wie für die Bevölkerung des Susatals sind diese Gefangenen Schwestern und Brüder, Teil der Gemeinschaft, die sich seit über 20 Jahren einem unnützen und unsinnigen »Großprojekt« widersetzt, einer von mafiösen Strukturen durchzogenen und umweltzerstörenden Maschinerie, Geld und Gebirge verschlingend, die den Menschen mit bornierter Arroganz und autoritären Methoden aufgezwungen wird.« (Erklärung auf [www.notav.eu](http://www.notav.eu))

Ci vediamo in Valsusa! Ora e sempre – NO TAV! ☛

[www.notav.eu](http://www.notav.eu), [www.notav.info](http://www.notav.info),  
[stuttgart21international.wordpress.com/  
no-tav-2/](http://stuttgart21international.wordpress.com/no-tav-2/)

### ☛ TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

IBAN: DE54 8309 4495 0003 2812 21  
BIC: GENODEF1ETK, EthikBank eG  
Inh.: ESIG e.V., Betreff: Tunnelblick  
Spenden sind steuerlich absetzbar.



Liebe Leserinnen und Leser, Stuttgart 21 ist das dümmste Bahnprojekt der Welt. Das zeigt der Tunnelblick nunmehr zum 50. Mal. Aus diesem Anlass beschäftigt sich die vorliegende Ausgabe mit einem Teil des Milliardenprojekts, für den dieses Urteil in ganz besonderem Maße gilt: dem Neubau der Rohrer Kurve und deren Flughafenanbindung – Bestandteil des Planfeststellungsabschnitts 1.3. Wer bislang glaubte, der Gipfel an Fehlplanungen

bei dem Milliardenprojekt sei erreicht, wird hier eines Besseren belehrt. Denn auf den Fildern plant die Bahn sehenden Auges verkehrstechnischen Unsinn – mit Auswirkungen auf das gesamte S-Bahn-Netz bis nach Backnang und Kirchheim. Grund genug, einmal einen Blick auf diesen Projektabschnitt zu werfen und der Frage nachzugehen: Warum, um Himmels willen, wird so etwas gebaut?

(Karte: Bahnprojekt Stuttgart-Ulm)

## Chaos mit Ansage

Bei der S-21-Filderplanung geht es darum, den Flughafen und die Neue Messe ans Fern- und Regionalbahnnetz sowie den Tiefbahnhof in Stuttgart anzubinden. Die Bahn plant, dass der Großteil der Ulmer und Tübinger Züge sowie sämtliche Züge aus Richtung Singen/Herrenberg/Böblingen über den Stuttgarter Flughafen zum künftigen Stuttgarter Tiefbahnhof fahren. Für Reisende aus Richtung Tübingen und Ulm soll dafür zwischen Flughafen und Messe ein neuer Fern- und Regionalbahnhof gebaut werden. Die bisherige S-Bahn-Station am Flughafen soll für sämtliche Bahnreisende aus südlicher Richtung zur »Station Terminal« ausgebaut werden. Dabei sollen die S-Bahn-Gleise zwischen Rohrer Kurve und Flughafen zukünftig auch von Regional- und Fernverkehrszügen befahren werden. Seit 2002 hat die Bahn beim Eisenbahnbundesamt mehrfach Pläne dafür vorgelegt, welche die Behörde jedoch immer als »nicht genehmigungsfähig« ablehnte.

Am 22. September 2014 soll nun das Erörterungsverfahren beginnen.

### Gravierende Probleme

Doch die Filderplanung der DB ist nach wie vor hoch problematisch. Das zeigt die Tatsache, dass das Regierungspräsidium bis zu 13 Erörterungstage angesetzt hat, um die rund 5.500 Einwendungen von Bürgern, Kommunen und Verbänden zu behandeln. Diese wenden sich gegen zusätzlichen Lärm, Erschütterungen und Immissionen und befürchten negative Auswirkungen auf Umwelt, Natur, Wasser, Boden und Landwirtschaft. Kritisch hinterfragt wird auch der Umgang der Bahn mit Eigentum – eine durchaus berechtigte Sorge, wie aktuelle Beispiele von der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm zeigen. Ungelöste Probleme sind das Rettungskonzept für die Tunnel und der Brandschutz beim 27 Meter (!) unter

der Erde liegenden Flughafenbahnhof. Auch verkehrliche Aspekte, die Leistungsfähigkeit und die katastrophalen Auswirkungen der Flughafenanbindung auf den Nahverkehr in der Region Stuttgart werden zu erörtern sein.

### Kleine Kurve, große Wirkung

Die neue Rohrer Kurve ist im Gesamtprojekt Stuttgart 21 nur ein kleines Teilstück. Aber sie hat es in sich. Denn hier sollen die Fern- und Regionalzüge aus dem Süden, die bisher über die Gäubahn direkt zum Stuttgarter Hauptbahnhof fahren, auf die

vorhandenen S-Bahn-Gleise wechseln. Dort müssten sie sich zwischen die eng getakteten S-Bahn-Linien 2

Weitere Störungen des ohnehin schon labilen S-Bahn-Betriebs sind programmiert.

und 3 einfädeln – teilweise im Gegenverkehr. Dabei hat der Fernverkehr in der Regel Vorfahrt. Die Folge: Die S-Bahn muss warten. Damit sind weitere Störungen des jetzt schon labilen S-Bahn-Betriebs

programmiert. Dennoch hat 2010 der damalige Verkehrsminister Peter Ramsauer eine befristete Ausnahmegenehmigung für diesen Mischverkehr erteilt. Erschwerend für die S-Bahn kommt noch hinzu, dass mit der Gäubahn-Panoramastrecke auch das bisherige Stör- und Notfallkonzept für die Linien S1, S2 und S3 zwischen Rohr und Schwabstraße entfiel; eine wirkliche Alternative hat die Bahn bisher nicht.

### Auf Kante genäht

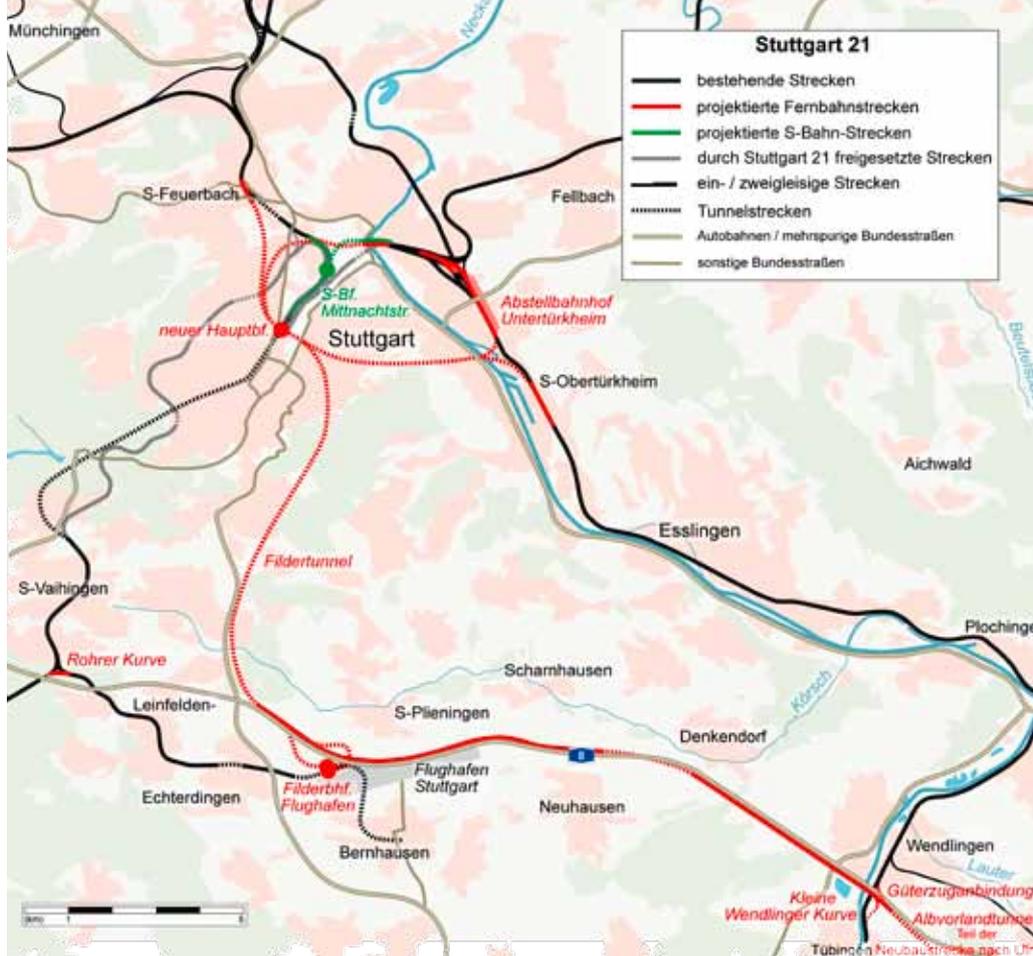
Auch die Fachplanungen im Bereich der Rohrer Kurve sind auf Kante genäht. So müssen die Züge wegen der engen Kurvenradien stark und geräuschvoll abbremsen. Der neu zu bauende Tunnel kann bei Starkregen unpassierbar werden und wird in Gesteinsschichten vorgetrieben, in denen Verwerfungen erwartet werden. Monatelang will die Bahn für den Tunnelbau Sprengungen durchführen – wenige Meter unter der Autobahn. Und mindestens drei Jahre lang wird der Baustellenverkehr über die ohnehin staugefährdete A 8 oder durch Wohngebiete rollen.

### Umsteigefrei auf die Filder?

»Viele Verbindungen führen in Zukunft umsteigefrei auf die Filder«, heißt es auf der Internetseite des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm. Und tatsächlich: Würden die Pläne der Bahn realisiert, könnten Fahrgäste aus den Landkreisen südlich von Stuttgart ohne Umstieg zum Flughafen gelangen. Das wollen etwa 200 Reisende pro Tag. Die vielen anderen aber, die nach Stuttgart und von dort womöglich weiterreisen möchten, müssten ebenfalls über den Flughafen und dann durch den neuen Fildertunnel fahren – drei zusätzliche Kilometer und ein Zwischenhalt am Flughafen inklusive. Das Ziel dieser Planung ist klar: Flugreisende und Messebesucher sollen es möglichst einfach haben. Doch wollen wir alle nicht viel häufiger zur Arbeit oder zur Schule als mit dem Flieger in den Urlaub oder auf Geschäftsreise? Viel wichtiger für die meisten Menschen wären daher ein attraktiverer und pünktlicherer Nahverkehr und weniger Autos auf den Straßen.

#### Die Sache ist nicht genehmigt!

Das Erörterungsverfahren zum Planfeststellungsabschnitt 1.3 beginnt am **Montag, 22. September, um 9:00 Uhr** in der Messehalle C1 am Flughafen Stuttgart. Geplant sind 11 bis 13 Tage, jeweils von 9:00 bis ca. 19:30 Uhr. Die ersten neun Erörterungstage finden auf der Messe statt, danach geht es in der Filderhalle in Leinfelden weiter.



### Eine vernünftige und kostengünstige Alternative

Das sah auch die Mehrheit der Teilnehmer am sogenannten Filderdialog so und favorisierte zu guter Letzt den Erhalt der Gäubahnstrecke mit Ausbau des Vaihinger Bahnhofs und die Verlängerung der Filder-S-Bahn über Neuhausen nach Wendlingen ins Neckartal. Dieser Sieg des gesunden Menschenverstandes kam für die Veranstalter und die Bahn ebenso unerwartet wie ungelegen. Deshalb wurde das Ergebnis einfach vom Tisch gewischt.

Dabei könnte in Vaihingen schnell und ohne großen technischen Aufwand ein zusätzlicher Bahnsteig für den Regional- und Fernverkehr als Umstiegsdrehscheibe Richtung Flughafen geschaffen werden. So ließe sich der schädliche Mischverkehr mit der S-Bahn vermeiden. Diese Lösung, ein Regionalbahnhof in Vaihingen, wäre für gerade einmal 3 Millionen Euro zu haben, eine lächerliche Summe angesichts der derzeit offiziell mit 6,5 Milliarden Euro angegebenen Gesamtkosten von Stuttgart 21.

Doch die Bedürfnisse von vielen Tausend Menschen, die täglich zur Arbeit ins größte Industriegebiet Stuttgarts oder zur Universität Vaihingen pendeln, scheinen der Bahn egal. Stur hält der Schienenkonzern an seinen Plänen fest – und steuert die S-Bahn damit geradewegs ins Chaos.

### »Cash in se Täsch ...«

Diese Haltung erstaunt umso mehr, als die Filder ursprünglich gar nicht Teil von Stuttgart 21 waren. Vielmehr war es das erklärte Anliegen des Ministerpräsidenten Erwin Teufel, den Flughafen an den Tiefbahnhof und die Neubaustrecke anzubinden. Erst dadurch sei dieser »komische Schlenker« in die Stuttgart-21-Planung hineingekommen, sagte der Bahnbevollmächtigte Eckart Fricke im März 2011. Der Filderdialog wäre eine Gelegenheit für die Bahn gewesen, ihre desaströse Planung ohne Gesichtsverlust zu ändern. Doch der Konzern will das Projektbudget weiterhin mit Kosten von 21 Mio. Euro allein für die Rohrer Kurve und Gesamtkosten für den Planfeststellungsabschnitt 1.3 von 716 Mio. Euro belasten (Stand: Oktober 2013).

#### TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

IBAN: DE54 8309 4495 0003 2812 21  
 BIC: GENODEF1ETK, EthikBank eG  
 Inh.: ESIG e.V., Betreff: Tunnelblick  
 Spenden sind steuerlich absetzbar.

Wie lässt sich das erklären? Die Antwort ist vermutlich simpel: Das Ganze ist ein Riesengeschäft. Die Bahn verdient schon bei der Planung immens, genauso an jeder später erforderlichen Umplanung. Und das alles und vor allem anderen: auf Steuerzahlers Kosten. ■

# TUNNELBLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT • WWW.TUNNELBLICK.ES • AUSGABE 51



Stuttgart, Schlossgarten, 30.9.2010, 14:04 Uhr: Polizeipräsident Stumpf (links) und Oberstaatsanwalt Häußler beobachten den Wasserwerfereinsatz gegen Stuttgart-21-Demonstranten. Später behauptet Stumpf, er sei zu dieser Zeit nicht im Park gewesen und habe den Einsatz daher auch nicht abbrechen können. Häußler wiederum eröffnet ein Ermittlungsverfahren wegen Körperverletzung im Amt und beauftragt den Tatverdäch-

tigen Stumpf selbst mit der Prüfung. Das Verfahren wird erwartungsgemäß eingestellt. Bis heute weigert sich Justizminister Stichelberger (SPD), eine auswärtige Staatsanwaltschaft mit den Ermittlungen zum Schwarzen Donnerstag zu beauftragen. Wie in einem Brennglas zeigt sich hier der Zustand von Demokratie und Gewaltenteilung in diesem Land. Und immer neue Vorgänge kommen ans Licht.

(Foto: Facebook)

## Mit aller Gewalt

Die absolutistischen Monarchen Europas beriefen sich darauf, dass ihnen die Gewalt, die sie ausübten, durch Gottes Gnade anvertraut worden sei. Im Zeitalter der Aufklärung haben John Locke und Montesquieu die Ideen der Gewaltenteilung entwickelt, um die Willkürherrschaft der Fürsten einzuschränken und gleichzeitig die Rechtssicherheit der Bürger zu erweitern. Die staatliche Gewalt soll aufgeteilt werden in Legislative (Gesetzgebung durch Parlamente), Exekutive (Vollziehung durch die Regierung) und Judikative (Rechtsprechung durch Gerichte). Als wichtige »vierte Säule« gilt heute die Presse. Sie soll für Öffentlichkeit, Transparenz und Wahrheitsfindung sorgen. So steht es zumindest in den Schulbüchern. Die Wirklichkeit sieht anders aus.

Ein Gastbeitrag von **Dieter Reicherter**.

Auf dem geduldigen Papier des Grundgesetzes und der Verfassungen der Bundesländer ist die Machtbalance klar geregelt: Das Volk wählt das Parlament –

die Legislative. Das Parlament wiederum wählt eine Regierung, genauer: den Regierungschef, und kontrolliert sie. Und die rechtsprechende Gewalt einschließlich der Verfassungsgerichte kontrolliert unabhängig das rechtmäßige Handeln von Parlament und Regierung samt ihrer Verwaltung.

So weit, aber leider nicht so gut. Denn in der Realität funktioniert die notwendige Trennung zwischen den drei Gewalten oft nicht mehr. Dazu einige Stichworte:

■ Die Abgeordneten sind in hohem Maße vom Willen ihrer Partei abhängig, wenn sie bei der nächsten Wahl wieder aufgestellt werden wollen. Der Fraktionszwang bei vielen Abstimmungen verstärkt diese Abhängigkeit noch. Letzten Endes bestimmt oft die Partei- und Fraktionsführung, wie abgestimmt wird.

■ Es besteht eine enge Verflechtung zwischen Abgeordneten und der Regierung

In der Realität funktioniert die notwendige Trennung zwischen den drei Gewalten oft nicht mehr.

bzw. ihrer Verwaltung sowie Lobbyisten. Oft ist nicht mehr das Wohl des Staates und damit des Volkes maßgebend, sondern

das Wohl der eigenen Partei und der Wirtschaft. Es besteht die Gefahr, dass die Exekutive mangels

wirksamer Kontrolle nicht nach Recht und Gesetz, sondern nach politischen Interessen handelt. Man denke nur an den EnBW-Deal, der verfassungswidrig ohne Mitwirkung des Landtags durchgezogen, aber dennoch nachträglich von den Abgeordneten der damaligen CDU-FDP-Koalition abgesegnet wurde.

■ Die Unabhängigkeit der Justiz ist vielfältigen Einflüssen unterworfen. Spitzenposten werden durch die Exekutive oder unter Mitwirkung der Legislative oft nach Parteienproporz besetzt. Die auf diese Weise ins Amt Gekommenen geben als Vorgesetzte Beurteilungen ab, von denen Beförderungen abhängen.

## ☛ Was hat das alles mit Stuttgart 21 zu tun?

Sehr viel. Der Innenminister, seit 2011 Reinhold Gall (SPD), befiehlt Polizei und Verfassungsschutz. Er hat ohne Mitwirkung des Parlaments den geheimen »Rahmenbefehl Nr. 2« erlassen, der die systematische Überwachung und Bespitzelung von Stuttgart-21-Gegnern anordnet. Die Einsicht in den Rahmenbefehl wird den Abgeordneten verweigert. Eine parlamentarische Kontrolle der Grundrechtseingriffe findet nicht statt.

Bei der Verabschiedung der Projektfinanzierung wurden die Abgeordneten – wie auch die Wähler bei der Volksabstimmung – über die anfallenden Kosten, aber auch über die Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs getäuscht. Konsequenzen zogen die Parlamentarier daraus nicht.

Unter der früheren Landesregierung fanden regelmäßige Treffen von Spitzen der beteiligten Ministerien, der Stadt Stuttgart und des Polizeipräsidiums Stuttgart mit Vertretern der Bahn und den Projektsprechern statt. Dabei wurden ohne jegliche Trennung der verschiedenen Aufgaben Verabredungen zur Durchsetzung des Projekts Stuttgart 21 getroffen – bis hin zum Schwarzen Donnerstag. Gipfel dieser Missachtung behördlicher Kompetenzen war sicher das Treffen im Staatsministerium am 29.9.2010, bei dem mit Ministerpräsident Mappus der Polizeieinsatz des Folgetages besprochen wurde.

Der Höhepunkt einer verfassungswidrigen Kumpanei aber wurde im derzeit tagenden Untersuchungsausschuss »Schlossgarten II« enthüllt: Bei allen polizeilichen Angelegenheiten, die Stuttgart 21 betrafen, gab es nicht nur die »operative Ebene« der Polizei, sondern auch eine sogenannte politische Leitungsebene. Diese habe bei unterschiedlichen Auffassungen die letzte Entscheidung getroffen und Argumente der operativen Ebene »vom Tisch gewischt«. Zu dieser Leitungsebene hätten Ministerpräsident Stefan Mappus, Umwelt- und Verkehrsministerin Tanja Gönner, Stuttgart-21-Projektsprecher Wolfgang Drexler, Bahnchef Rüdiger Grube und weitere Personen gehört.

Hier wird die völlige Missachtung der Verantwortungsbereiche klar. Politisch verantwortlich für die Polizei ist der Innenminister, nicht der Ministerpräsident

### ☛ TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

IBAN: DE54 8309 4495 0003 2812 21  
BIC: GENODEF1ETK, EthikBank eG  
Inh.: ESIG e. V., Betreff: Tunnelblick  
Spenden sind steuerlich absetzbar.



Foto: Martin Storz

## Was weiß Wolfgang Drexler?

Der Stuttgarter Landtag hat einen zweiten Untersuchungsausschuss zum Schwarzen Donnerstag eingesetzt. Er soll die Vertuschungsversuche der früheren baden-württembergischen Landesregierung beim ersten Untersuchungsausschuss aufklären und die Umstände des brutalen Polizeieinsatzes am 30.9.2010 im Stuttgarter Schlossgarten untersuchen.

Dabei geht es auch um die Frage, ob die Politik versucht hat, Einfluss auf die Polizeiplanungen bei Stuttgart 21 zu nehmen. So soll Ministerpräsident Mappus bereits vor dem Abriss des Bahnhof-Nordflügels im August 2010 den Stuttgarter Polizeipräsidenten Stumpf aufgefordert haben: »Bringen Sie den Bagger rein«, und damit gedroht haben, andernfalls Polizeikräfte aus anderen Bundesländern anzufordern.

Durch den Untersuchungsausschuss ist nun auch bekannt geworden, dass zwischen Juni und September 2010 diverse Koordinierungstreffen im Umweltministerium stattfanden. Betreff: »Abstimmung anstehender Baumaßnahmen Stuttgart 21«. Das Ziel war, »ein koordiniertes Vorgehen von DB, Stadt und Land sicherzustellen«. Dabei seien Überlegungen und Strategien der Polizei für ihren Einsatz von

und nicht die Ministerin Gönner. Drexler, gleichzeitig Vizepräsident des Landtags, hatte keinerlei Berechtigung, sich in Entscheidungen der Exekutive einzumischen oder gar mitzuzentscheiden. Und es übersteigt jegliche Vorstellungskraft, dass Grube als Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn – einer AG wie zum Beispiel Daimler – über Einsätze der Landespolizei mitentschieden haben soll. Kein Wunder, dass die Polizei dazu missbraucht wurde, Baumfällungen zu ermöglichen, die das Eisenbahnbundesamt verboten hatte.

Hinzuweisen ist schließlich auf die enge Verflechtung von Polizei, Staatsanwaltschaft und Stadt Stuttgart, die als

der politischen Leitungsebene »vom Tisch gewischt« worden.

Bis zu seinem Rücktritt bei all diesen Treffen mit dabei: Wolfgang Drexler (SPD), Vizepräsident des Landtags und bis zum 17.9.2010 Stuttgart-21-Projektsprecher. Was weiß er über die Vorgänge im Sommer 2010 im Vorfeld des Schwarzen Donnerstags? Hat die Politik Druck auf die Polizeiführung ausgeübt? Hat Drexler sich gar selbst in die Polizeiarbeit eingemischt? Und warum trat er wirklich Mitte September als Projektsprecher zurück? Zu fragen ist auch, warum Drexler als führender Vertreter des Parlaments dieses Amt überhaupt angenommen hat.

Wenn die Sozialdemokraten ein echtes Aufklärungsinteresse haben, müssen sie ihren ehemaligen Generalsekretär Drexler als Zeuge vor den Untersuchungsausschuss laden. Doch das ist unwahrscheinlich. Zu sehr ist die Partei in die Machenschaften um Stuttgart 21 verstrickt. Und die Grünen? Sie haben bislang alles vermieden, was ihren Koalitionspartner wegen des Milliardenprojekts in Bedrängnis bringen könnte. Und so wird wohl auch dieser Untersuchungsausschuss nur eingeschränkt der Wahrheitsfindung dienen. (Red.) ■

Ordnungsbehörde für Bußgeldsachen und Versammlungen zuständig ist. Am deutlichsten kommt das in einem gerade im Wasserwerferprozess zitierten Schreiben des Oberstaatsanwalts Häußler zum Ausdruck, in dem er der Polizei Leitlinien zum Nichtvorliegen einer Versammlung und zu strafbaren Nötigungshandlungen vorgegeben hat, die ohne jegliche Rechtskontrolle angewandt werden sollten. Eigentlich getreu dem Motto: ein Oberstaatsanwalt als Gesetzgeber.

Noch Fragen zur Gewaltenteilung? ■  
**Unser Autor:** Dieter Reicherter war Staatsanwalt und Richter, zuletzt als Vorsitzender einer Strafkammer des Landgerichts Stuttgart.

# TUNNEL BLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT • WWW.TUNNELBLICK.ES • AUSGABE 52

## Augen zu und

## durch?



© alphaspirt – Fotolia.com

»Andere Städte wären froh, wenn sie ein solches Geschenk bekämen«, behaupteten die Betreiber von Stuttgart 21 einst. Heute hört man nur noch jene jubeln, die dafür bezahlt werden. Der Rest der Republik schaut eher mitleidig auf die Schwabenmetropole und ist froh, hier nicht leben zu müssen.

Es hat sich aber auch die Meinung durchgesetzt, dass es nun kein Zurück mehr gebe. Zu viel Geld sei schon ausgegeben, zu viel gebaut. Deshalb müsse man das Ding zu Ende bringen nach dem

Motto: Augen zu und durch! Wie verhängnisvoll diese Strategie ist, beweist das Beispiel des Schnellen Brüters in Kalkar – der bislang größten Investitionsruine in Deutschland. Doch Stuttgart 21 ist auf dem besten Weg, sich an die Spitze zu schieben. Höchste Zeit, jetzt endlich die Reißleine zu ziehen! Denn mit jedem Tag wird weiteres Steuergeld nutzlos verbrannt. Und das, obwohl der Ausstieg jederzeit sinnvoll und bahntechnisch möglich ist. Es fehlt allein am Willen der politisch Verantwortlichen.

**A**lles schon einmal dagewesen: **Kostenexplosion, Sicherheitsbedenken, Proteste und Großdemos – und dennoch wurde das Megaprojekt durchgedrückt. Hier ist die Rede vom Schnellen Brüter in Kalkar am Niederrhein, der 1985 nach 13 Jahren Bauzeit fertiggestellt wurde. In Betrieb genommen wurde er allerdings nie. Trotzdem fielen für den einsatzbereiten Reaktor über die Jahre noch Hunderte von Millionen DM an Betriebskosten an. Bis 1991 das endgültige Aus für das Kraftwerk verkündet wurde. Gesamtkosten am Ende: 7 Milliarden DM, das 35-Fache der anfangs veranschlagten 200 Mio. DM.**

Mit den Bauarbeiten in Kalkar wurde im März 1973 begonnen, 13 Jahre nach den ersten Plänen. Aufgrund technischer Rückschläge kam das Projekt jedoch immer wieder in Verzug: Korrosion am Reaktortank (1976), Natriumbrand (1984), Natriumlecks an Ablassstanks (1985) u. a. Ein neben dem geplanten AKW-Standort lebender Landwirt ging bereits 1972 juristisch gegen das Vorhaben vor; seine Klage

ging bis vors Bundesverfassungsgericht, wurde 1978 jedoch abgewiesen. 1977 demonstrierten erstmals 35.000 Atomkraftgegner gegen das Projekt. Diese Proteste hielten auch während der Bauzeit an und die kritischen Stimmen gegen den Schnellen Brüter mehrten sich.

Doch nicht nur der Widerstand nahm zu, auch die Kosten explodierten: Anfangs auf 200 Mio. DM geschätzt, sprach man 1969

Der Bau des AKW Kalkar kostete 7 Mrd. DM. In Betrieb ging es nie. Heute residiert dort ein Vergnügungspark – ein Vorbild für Stuttgart 21?



bereits von 500 Mio. DM »Festpreis« und 1971 gar von 670 Mio. DM. Im November 1972 wurden aufgrund von Konstruktionsänderungen und zusätzlichen Sicherheitsauflagen nochmals deutlich höhere Kosten von 1,5 Mrd. DM veranschlagt. Doch nicht genug: Wegen Bauverzögerungen und technischen Problemen stiegen die Kosten 1979 weiter auf 3,2 Mrd. DM. 1983 hatten sich diese mit 6,5 Mrd. DM noch einmal mehr als verdoppelt.

1985 wurde der Reaktor schließlich fertiggestellt. Er ging aber nie in Betrieb, denn die Landesregierung von NRW verweigerte die Inbetriebnahme. Dagegen konnte weder die Stromwirtschaft etwas ausrichten noch die Bundesregierung, die jahrelang weiter am Projekt festhielt – trotz Brütermisserfolgen in den USA und Frankreich und ungeachtet der Reaktorkatastrophe von Tschernobyl 1986. Und so fielen jedes Jahr zusätzliche Kosten von 105 Millionen DM an, um die Anlage betriebsbereit zu halten. Erst 1991 verkündete der damalige Bundesforschungsminister das endgültige Aus für den Schnellen Brüter und be-

## Die »versunkenen Kosten« von Stuttgart 21

Dass das Projekt Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm unwirtschaftlich sind, war von Anfang an klar. Durch Schönrechnerei, Desinformation, politische Einflussnahme und massive Subventionen der öffentlichen Hand wurden beide dennoch durchgesetzt. Seither sind die Kosten allein für Stuttgart 21 weiter auf aktuell 6,8 Milliarden Euro gestiegen. Schlussendlich wird das Projekt wohl um die 15 Milliarden kosten.

Es stimmt: Würde man heute aussteigen, gäbe es »versunkene Kosten«. Dieses Geld ist jedoch in jedem Fall verloren – ob nun weitergebaut wird oder nicht. Denn das Projekt ist bereits heute unwirtschaftlich und stellt einen Rückbau von Verkehrsinfrastruktur dar. Trotzdem weiterzubauen hieße, dem schlechten Geld immer neues hinterherzuwerfen.

Je früher Stuttgart 21 also gestoppt wird, desto weniger Geld wird zum Fenster rausgeworfen und desto weniger Schäden werden angerichtet. Selbst bei »versunkenen Kosten« von 5 Milliarden Euro und mehr wäre der Abbruch noch die wirtschaftlichere Variante. Der Ausstieg war zu jedem Zeitpunkt und ist auch heute jederzeit möglich und sinnvoll.

Ob bzw. wann dieser erfolgt, ist allein eine Frage des politischen Willens. Der ist allerdings derzeit nirgendwo zu erkennen. Keiner der unverantwortlichen Verantwortlichen will sich die Finger schmutzig machen, das Gesicht verlieren oder den Koalitionsfrieden stören. Und das wird auch so bleiben, solange das Wahlvolk mitspielt und den Kopf ebenfalls in den Sand steckt. Doch diese Augen-zu-und-durch-Haltung dient nur den Profiteuren dazu, weiter Steuergelder zu verbrennen.

☛ gründete dies mit politischen und sicherheitstechnischen Bedenken sowie den explodierenden Kosten.

Letztlich verschlang der Bau des AKW Kalkar 7 Milliarden DM, 90 Prozent davon aus Steuermitteln. Weil der Abbau der Anlage zu kostspielig gewesen wäre, wurde das Gelände für gerade einmal 1,5 Millionen Euro an einen holländischen Unternehmer verhökert. Dieser betreibt dort nun einen Vergnügungspark, das »Wunderland Kalkar«, mit einem Maskottchen namens »Kernie«.

## Der Ausstieg – jederzeit möglich und sinnvoll!

Der Erhalt des Kopfbahnhofs verhindert, dass der Kundenbahnhof Stuttgart und der Abstellbahnhof in Untertürkheim getrennt werden, was betrieblich unsinnig und enorm kostenträchtig wäre. Und er schützt die Bahnreisenden vor einem in mehrfacher Hinsicht brandgefährlichen Schiefbahnhof unter der Erde.

Aber können wir aus dem zerstörerischen Projekt »Stuttgart 21« überhaupt noch aussteigen? Ist es nicht schon zu spät dafür? Und kann der alte Zustand im Hauptbahnhof wieder so hergestellt werden wie vor den derzeitigen Abriss- und Umbauarbeiten?

Egon Hopfenzitz, langjähriger Bahnhofsvorsteher in Stuttgart und kundiger Praktiker, zögert keine Sekunde mit der Antwort: »Ja sicher!« Und er stellt fest: »Der Großbahnhof Stuttgart, gebildet aus Personenbahnhof und Abstellbahnhof, funktioniert trotz aller Eingriffe immer noch ohne Einschränkung. Der Personenbahnhof als Bahnhofshauptteil muss lediglich bis zur früheren vorderen Prellbockreihe wieder hergestellt werden.«

Die heutige Situation am Hauptbahnhof bewertet Hopfenzitz so:

- Das erneuerte Gleisfeld vor den neuen Bahnsteigen ist in Ordnung, es kann unverändert bleiben.
- Unter dem früheren Parkplatz vor dem Nordausgang wird derzeit der neue technische Teil des Zentralstellwerks eingerichtet. Er kann dort bleiben, egal ob die Bedienung im heutigen Stellwerk oder von Karlsruhe aus erfolgt.
- Am Bonatz-Bau sind folgende »therapeutische« Maßnahmen völlig problemlos und schrittweise durchzuführen:
  - Die inzwischen abgebauten alten Bahnsteige samt Hallendach werden neu und modern wieder hergestellt.
  - Die abgerissenen Süd- und Nordflügel des Gebäudes werden – ob in alter oder moderner Form – ebenfalls wieder errichtet und können danach neu genutzt werden.
  - Das denkmalgeschützte Empfangsgebäude wird endlich renoviert.

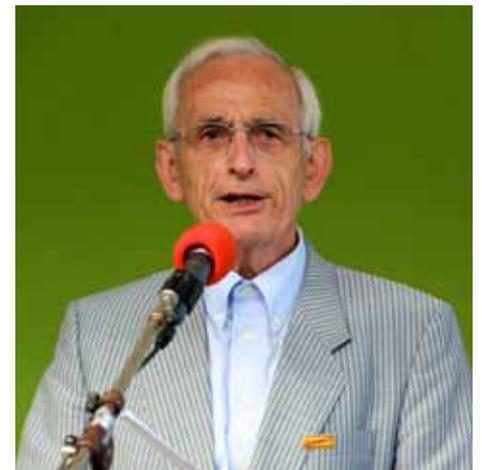
Und wie sieht es mit den bisher vorgenommenen baulichen Veränderungen außerhalb des überdachten Bahnhofsareals aus?

- Die bisherigen Eingriffe links und rechts sind ohne weiteres reparabel.
- Bereits im Rohbau fertig ist der Stadtbahntunnel von der neuen Stadtbibliothek unter dem Postdörfle zur alten Bundesbahndirektion. Er ist zwar kropfunötig, verschlechtert die Bahnin-

frastruktur aber nicht. Nach Fertigstellung kann er den heutigen Tunnel unter der Heilbronner Straße ersetzen.

- Für alle weiteren Tunnelvorhaben muss ein sofortiger Baustopp verhängt werden, da Tunnelbauten bekanntlich immer unberechenbar, risikoreich und damit extrem kostspielig sind. Alles andere wäre verantwortungslos und nicht vertretbar.

»All diese Maßnahmen sind bau- und verkehrstechnisch jederzeit möglich«, betont Hopfenzitz. Natürlich würden sie das Immobilienprojekt Stuttgart 21 beeinträchtigen – und damit einige Wenige, die von der künftig viel zu kleinen, aber dafür tiefergelegten Durchgangsstation profitieren. Doch nur eine solche »Therapie« garantiere, dass die Infrastruktur bahntechnisch optimal verbessert wird. Und damit wie versprochen als Verkehrsprojekt den Vielen nutzt, die Tag für Tag auf einen funktionierenden Bahnhof im Herzen der Landeshauptstadt angewiesen sind. Der Großbahnhof müsse daher schnellstens wieder zu dem umgestaltet werden, was er trotz seiner vorsätzlichen Vernachlässigung über Jahrzehnte hinweg war:



Egon Hopfenzitz (Foto: Petra Weiberg)

■ Kundenfreundlich, da pünktlich, barrierefrei, kostengünstig und sicher

■ Zukunftsfähig, da oberirdisch

■ Und damit zugleich umweltverträglich, risikofrei und auf lange Sicht flexibel allen künftigen Anforderungen anpassbar

### ☛ TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

IBAN: DE54 8309 4495 0003 2812 21  
BIC: GENODEF1ETK, EthikBank eG  
Inh.: ESIG e. V., Betreff: Tunnelblick  
Spenden sind steuerlich absetzbar.



## Die vierte Zerstörung Stuttgarts

Von Prof. Roland Ostertag

Was ist uns Stuttgart?«, fragte Hans-Martin Decker-Hauff, der große Chronist, in seiner »Geschichte der Stadt Stuttgart« und fügte hinzu: Städte sind das großartigste und komplizierteste Artefakt, das die Menschen je hervorgebracht haben. Sie müssen gepflegt werden. Stuttgart ist eine von der Natur, der Topografie bevorzugte, schöne Stadt. Wir schätzen sie als Lebens- und Wohnort, als ein Stadtgebilde, das in bemerkenswerter Weise von Landschaft durchdrungen ist und charaktervolle Quartiere besitzt. In keiner anderen Stadt sind Topografie, Stadtgeschichte und Identität so eng miteinander verwachsen. Im Stadtgrundriss, in der Architektur der Stadt spiegelt sich der Geist der Welt, der Stadt; darin verwahrt sind ihr Gedächtnis, ihr Vermächtnis, ihre Persönlichkeitswerte. Doch in keiner anderen Stadt geht man mit dem topografischen und städtebaulichen Erbe so sträflich fahrlässig und gedankenlos um wie in Stuttgart. Unsere Stadt wird seit Jahren als unwirtliche, kalte Maschine behandelt, als pures Instrument der Bedürfnisbefriedigung. Und so bietet sie sich uns heute an: als Röhrenstadt, als Hydrierwerk, als Unterwelt. Das Unterirdische – Ankommen und Abschied

im Bunker 21 – ist aber gegen den Geist des Lebens, der Stadt gerichtet.

Mit Stuttgart 21 – der Zerstörung des Schlossgartens, der Parks, des Bahnhofs, des Stadtgrundrisses – und mit den neuen Riesen-Kaufhäusern wird uns ein »verludertes Stadtbild« präsentiert. Das »Ererschlossene« – die Stadt – wird durch diesen Wahnsinn zerstört; er nimmt den Häusern ihre Emotionalität und der Stadt ihre Individualität. Von seinen Befürwortern wird er uns als Fortschritt verkauft. Doch dieser Fortschritt schreitet unendlich fort in den Verlust. Er ist kein Ergebnis von Denken, sondern Anlass zum Denken. Er ist kultureller, städtebaulicher Kannibalismus und, nach Krieg, Wiederaufbau und der schleichenden Nivellierung, die vierte Zerstörung der Stadt.

Stuttgart ist Weltmeister im Abriss von Denkmälern – und damit seiner Vergangenheit und Zukunft. Die Bahn ist Weltmeister im Verstoßen gegen Gesetze und Vorschriften: Verstöße gegen Termine, Paragraphen, Brandschutz, Fluchtwege, Barrierefreiheit, Kosten. Die aktuellen und die geplanten Eingriffe in die Struktur der Stadt sind Genmanipulationen, die deren

Grundgesetz, Identität und Charakter zerstören. Mit diesen Zerstörungen wird uns die Stadt als Spiegel der Welt, der Erinnerung genommen. Sie wird sprachlos. Leben in der Welt ist jedoch schwer erträglich; wenn sie nicht mehr spricht, werden wir einsam. Unsere Stadt, unsere Zivilisation ist dabei, sich selbst zu beseitigen. Die menschliche Existenz wird banalisiert. Der Mensch bleibt auf der Strecke. Der Mensch

besitzt jedoch Gefühle und eine Seele.

Der Stadt feindlich Gesinnte, wilde Techniker, technische Wilde sind am Werk.

Verheerender als jede vorausgegangene Epoche zerstört die jetzige das Gesicht der Stadt, der Landschaft. Die Bahn, die Stadt, die Verantwortlichen haben keinen geistigen, historischen und sozialen Entwurf der Stadt, kein Konzept. Ihr Zukunftsentwurf als »eine Antwort« auf unsere Probleme ist so blind wie ihre Vergangenheitskenntnis. Sie bauen so unhistorisch, wie sie denken. Aus Angst haben sie keine Ideen und, da keine Ideen, Angst. Ideen sind der Zeit abhandengekommen.

Dies alles geschieht ohne Gegenwehr der Stadtregierung, der für die Stadt und ihre Bürger/-innen Verantwortlichen. ☹

Nach Krieg, Wiederaufbau und schleichender Nivellierung steht Stuttgart 21 für die vierte Zerstörung der Stadt.



☛ Sie lassen es geschehen. Es ist ein starkes Stück, unglaublich, dass Oberbürgermeister, Bürgermeister und Gemeinderat die Bahn und die Investoren gewähren lassen, wegschauen und deren Untaten durch Schweigen billigen. Schweigen heißt verschweigen. (Einzige Erklärung für diesen Irrsinn: »Allerdings kann der Geist nicht da irren, wo keiner vorhanden«.) Nun sind sie dabei, die Sache durchzuziehen. Sie stellen der Bahn für die Zerstörung der Stadt beste Zeugnisse aus. Da wird gejubelt, es geht vorwärts! Nicht nur »konservative« Kräfte und Parteien begrüßen diese stadtfeindliche Entwicklung. OB Kuhn hält Grußworte bei stadtzerstörenden Events. Auch für Ministerpräsident Kretschmann ist bekanntlich der »Käs'« – er meint die Zerstörung der Stadt – »g'gässä«. Damit beleidigt er die Stadt und ihre Bürger.

Ich klage diejenigen an, deren Aufgabe es ist, die Stadt vor Schaden zu bewahren, die es jedoch nicht tun. Nennen wir sie: die Bahn; die von uns Gewählten in Regierung, Land und Landtag; »die da oben« in Stuttgart – den Gemeinderat, die Bürgermeister, den Oberbürgermeister –; die Denkmalpflege; den größten Teil der Medien; auch die sich bedeckt haltenden Kirchen. Die Untaten dieser Verantwortlichen dürfen wir nicht nur bedauern, kritisieren oder bloß quantitativ darauf eingehen, sondern sie sind für uns Anstoß zum Nach- und Vordenken über die Stadt, für eine andere, positive Antwort. Die Zukunft kommt nicht von selbst, und wir stehen am Scheideweg: Entweder setzen wir die stadt- und geschichtsfeindliche Haltung fort oder wir entscheiden uns für

ein radikal anderes, geschichts-, erinnerungs- und raumbewusstes Denken und Handeln. Wir müssen eine neue Kultur der Stadt einführen, wie das in manchen Städten in Frankreich wie Bordeaux und Lyon gelungen ist. »Was ist uns Stuttgart?«, fragte Hans-Martin Decker-Hauff, damit wir nicht bald fragen müssen: »Was war uns Stuttgart?«

### Gestalten mit der Stadt, nicht gegen die Stadt

Stuttgart muss nicht noch einmal erfunden werden. Wir müssen und können anknüpfen an unser uraltes Thema der Garten- und Badestadt, an zwei Bauräte der

dachte als alle ihm bis heute nachfolgenden Stadtbauräte. Er fragte: Was sagt uns die Stadt, was will hier zur Welt kommen? Seine Antwort: Eine Stadt der Erinnerung, eine natürliche, eine Stadt der Parks, des Wassers, eine zu deutende, eine bedeutende Stadt – keine Maschinenstadt.

Doch die Zeit und Welt, die Verantwortlichen nach 1945 wollten das nicht, sie waren bereits auf die Stadt als Maschine eingestellt, auf die Beschlagnahme der Natur durch den Menschen. Heute klüger geworden, sollten wir die Gedanken von Thouret und Mertz aufnehmen und zeitgemäß interpretieren: Stuttgart, eine Stadt mit großem Potenzial! Das jedoch nicht genutzt wird. Da Stadt, ihre Verwaltung und ihre Gremien nichts gegen die Selbsterstörung der Stadt unternehmen, kein Gewissen haben, ihre Verantwortung nicht wahrnehmen, sind die souveränen Stuttgarter gefordert, diese Verantwortung zu übernehmen: die Schönheit unserer Stadt, ihre überwältigende Stadtlandschaft, ihre Identität nicht nur zu bewahren, sondern sie als »großartiges Artefakt« wieder herzustellen und zu pflegen. Es geht darum, unsere Stadt wieder als Spiegel der Welt, unserer Sehnsüchte und Träume ernst zu nehmen. Oben bleiben, auch geistig und seelisch. Diese Hoffnung dürfen wir nicht aufgeben wie einen Brief ohne Adresse. ■



Stadt, die ähnliche Fragen stellten und in ihrer Zeit beantworteten. An Nicolaus von Thouret, königlicher Baumeister zu Anfang des 19. Jahrhunderts, dem wir nicht nur die Anlagen vom Schloss bis zum Neckar, sondern auch ein Konzept zur gesamten Stadt in ihrer natürlichen Umwelt verdanken. Und an Eugen Mertz, den ersten Stadtbaurat 1945 nach dem Kriege, der in seiner nur sechsmonatigen Amtszeit mehr

*Prof. Roland Ostertag ist Architekt und lebt in Stuttgart. Von 1993 bis 1996 war er Präsident der Bundesarchitektenkammer. Unter anderem sanierte er das Alte Schauspielhaus und das Bosch-Areal in Stuttgart. Der vorliegende Text ist die gekürzte Fassung einer Rede, die Ostertag auf der 241. Montagsdemo gegen Stuttgart 21 am 6.10.2014 gehalten hat.*

*Fotos: Walter Steiger*

### ☛ TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

IBAN: DE54 8309 4495 0003 2812 21  
BIC: GENODEF1ETK, EthikBank eG  
Inh.: ESIG e. V., Betreff: Tunnelblick  
Spenden sind steuerlich absetzbar.

## Der Fall Pofalla und Stuttgart 21

Strafanzeige gegen Merkel-Vertrauten wegen Anstiftung zur Untreue

**G**egen den einstigen Chef des Bundeskanzleramtes, Ronald Pofalla (CDU), ist am 12.1.2014 bei der Berliner Staatsanwaltschaft eine Strafanzeige eingegangen. Der Vorwurf: Anstiftung zur Untreue im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21. Bei den Anzeigegestattungen handelt es sich um den ehemaligen SPD-Bundestagsabgeordneten Peter Conradi, Rechtsanwalt Eisenhart von Loeper sowie den ehemaligen Staatsanwalt und Richter Dieter Reicherter. Auslöser waren aktuelle Presseberichte.

So heißt es in einem Artikel des Berliner »Tagesspiegels« vom 7. Januar 2014 unter der Überschrift »Pofalla-Debatte löst Führungschaos bei der Bahn aus« unter anderem:

»Rüdiger Grube muss stundenlang telefonieren, jeden Tag. (...) Da ist jede Entlastung willkommen. So zum Beispiel am 5. März des vergangenen Jahres. Da klingelte früh am

Morgen bei mehreren Aufsichtsräten des Staatsunternehmens das Telefon, es ging um frische Milliarden für den Bahnhofsbauprojekt Stuttgart 21. Sie sollten das Geld bei der für diesen Tag anberaumten Sitzung doch bitte unbedingt freigeben, das sei sehr wichtig, appellierte der Anrufer. Es war aber nicht etwa Viel-Telefonierer Grube. Am anderen Ende der Leitung sprach Ronald Pofalla (CDU), damals noch Chef des Kanzleramtes. Und sehr bemüht um das Wohl der Bahn. Der Aufsichtsrat stimmte zu – und Grube und Pofalla konnten einen wichtigen Erfolg verbuchen. Heute, zehn Monate später, bringt ihnen ihre enge Allianz viel Ärger ein.«

**»Pofalla hat ... dafür gesorgt, dass Stuttgart 21 überlebt«**

Hinzu kamen weitere Meldungen, die das Verhalten der Aufsichtsratsmitglieder am 5. März 2013 in einem ganz neuen Licht erscheinen lassen. So etwa bei stern online (Auszug):

»Grünen-Fraktionschef Hofreiter erinnert sich überdies an eine (...) Aktion des ehemaligen Kanzleramtsministers. So habe Pofalla Anfang 2013 Versuche von drei Staatssekretären gebremst, das teure Bahnhofsprojekt Stuttgart 21 kritisch

zu hinterfragen. In der Tat hatten damals Beamte des Verkehrsministeriums Zweifel an dem Prestigevorhaben geäußert. Nach einem Gespräch mit Pofalla ließen die Staatssekretäre Bedenken wegen der steigenden Kosten aber fallen. Die Bundesregierung hielt in der Folge an dem umstrittenen Großvorhaben fest – wohl auch, um im Bundestagswahlkampf einen Gesichtsverlust für Kanzlerin Merkel zu vermeiden, die den Stuttgarter Bahnhofsbauprojekt zu einer Grundsatzfrage der Zukunftsfähigkeit des Landes erklärt hatte. Pofallas Engagement für Stuttgart 21 sei aber auch »ganz im Interesse von Bahnchef Rüdiger Grube« gewesen, kritisierte Hofreiter. Die Bahn AG hätte bei einem Ausstieg nämlich »kurzfristig 800 Millionen Euro zurückzahlen müssen, während die Milliardenkosten eines Weiterbaus erst Jahre später

Im Bundestagswahlkampf sollte ein Gesichtsverlust für Kanzlerin Merkel vermieden werden.

anfallen« würden, wenn Grube vielleicht gar nicht mehr im Amt sei.

»Pofalla hat zusammen mit Kanzlerin Angela Merkel dafür gesorgt, dass Stuttgart 21 überlebt«, resümierte der Grünen-Fraktionschef.«

**»Form der bezahlten Korruption«**

Focus online berichtete am gleichen Tag u. a.: »Der Staatsrechtler Hans Herbert von Arnim hat den möglichen Wechsel

### VERANSTALTUNGSHINWEIS

**Gegenöffentlichkeit und Gegenwehr Workshop mit Thomas Trüten**  
Di., 4. Februar 2014, 19:30 Uhr, Esslingen, HendlHouse, Marktplatz 5

Nicht erst die fadenscheinig begründeten Demonstrationsverbote für Stuttgart-21-GegnerInnen vor dem Stuttgarter Hauptbahnhof zeigen: Jede fortschrittliche politische Bewegung muss auch für die Erweiterung und den Erhalt von Grundrechten streiten. Wie kann es gelingen, die Interessen von abhängig Beschäftigten, sozialen Bewegungen und Initiativen zu artikulieren und eigene Themen zu setzen? Welche Rolle spielt die Systemkrise für Inhalte und Formen von sozialem Protest? Wie können Streik, Protest und Gegenwehr in unserer Gesellschaft wirksam organisiert werden? Auf welche Reaktionen der Gegenseite müssen wir uns einstellen?

von Ex-Kanzleramtschef Ronald Pofalla (CDU) in den Vorstand der Deutschen Bahn scharf kritisiert. »Für mich ist das eine Form der bezahlten Korruption«, sagte von Arnim in Speyer. Das Vorgehen begründe den Verdacht der Interessenkollision, denn Pofalla könne schon in seinem politischen Amt die Interessen seines künftigen Arbeitgebers mit im Blick gehabt haben.«

Fortsetzung Rückseite →



### Unter dem Druck des Kanzleramts

Dass die DB-Aufsichtsratsmitglieder damals unter starkem politischen Druck des Bundeskanzleramts zu Stuttgart 21 entschieden haben, daran dürfte heute wohl kaum noch ein Zweifel bestehen. Dies hatte – sicher ohne die Konsequenzen für eine neue Entwicklung der vorgenannten Art zu bedenken – bereits die Berliner Generalstaatsanwaltschaft in einem die Ermittlungen »gegen Dr. Grube und andere« ablehnenden Entscheid vom 30. Oktober 2013 auf Seite 4 angedeutet: »Dass sich besonders die Vertreter der Bundesministerien im Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG bei ihrer Entscheidung am 5. März 2013 einem gewissen politischen Druck ausgesetzt gesehen haben mögen, bietet gleichfalls noch keinen zureichenden Anhalt dafür, daß die Beschuldigten (Anm.: die Aufsichtsratsmitglieder) sich, wie Sie meinen, in Kenntnis der Unwirtschaftlichkeit der Fortführung des Projekts »Stuttgart 21« im Vergleich zu dessen Abbruch aus sachfremden Erwägungen für die Fortführung des Projekts ausgesprochen haben.«

### Aus sachfremden Erwägungen?

Aus den neuen Erkenntnissen im Fall Ronald Pofalla ergibt sich nun, dass die Aufsichtsratsmitglieder eben gerade aus sachfremden Erwägungen entschieden haben, nämlich wegen des Drucks aus dem Kanzleramt über die Person Pofalla, und deshalb der Tatbestand der Untreue auch bei den seinerzeit beschließenden Aufsichtsratsmitgliedern erfüllt wäre. Eine weitere Beschwerde gegen den (bisher) ablehnenden Beschluss der Berliner Generalstaatsanwaltschaft müsste deshalb Erfolg haben.

Und gegen Ronald Pofalla müsste in einem Rechtsstaat daher zumindest wegen Anstiftung zur Untreue ermittelt werden. Sollte bei der Beeinflussung der Aufsichtsräte schon zwischen Bahnchef Grube und Pofalla dessen Berufung in den Vorstand als Gegenleistung klar gewesen sein, würde es sich zumindest um Vorteilsannahme seitens Ronald Pofallas handeln, wohl auch um Bestechlichkeit. Und bezüglich Bahnchef Rüdiger Grube läge zumindest Vorteilsgewährung vor, gegebenenfalls auch Bestechung im besonders schweren Fall.

Zur Aufnahme von Ermittlungen muss zunächst Pofallas Immunität als Bundestagsabgeordneter aufgehoben werden. Wobei es völlig egal ist, wer aus dem Bundeskanzleramt Ronald Pofalla eventuell zu seinem Tun angestiftet hat ... ■

*Internationale Eisenbahn-Presse-Vereinigung (FERPRESS)/Roland Kimmich*

### UMFALLER DES MONATS



**Verkehrsminister Winfried Hermann** (Fünfter von rechts) beim offiziellen Spatenstich für den Neubau der Bahnstrecke Wendlingen-Ulm am 5. März 2012 (Foto: Bahnprojekt Stuttgart-Ulm)

**Winfried Hermann 2010:** »Dieses Bahnprojekt ist mit Abstand das größte, das teuerste, das riskanteste und das dümmste Projekt in der Geschichte

der Eisenbahn!« – »Versenken wir dieses Projekt in der Grube – mitsamt den Plänen zur Neubaustrecke!«

<http://youtu.be/uhPAH5s5wm0>

### AKTUELL

#### Gutachten: Stuttgarter Innenstadt um 32 Meter anheben

**Stuttgart (dpo)** Erst gestern wurde bekannt, dass die Bauarbeiten am umstrittenen Großbauprojekt Stuttgart 21 wohl erst 2022 und damit ein Jahr später als geplant abgeschlossen werden. Passend dazu wurde heute ein neues Gutachten vorgestellt, demzufolge nun erstmals der Punkt erreicht ist, an dem eine Anhebung der gesamten Stuttgarter Innenstadt weniger kosten würde als die Fertigstellung des geplanten Tiefbahnhofs.

Bei der im Gutachten vorgeschlagenen Alternative »Stuttgart 32« würde das alte Stuttgarter Bahnhofsgebäude in seiner alten Form weitgehend erhalten bleiben. Um dennoch einen unterirdischen Bahnhof zu erhalten, würde jedes einzelne Gebäude, jeder Platz und jede Straße in Stuttgart-Mitte, -Nord, -Ost, -Süd und -West um etwa 32 Meter angehoben und die darunter entstandene Lücke mit Erde, Bauschutt und Juchtenkäfern aufgefüllt werden.

Gutachter Frank Zöllner, der die Studie im Auftrag des baden-württembergischen Verkehrsministeriums durchführte, erklärt: »Das klingt vielleicht kompliziert, wäre aber einfacher, schneller und rund 100 Millionen Euro günstiger, als diesen Albtraum von einem Bahnhof unter die Erde zu bringen.«

Die Einsparungen kämen laut Gutachten unter anderem dadurch zustande, dass die benötigten Eisenbahntunnel bei der Aufschüttung Stuttgarts gleich mit eingebaut werden könnten. Auch ein oder zwei neue U-Bahnlinien könnten quasi nebenbei kostengünstig realisiert werden.

Obwohl jeder Stuttgarter für die Zeit der Anhebung seines Wohngebäudes für etwa zwei Wochen ausquartiert werden muss, ergab eine Blitzumfrage des Meinungsforschungsinstituts Opinion Control eine breite Zustimmung von 94 Prozent für die im Gutachten genannte Alternative. Allerdings nur, weil Stuttgart dann exakt einen Meter höher läge als Freiburg. ■

*Quelle: www.der-postillon.com*

*Lizenz: Creative Commons BY-NC-SA 3.0 DE*

### BUCHTIPP

#### Visionen und Aktionen für Kopfbahnhof und Stadt

Das neue Buch der ArchitektInnen für K 21 zeigt auf knapp 300 Seiten viele farbige



Abbildungen und Entwürfe. Es dokumentiert Gespräche, Konflikte, Hoffnungen, Modelle und Visionen sowie den Einsatz kritischer Architektinnen und Architekten für sinnvolle Alternativen zum stadtzerstörenderen Milliardenprojekt Stuttgart 21.

■ Peter-Grohmann-Verlag  
ISBN 978-3-944137-56-8  
280 S., Broschur, 24,80 Euro

### TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

Konto-Nr.: 7 020 627 400  
BLZ 430 609 67, GLS-Bank  
Kontoinhaber: Umkehrbar e. V.  
Stichwort: Tunnelblick



Seit 1994 hat die Bahn 1.000 Bahnhöfe geschlossen (Foto: Doris Antony, Berlin)

## Auf dem falschen Gleis

Die Lage der Bahn ist miserabel – Experten fordern eine Wende in der Bahnpolitik

Ende März 2014 musste Bahnchef Grube eine Bilanz vorlegen, die ihm einiges Kopfzerbrechen bereitet haben dürfte: Das Jahresergebnis ist 2013 drastisch gesunken, der Umsatz stagniert und die Aussichten für 2014 sind düster. Für das Bündnis »Bahn für Alle« kommt diese Bilanz nicht unerwartet. Der jüngst erschienene Geschäftsbericht 2013 der unabhängigen Bahnexperten zeigt die Ursachen der Misere auf:

■ **Die Bahn hat das Schienennetz systematisch zerbröseln:** Seit der sogenannten Bahnreform vor 20 Jahren hat die DB AG 7.000 Streckenkilometer sowie 60.000 Weichen und Kreuzungen abgebaut und über 1.000 Bahnhöfe geschlossen. Die jährlichen Steuermittel für die Instandhaltung sowie den Neu- und Ausbau von Schienennetz und Bahnhöfen versinken in unrentablen Hochgeschwindigkeitsstrecken und Prestigeprojekten wie Stuttgart 21.

■ **Die Bahn zieht Mittel aus dem Nahverkehr ab:** Jedes Jahr fließen 4 Milliarden Euro Steuergeld als Regionalisierungsmittel an die Bahn. Doch diese »nutzt den hoch subventionierten Nahverkehr zur Querfinanzierung anderer Unternehmensaktivitäten«.

■ **Die Bahn kauft für Milliarden ausländische Unternehmen auf:** Im Jahr 2010 gab der Konzern 2,7 Milliarden für das britische Busunternehmen Arriva auf. Doch das Unternehmen floppte.

■ **Die Bahn kümmert sich nicht um den Güterverkehr:** Sein Marktanteil stagniert und in den letzten 20 Jahren wurden 9.500 Gleisanschlüsse stillgelegt. Obendrein baut die Bahn güterzuguntaugliche Strecken wie die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm.

■ **Die Bahn betreibt keine solide Personalpolitik:** Das zeigt das Beispiel der rheinland-pfälzischen Landeshauptstadt Mainz. Deren Bahnhof konnte 2013 in der sommerlichen Hauptsaison über Wochen nur eingeschränkt betrieben werden, weil das Personal im Stellwerk fehlte. Bundesweit sollen es rund 1.000 Stellwerksmitarbeiter/-innen zu wenig sein.

Die Autoren des Alternativen Geschäftsberichts kommen zu dem Fazit:

»Die DB AG hat das Verkehrsmittel der Zukunft in der Hand und ruiniert es für die Klimakiller von gestern. Die Zahlenakrobatik der DB-Bilanz will Rationalität vortäuschen. Die Irrationalität gipfelt in Stuttgart 21, wo die DB AG mit gigantischen Summen im Ergebnis Bahnkapazitäten abbaut.«

Angeht dessen sei eine radikale Umkehr in der Bahnpolitik nötig. »Eine Bürgerbahn der Zukunft muss zurück unter demokratische Kontrolle und in der öffentlichen Hand bleiben«, so Winfried Wolf, Mitautor des Berichts.

Der Alternative Geschäftsbericht kann hier kostenlos heruntergeladen werden:

➔ [www.bahn-fuer-alle.de](http://www.bahn-fuer-alle.de)

»Bahnhöfe und Schienen verrotten, weil die DB AG ihr Geld für Einkaufszentren mit angeschlossenenem Zughalt ausgibt.«

### BAHN-KONFERENZ »KOPF MACHEN«

#### 20 Jahre Bahnreform – 20 Jahre Stuttgart 21

Vom 25. bis 27. April 2014 diskutieren in Stuttgart Verkehrspolitiker und Wissenschaftler aus dem In- und Ausland die Bilanz nach 20 Jahren Bahnreform – und sie blicken nach vorn: Was muss sich tun, wie muss eine Bahn beschaffen sein, die die Erwartungen an ein modernes, effektives und umweltschonendes Massenverkehrsmittel erfüllt?

Teilnehmer/-innen u. a.: Franz Alt, Klaus Arnoldi (VCD), Michael Cramer (MdEP), Peter Conradi, Prof. K. D. Bodack, Christoph Engelhardt (wikireal.org), Johannes Hauber (IG Metall), Egon Hopfenitz, Sabine Leidig (MdB), Prof. Heiner Monheim, Prof. Hermann Knoflacher, Arno Luik (Stern), Meike Spitzner, Jessica Springfield (Handelsblatt), Brigitte-Johanna Waidhofer (Badisches Tagblatt, KONTEXT).

Weitere Informationen und Anmeldung:

➔ [www.bahn-fuer-alle.de](http://www.bahn-fuer-alle.de)

### LITERATURTIPP

#### Bitte umsteigen! 20 Jahre Bahnreform

Das Jahr 1994 brachte mit der Bahnreform und mit der Gründung der Deutschen Bahn AG die größte Veränderung im Verkehrsbe-



reich seit Ende des Zweiten Weltkriegs. Dabei gab es etwas Licht, aber auch viel Schatten.

Zwei profilierte Bahnexperten beleuchten kritisch diesen zwei Jahrzehnte währenden Marsch in die Privatbahn. Sie bleiben jedoch nicht bei einer Kritik stehen, sondern entwerfen machbare Szenarien für eine mögliche Bürgerbahn, die andernorts teils schon verwirklicht sind.

■ Bernhard Knierim, Winfried Wolf:  
Bitte umsteigen! 20 Jahre Bahnreform  
255 Seiten, kartoniert, Großformat.  
ISBN 978-3-89657-071-0  
Schmetterling Verlag

#### Buchpräsentation

mit Walter Sittler und den Autoren:  
24. April 2014, 19:30 Uhr  
Café Merlin, Augustenstr. 72, Stuttgart

## 2 660 000 Euro

So viel verdiente Bahnchef Grube allein 2012. Zwei Drittel davon wurden als leistungsabhängige Boni ausgezahlt. Doch die gab es nicht etwa für Bilanzfolge oder das Erreichen verkehrspolitischer Ziele. Vielmehr »hängt ein Viertel von Grubes persönlichem Bonus von der politischen Beziehungspflege ab. Jeweils ein weiteres Viertel von Kunden- und Mitarbeiterzufriedenheit, das letzte Viertel von einer Image-Verbesserung der Bahn«, berichtet das ARD-Magazin Kontraste. So gibt es etwa satte Zulagen, wenn sich der Manager »mindestens fünfmal im Jahr mit Mitgliedern relevanter Bundestagsausschüsse trifft, viermal mit EU-Politikern und zehnmal mit Spitzenvertretern der Bundesländer«.

### LESERZUSCHRIFTEN

Im letzten »Tunnelblick impuls« berichteten wir über ein neues Gutachten, das die Anhebung der Stuttgarter Innenstadt empfiehlt. Dieser Beitrag hat ein kontroverses Echo unter unseren Leserinnen und Lesern ausgelöst.

»Der Vorschlag ist bei mir auf großes Interesse gestoßen. Vor allem, dass Stuttgart an Höhe gewinnt, würde rechtfertigen, dass unser Hauptbahnhof nicht ganz oben bleibt. Im letzten Jahr hatte ich ja die gegenteilige Idee: Damit der Hbf. nicht unterirdisch werden muss, dachte ich mir, man könnte Stuttgart tiefer legen. Das wäre ja auch ohne teure Tunnelbauten machbar. Allerdings würde diese Lösung den Verbrauch von Kerzen und ähnlichen stromsparenden Lichtquellen millionenfach erhöhen.«

A. A. per E-Mail

»Die Volksverdummung der S21-Gegner hat einen neuen Höhepunkt erreicht: in deren Anti-S21-Hetzblatt »Der Tunnelblick« vom 16.1.2014 wird auf ein Gutachten verwiesen, das ergeben haben soll, es wäre inzwischen billiger, die Stuttgarter Innenstadt um 32 Meter anheben als den Bahnhof tieferzulegen!!! Als Quelle wird »Der Postillon« genannt, das bekannte Online-SATIRE-Magazin! Schwer zu glauben?«

G. W. auf Facebook

### TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

IBAN: DE54 8309 4495 0003 2812 21

BIC: GENODEF1ETK, EthikBank eG

Inh.: ESIG e. V., Betreff: Tunnelblick

Spenden sind steuerlich absetzbar.



## Düstere Aussichten für SSB-Kunden

Schülern, Pendlern und anderen Stadtbahn Nutzern in Stuttgart stehen ungemütliche Zeiten bevor. Denn für den Bau von Stuttgart 21 muss auch der Stadtbahnverkehr in der Landeshauptstadt neu geplant werden. So muss etwa die Haltestelle Staatsgalerie verlegt werden, weil sie einem Zufahrtstunnel im Weg ist. Erhebliche Auswirkungen hat auch die Tieferlegung des Nesenbachdükers, des zentralen Stuttgarter Abwasserkanals. Er soll künftig unter dem geplanten Tiefbahnhofstrog verlaufen. Doch die ursprüngliche Planung der Bahn wurde aufgrund katastrophaler Mängel abgelehnt. Nach den neuesten – ebenfalls noch nicht genehmigten – Plänen soll der Düker nun in offener Bauweise errichtet werden – mit gravierenden Folgen für Autofahrer, Fußgänger und den Stadtbahnbetrieb:

■ In Bauphase 1 soll die Strecke Staatsgalerie–Charlottenplatz für 9 Monate gesperrt werden. Dies würde die Linien U1, U2, U4 und U11 betreffen.

■ In Bauphase 2 soll die Verbindung Staatsgalerie–Hauptbahnhof für 26 Monate (!) gesperrt werden. Dies würde die Linien U9, U11, U14 massiv beeinträchtigen.

Sollte diese Planung umgesetzt werden, würde der Stadtbahnverkehr einer Drehscheibe beraubt. Wenn am Charlottenplatz kein Umsteigen zwischen Längs- und Querrichtung mehr möglich ist, müssen alle Fahrgäste auf den Hauptbahnhof ausweichen. Das Gedränge in Bahnen und auf den Bahnsteigen wäre in den Stoßzeiten immens! Obendrein gibt es im Hauptbahnhof keine direkte Verbindung zwischen Fernbahn und S-Bahn mehr, sodass noch

viel mehr Fahrgäste zusätzlich die Klett-Passage durchqueren müssen.

Die SSB verspricht zwar, dass alle Stadtbahn-Stationen während der Bauzeit angefahren würden. Doch sie verschweigt, dass sehr viele Kunden nicht mehr am gewohnten Ort umsteigen können und lange Umwege in Kauf nehmen müssen. Andere müssen auf ihrer bislang durchgängigen Linie umsteigen und damit jeden Tag zusätzliche Fahrzeit aufwenden.

Die Stuttgarter Stadtbahn ist eine Lebensader der Stadt. Alle Arbeiten für Stuttgart 21 würden unter »rollendem Rad« erfolgen, haben die Planer immer wieder versprochen. Davon ist heute keine Rede mehr! Die Verantwortlichen – SSB-Technikvorstand Arnold, die SSB-Aufsichtsräte und ihr Vorsitzender OB Kuhn sowie Bürgermeister Föll und der Stuttgarter Gemeinderat – haben es in der Hand, das drohende SSB-Chaos noch zu verhindern und die Stuttgart-21-Verträge zu kündigen. ■

➔ [www.infooffensive.de/stadtbahn](http://www.infooffensive.de/stadtbahn)





Demonstration gegen Stuttgart 21 am 24. Mai 2014 in Esslingen (Foto: Timo Kabel)

## Wenn das Maß voll ist

Vom Armen Konrad zur Protestbewegung gegen Stuttgart 21

Noch bis zum 14. August 2014 widmet sich eine große Ausstellung in der Kunsthalle Tübingen der Zeit um 1514. Rund 280 hochkarätige Exponate aus großen europäischen Museen, Archiven und Sammlungen zeichnen ein breit gefächertes Panorama von den Errungenschaften und Ideen, aber auch von den Krisen und der politischen Willkür der damaligen Zeit. Zur Ausstellung ist ein umfangreicher Katalog erschienen. Im Nachwort schlägt Kurator **Götz Adriani** den Bogen vom Tübinger Vertrag in die Gegenwart – zu Stuttgart 21. Wir drucken den Beitrag im Folgenden ungekürzt und danken dem Autor für die freundliche Genehmigung.

Von 1514 bis 1819 hielten die Auseinandersetzungen der Landesherren mit den Landständen um die im Vertrag zu Tübingen vereinbarten Rechte und Pflichten an. Die dabei aufgetretenen Streitfragen prägten auch die Bevölkerung Württembergs und brachten sie dazu, widersetzlich auf staatliche Zwänge zu reagieren. Vermehrt entwickelte sie ein Widerstandspotential gegen die Absichten von Fürsten oder Bürokraten, ihre Mitspracherechte in Frage zu stellen. Ihr nüchternes Selbstvertrauen machte sie vergleichsweise immun gegenüber obrigkeitstgläubigen Ideologien und heilsversprechenden Parteien.

»Empörung« ist jener Schlüsselbegriff des Vertrags, der in 500 Jahren nichts von seiner Aussagekraft verloren hat. In

der Landesgeschichte verwurzelt, lässt er sich nicht zuletzt auf die Massenproteste gegen das Bahnprojek Stuttgart 21 übertragen. Deshalb beenden wir unseren Ausstellungsstreifzug durch die Geschichte mit einem Ausblick auf Stuttgart 21 und die Empörung, die damit einhergeht. Denn vielen stellt sich in der Tat die Frage, was unsere Verfassungsrechte noch wert sind, wenn Prestigevorhaben wie Stuttgart 21 von den Initiatoren nach Belieben schöneredet und -gerechnet werden können und selbst die Bahnverantwortlichen längst in Betracht gezogen haben, dass die ausufernden Kosten und der vermeintliche Nutzen in keiner vernünftigen Relation mehr zueinander stehen. Was ist von Parlamentariern oder Regierungsgliedern zu halten, die sich als Handlanger der Lobbyisten betätigen, ohne ihrer Kontrollfunktion angesichts der ominösen

Stuttgart 21 ist nicht zum Synonym für Fortschritt geworden, sondern für die Empörung breiter Volksschichten.

Planungen und der völlig aus dem Ruder laufenden Kosten ausreichend nachzukommen. Die immer teurer gewordenen Beteuerungen von Politikern und Wirtschaftsbossen haben sich als haltlos erwiesen. Kritiker, die auf die unübersehbaren ökonomischen und ökologischen Risiken aufmerksam machen, müssen hinnehmen, dass sie als Verhinderer von Standortvorteilen und Wachstumschancen hingestellt und als ewig gestrige Bedenkenträger, die leichtfertig die Zukunftsaussichten Baden-Württembergs aufs Spiel setzen, diffamiert werden.

### HINTERGRUND

#### Der Arme Konrad und der Tübinger Verrat

Vor 500 Jahren empörten sich erstmalig in Württemberg die Untertanen in größerem Maße gegen die Obrigkeit. Etwa 10 bis 20 Prozent der Bevölkerung sind im »Armen Konrad«, einem Geheimbund, organisiert. Der Rest sympathisiert mit den Aufständischen, sofern er nicht der »Ehrbarkeit« angehört, der weltlichen und geistlichen städtischen Oberschicht. Im ganzen Land kommt es zu Aufständen von Bauern, Handwerkern und Tagelöhnern. Sie lehnen sich gegen die Herrschaft der regierenden und besitzenden »Ehrbarkeit« auf. Mindestens ebenso sehr richtet sich ihr Aufstand gegen den Landesherrn Herzog Ulrich, der mit kostspieligen Kriegszügen und luxuriöser Hofhaltung das Land mit Schulden überhäuft und seine Untertanen, ungeachtet von Missernten, Seuchen und wirtschaftlicher Not, mit immer neuen Steuererhöhungen bis aufs Blut aussaugt.

Ulrich verspricht, die Forderungen seiner Untertanen, die nach Stuttgart gekommen sind, mit ihnen zu beraten. Doch dazu kommt es nicht. Der Herzog und die »Ehrbarkeit« ziehen sich nach Tübingen zurück und halten dort den Landtag ab. Der »gemeine Mann« bleibt in Stuttgart und außen vor.

Im »Tübinger Vertrag« vom 8. Juli 1514 räumt Herzog Ulrich der Oberschicht etliche Mitspracherechte ein. Im Gegenzug übernimmt diese seine Schulden. Mit neuen Krediten ausgestattet, wirbt er Söldner an und schlägt den Aufstand nieder. Tausende Aufständische werden gefangen genommen und gefoltert. Ihre Anführer werden hingerichtet.

Überregional – ja international – wahrgenommen wurde Stuttgart 21 weder aufgrund eines herausragenden verkehrstechnischen Konzepts, noch wegen einer genialen architektonischen Lösung, sondern in Folge der stichhaltigen Einwände gegen die Realisierung eines unterirdischen Durchgangsbahnhofs mit reduzierter Kapazität. Stuttgart 21 ist nicht zum Synonym für Innovation und Fortschritt geworden, sondern für die Empörung breiter Volksschichten, deren friedlich vor-

☛ getragener Widerstand – wie zu Herzog Ulrichs Zeiten – von der Staatsgewalt mit drakonischen Maßnahmen unterbunden wurde. Das Aufbegehren einer Bevölkerung, die sich von der Hybris partiischer Machtcliquen übergangen fühlte und gegen deren rabiaten Durchsetzungswillen antrat, trug immerhin dazu bei, dass einer fragwürdigen Parteienführung das Misstrauen ausgesprochen und ihre Herrschaft in Land und Stadt beendet wurde. Angesichts der dubiosen Argumente von Investoren, Interessenverbänden, Mediatoren und jenen Politikern, welche die unsäglichen Einsätze von Polizei und Verfassungsschutz zu verantworten haben, sieht sich eine mündige Bürgerschaft zur Empörung herausgefordert. ■ Prof. Dr. Götz Adriani

#### TIPPS & HINWEISE

#### »1514 – Macht Gewalt Freiheit. Der Vertrag zu Tübingen in Zeiten des Umbruchs«

Kunsthalle Tübingen, Philosophenweg 76  
 Öffnungszeiten: Di. 10:00 bis 20:00 Uhr,  
 Mi. bis So. 10:00 bis 18:00 Uhr.  
 Dauer: bis 14. August 2014.  
 ☞ [www.kunsthalle-tuebingen.de](http://www.kunsthalle-tuebingen.de)

#### 500 Jahre Armer Konrad: Vier Städte – eine Ausstellung

Dem 500-jährigen Jubiläum des frühen Bauernaufstands, der im Unteren Remstal begann, widmen die Städte Fellbach, Weinstadt, Schorndorf und Waiblingen eine interkommunale Ausstellung mit umfangreichem Begleitprogramm.  
 Beteiligte Museen: Stadtmuseum Fellbach, Stadtmuseum Schorndorf, Haus der Stadtgeschichte Waiblingen, Bauernkriegsmuseum Weinstadt.  
 Dauer: 10. Mai bis 28. September 2014  
 ☞ [www.armerkonrad2014.de](http://www.armerkonrad2014.de)

#### »Der Arme Konrad« – Theaterstück von Friedrich Wolf aus dem deutschen Bauernkrieg 1514

Friedrich Wolf, Arzt, Kommunist und Schriftsteller, greift mit dem 1923 verfassten Stück die historischen Ereignisse um den Bauernaufstand von 1514 auf. Er konfrontiert die Bauern mit dem Herzog, stellt Volk gegen Herrscher und diskutiert am Beispiel des historischen Falls die Mechanismen gescheiterter Aufstände und Revolutionen in Deutschland. Volksnah und doch mit Opulenz wird hier Geschichte erzählt.  
 Vorstellungen ab 10. Juli auf der Neckarinsel, Tübingen. Produktion: Theater Lindenhof, Regie: Klaus Hemmerle.  
 ☞ [www.theater-lindenhof.de](http://www.theater-lindenhof.de)



## Alles bloß ein Strohfeuer?

Viele Stuttgarter, so scheint es, haben vor den Mächtigen kapituliert

Widerständigkeit gegen die Obrigkeit hat im braven und ordentlichen Württemberg keine große Geschichte. Denn die Schwaben stehen nur auf, »wenn das Maß voll ist« (Thaddäus Troll) und die staatliche Willkür überhand nimmt. Natürlich gab es jede Menge Reformer und Revolutionäre im Land. Die flüchteten aber ins Ausland oder wie Hölderlin in den Wahnsinn oder landeten auf dem Hohenasperg. Der letzte landesweite Volksaufstand – der Bauernkrieg, die Revolution des gemeinen Mannes von 1524/25 – liegt fast 500 Jahre zurück.

Im Sommer und Herbst 2010 aber schien es, als würden die Stuttgarter an diese verschüttete Tradition anknüpfen: Zu Zehntausenden gingen sie auf die Straße, um sich gegen die Amputation des Stuttgarter Bahnhofs und die Zerstörung ihrer Stadt zu wehren – ausgerechnet die Schwaben, denen man im Rest der Welt vor allem Fleiß und Disziplin nachsagt, besonders bei der Kehrwoche.

Doch das Aufbegehren währte nur kurz. Denn die Mächtigen boten alle ihnen zur Verfügung stehenden Mittel auf, um die Untertanen wieder gefügig zu machen. Anders als zu Zeiten des Armen Konrads gehörte unmittelbare Gewalt nur im äußersten Fall dazu, wie etwa am 30.9.2010 im Stuttgarter Schlossgarten. Die vorrangigen Waffen der demokratischen Herrschaft sind andere: Public-Relations-Agenturen, Medienkampagnen, sozialpsychologische Manipulation durch Schlichtung und Mediation, Einschüchterung durch Bespitzelung und Kriminalisierung.

Und so kommt es, dass sich viele Stuttgarter heute resigniert und frustriert zu-

rückgezogen haben. Andere ereifern sich über angeblich gewaltige Behinderungen und Kosten durch Demonstrationen, während sie die massive, jahrzehntelange Verschlechterung ihrer Lebensqualität und die Kostenexplosion zulasten der Steuerzahler klaglos hinnehmen. »Stuttgart 21 spielt keine Rolle mehr«, jubelten Presse und Politik nach der jüngsten Wahl unisono. In der Tat: Über Stuttgart 21 wird in der Stadt

so laut geschwiegen, dass es in den Ohren schmerzt. Als ob das Projekt mit seinen verheerenden Auswirkungen ganz einfach verschwinden würde, wenn man nicht mehr darüber spricht – eine merkwürdig infantile Haltung, die vom Ministerpräsidenten mitsamt seinen Regierungsparteien um des Machterhalts willen nach Kräften gefördert wird.

Die Geschichte von Widerstandsbewegungen geht leider selten gut aus – wie die Geschichte des Armen Konrads zeigt. Auch in Stuttgart sieht es derzeit nicht nach einem Happy End aus – wenngleich erstaunlich viele weiterhin zeigen, dass ihnen die Stadt, ihr Bahnhof und die Demokratie nicht gleichgültig sind. Werden die Schwaben sich ergeben in ihr Schicksal fügen oder werden sie noch einmal aufbegehren? Gründe, sich zu empören, gäbe es genug. Sie sind seit 2010 wahrlich nicht weniger geworden. ■

#### ☞ TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

IBAN: DE54 8309 4495 0003 2812 21  
 BIC: GENODEF1ETK, EthikBank eG  
 Inh.: ESIG e.V., Betreff: Tunnelblick  
 Spenden sind steuerlich absetzbar.

**TUNNELBLICK** – von der Basis für die Basis, ohne Umwege, authentisch, handgemacht, handgedruckt – und tausendfach verteilt. **TUNNELBLICK** ist klein, schnell und aktuell. **TUNNELBLICK** richtet sich in erster Linie an all diejenigen, die tagtäglich die Bahn nutzen: Pendler, Schüler und Bahnfahrer aus Überzeugung. Deshalb gibt es **TUNNELBLICK** nur frühmorgens direkt am Bahnhof, und das kontinuierlich seit drei Jahren. Und natürlich an jeder gut sortierten Mahnwache und jedem K-21-Infostand in der Region.

**TUNNELBLICK** wird ehrenamtlich erstellt und ausschließlich über Spenden finanziert. Sie möchten **TUNNELBLICK** unterstützen?

**IBAN: DE54 8309 4495 0003 2812 21**

**BIC: GENODEF1ETK, EthikBank eG**

**Kontoinhaber: ESIG e. V.**

**Verwendungszweck: Tunnelblick**

**Spenden sind steuerlich absetzbar.**

**TUNNELBLICK** wird herausgegeben von der »**Esslinger Initiative gegen Stuttgart 21**« – einer überparteilichen Gruppe Esslinger Bürgerinnen und Bürger, die sich ehrenamtlich für eine zukunftsorientierte, kostengünstige und umweltverträgliche Modernisierung des Stuttgarter Kopfbahnhofs einsetzen. Darüber hinaus engagiert sich die Initiative für ein insgesamt zukunfts- und leistungsfähiges Bahnkonzept und eine bürgerfreundliche Politik in Baden-Württemberg.

---

#### **Impressum**

Redaktion Tunnelblick  
c/o Parkschützerbüro  
Urbanstraße 49 A  
70182 Stuttgart

The logo for Stuttgart 21, featuring the text "Stuttgart 21" in a bold, black, sans-serif font. The text is set against a yellow background with a red diagonal stripe running from the bottom-left to the top-right. The entire logo is enclosed in a black rectangular border.

1. Auflage Dezember 2014

Im Januar 2012 erschien der Tunnelblick zum ersten Mal. Die Minizeitung wird ehrenamtlich erstellt und hauptsächlich an Bahnhöfen verteilt. Sie soll die Passantinnen und Passanten unabhängig von wirtschaftlichen und politischen Interessen über Stuttgart 21 informieren.

Der vorliegende Band enthält alle Ausgaben des Jahres 2014 – eine einzigartige Sammlung von Informationen, die nicht in der Tageszeitung stehen.

