

TUNNELBLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT • WWW.TUNNELBLICK.ES • AUSGABE 63



Foto: © Günther Ahner und fluegel.tv

Machtspiele in Grün

Der Wahlsieg von Grün-Rot bei der Landtagswahl 2011 in Baden-Württemberg war historisch. Nach fast 60 Jahren CDU-Herrschaft bekam das Ländle erstmals einen grünen Regierungschef. Viele hatten genug von Stefan Mappus, einem Ministerpräsidenten, der seine Politik wenn nötig auch »rustikal« durchsetzte – siehe den EnBW-Deal am Landtag vorbei oder den rechtswidrigen Polizeieinsatz am Schwarzen Donnerstag.

So knüpften sich hohe Erwartungen an die erste grün geführte Landesregierung und den ersten grünen Landesvater. Nicht wenige hatten die Partei in der Hoffnung gewählt, damit auch das katastrophale Projekt Stuttgart 21 zu beerdigen. Doch schon bald machten sich Ernüchterung, Entsetzen und teils auch Resignation breit; die Skeptiker konnten sich bestätigt fühlen. Denn die neuen Hoffnungsträger hatten ihre Gegnerschaft zu dem Projekt spätestens mit dem Koalitionsvertrag geopfert: Stuttgart 21 war der Preis für die Macht – und die Grünen bezahlten ihn. Das zeigt der Blick zurück auf ihre fünfjährige Regierungszeit – ein Lehrstück über Politik, Macht und Illusionen.

Stuttgart 21 und die Grünen – ein unvollständiger Rückblick

■ **10.07.2010** – Winfried Hermann auf einer Kundgebung im Mittleren Schlossgarten: »Hier wird mit Milliardenaufwand ein Engpass gebaut und nicht weggebaut ... Versenken wir dieses Projekt in

der Grube – mitsamt den Plänen zur Neubaustrecke!«

■ **15.11.2010** – Pressemitteilung Bündnis 90/Die Grünen: »Die Finanzierungsverträge zu Stuttgart 21 und zur Neubaustrecke sind nichtig ... Falls die Grünen nach der Landtagswahl in Baden-Württemberg Regierungsverantwortung tragen, werden wir die Zahlungen sofort einstellen und bereits gezahlte Beträge zurückverlangen. Mit uns wird es keine Fortsetzung des Verfassungsbruchs geben.«

■ **03.12.2010** – Landesparteitag der Grünen: »Ob S 21 gebaut wird, oder nicht, muss aufgrund der neuen Faktenlage mit einer Volksbefragung entschieden werden ... Die Grünen fordern die Bahn auf, den Stresstest transparent und offen zu gestalten. »Wir verlangen, dass der Stresstest von einem Lenkungsreis aus Gegnern und Befürwortern begleitet wird.«

■ **27.03.2011** – Bei der Landtagswahl werden die Grünen mit 24,2 % der Stimmen zweitstärkste Kraft und treten in Koalitionsverhandlungen mit der SPD.

■ **09.05.2011** – Im grün-roten Koalitionsvertrag versprechen beide Parteien: »Die Landesregierung wird für vollständige Transparenz über Prämissen und Ergebnisse des Stresstests sorgen.« Und sie legen sich auf eine landesweite Volksabstimmung allein zum Teilprojekt des Bahnneubaus in Stuttgart fest – wohl wissend, dass diese schon aufgrund des

hohen Zustimmungsquorums zum Scheitern verurteilt ist. Die benannten Vorbedingungen, darunter die Forderung, dass die Bahn zuvor eine aktualisierte Kostenrechnung vorlegen müsse, werden größtenteils nie erfüllt.

■ **22.07.2011** – Ohne Überprüfung der Fakten verkündet Ministerpräsident Kretschmann gegenüber der Presse bereits eine Woche vor (!) dem Präsentationstermin des Stresstests zur Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs: »In quantitativer Hinsicht ist der Stresstest bestanden.« Heute wissen wir: Dies ist auch sachlich falsch.

■ **29.07.2011** – Stresstest-Präsentation: Die Bahn legt dar, dass der Tiefbahnhof, wie gefordert, 49 Züge stündlich abfertigen könne. Die Prämissen, die diesem Ergebnis zugrunde liegen, sind jedoch höchst umstritten. Dabei rückt in den Hintergrund, dass schon die Zahl 49 eine Verschlechterung gegenüber dem Potenzial des Kopfbahnhofs darstellt und einen rechtlich unzulässigen Rückbau von Verkehrsinfrastruktur bedeutet. Später wird der grüne Tübinger OB Boris Palmer zugeben, dass diese Zahl ihm zu verdanken ist und in einer Nebenabsprache nach der »Schlichtung« festgelegt wurde.

■ **10.08.2011** – Kretschmann sagt der Süddeutschen Zeitung: »Nur ein Wunder kann Stuttgart 21 noch verhindern.«

■ **01.09.2011** – Der Ministerpräsident weist auf Druck der SPD Verkehrsmini-

Minister Hermann an, die jährliche Landesrate von 50 Millionen Euro für Stuttgart 21 an die Bahn zu überweisen – gegen dessen Widerstand. Grund: Stelle man auf diese Weise den Finanzierungsvertrag infrage, könne es keine Volksabstimmung geben. Damit verhindert Kretschmann, dass die Bahn die Zahlung einklagen muss – und nimmt dem Land so die einzig verbliebene Möglichkeit, die grundgesetzwidrige Mischfinanzierung gerichtlich klären und die Nichtigkeit des Finanzierungsvertrages feststellen zu lassen.

■ **16.09.2011** – Vizeministerpräsident Nils Schmid (SPD) bestätigt im Deutschlandfunk: Wäre die versprochene Verfassungsklage erfolgreich, »gäbe es ... auch keinen Volksentscheid, und deshalb haben die Grünen diese Rechtsauffassung zurückgestellt, haben darauf verzichtet, darauf zu beharren, und haben den Weg frei gemacht zur Volksabstimmung.« Spätestens damit haben die Grünen auch ihren Widerstand gegen die verkehrlich wie finanziell unsinnige Neubaustrecke endgültig aufgegeben.

■ **04.10.2011** – Das Verkehrsministerium ignoriert die massive Kritik von Dr. Engelhardt (wikireal.org) und anderer Experten an den Ergebnissen des Stresstests. Der Verkehrswissenschaftler Prof. Hermann Knoflacher von der TU Wien sagt im ZDF: »Das war kein Stresstest!« (22.11.2011)

■ **28.10.2011** – Studie der Bahnexperten Viereggs und Röbblers: Der Kopfbahnhof kann schon heute 56 Züge in der Spitzenstunde bewältigen und stellt – anders als von der Bahn behauptet – keinen Engpass dar. Das Verkehrsministerium bestätigt dies vier Wochen später, besteht aber nicht weiter auf einem verbindlichen Leistungstest, nachdem die Bahn einen solchen erneut abgelehnt hat.

■ **17.11.2011** – Die Infobroschüre der Landesregierung zur Volksabstimmung für alle Haushalte enthält trotz Zusage keine Zahlen zur Überlegenheit des Kopfbahnhofs. Der Rückkauf der Grundstücke des Hbf-Gleisvorfelds wird als Kosten für den Steuerzahler dargestellt – obwohl dieser für die Stuttgarter Stadtkasse ein Plus von einer ¼ Milliarde Euro bedeuten würde und für die Bahn ein Nullsummenspiel wäre.

■ **20.11.2011** – Kretschmann sagt dem Handelsblatt, er rechne damit, »dass die Volksabstimmung die Situation befrie-



Foto: © Günther Ahner und fluegel.tv

det.« Die »Schar der fanatischen Stuttgart-21-Gegner« schätze er auf »allenfalls wenige Tausend. ... Aber ich kann es nicht ändern, wenn Menschen den Kampf gegen einen Bahnhof – so richtig und wichtig dieser ist – zum Mittelpunkt ihres Lebens machen.«

■ **22.11.2011** – Kretschmann erklärt, dass er das Ergebnis der Volksabstimmung in jedem Fall umsetzen werde – also auch dann, wenn zwar eine deutliche Mehrheit für den Ausstieg stimme, das Quorum aber, was sehr wahrscheinlich ist, verfehlt würde. Damit bekundet er seinen klaren Willen, das Ergebnis rein politisch zu interpretieren.

■ **27.11.2011** – Bei der Volksabstimmung über den Ausstieg des Landes aus der Stuttgart-21-Finanzierung stimmen 58,9 % gegen die Vorlage, 41,1 % dafür. Bei einer Wahlbeteiligung von nur 48,3 % wird das nötige Quorum nicht erreicht. Dennoch verkünden die Grünen zusammen mit VCD und BUND umgehend, das mangelbehaftete Projekt fortan »kritisch begleiten«, d. h. mit sachorientierten Vorschlägen verbessern zu wollen.

■ **20.07.2013** – »Auch wir wollen die Neubaustrecke – und das so zügig wie möglich«, zitiert die Stuttgarter Zeitung Verkehrsminister Hermann. Dies sei schließlich »einer der Gründe dafür gewesen, dass sich das Land mit 950 Millionen Euro am Bau beteiligt«.

■ **08.11.2013** – Stuttgart-21-Gegnerin Gerlinde Kretschmann wird Tunnelpatin für einen Abschnitt der Neubaustrecke. Die Grünen seien schon immer für die Neubaustrecke gewesen, zitieren diverse Medien einen Regierungssprecher, was unter der Überschrift »Grüner Sinneswandel« sogar die Stuttgarter Zeitung bezweifelt.

■ **01.04.2015** – »Es gibt ein Leben mit und nach S 21«, verteidigt Verkehrsminister Hermann sich und die »Filder-Lösung«; sie sei die letzte Gelegenheit gewesen, nach mehrheitsfähigen Verbesserungen

zu suchen – angeblich unter Wahrung des Kostendeckels. Tatsächlich werden Mehrkosten in Höhe von 360 Millionen Euro von der Flughafen GmbH bezahlt, und die gehört zu 65 % dem Land und zu 35 % der Stadt Stuttgart.

■ **23.10.2015** – Pressemitteilung des Verkehrsministeriums: »Land und Kommunen wollen Bahnhof Schwäbische Alb (Merklingen) an der Neubaustrecke Stuttgart-Ulm gemeinsam realisieren.« Der Clou dieses »Milchkannenhauts«: Sollte er realisiert werden, wäre der begründete Vorwurf vom Tisch, dass für die geplante Fern- und Güterverkehrsstrasse öffentliche Fördergelder für den Regionalverkehr veruntreut werden.

■ **12.02.2016** – Das Beraterbüro Viereggs-Röbblers meldet kurz vor Weihnachten, dass es um bis zu 7,9 Milliarden Euro günstiger ist, aus dem Projekt auszusteigen als es zu Ende zu bringen. Zudem errechnet es Baukosten von 9,8 Milliarden Euro. Laut Focus »droht ein Fass ohne Boden«. Die Bahn dementiert, erhält aber einen Brief von Verkehrsminister Hermann, der wissen will, wie sie »die Rechnung, die im Auftrag der Projektgegner erstellt worden ist, bewertet«. Zehn Tage vor der Landtagswahl steht die Antwort der Bahn noch immer aus.

Notwendige Ent-Täuschung

Stuttgart 21 war für die Grünen der Weg zur Macht und zugleich der Preis dafür. Ihren Strategen war dies früh klar. Die Volksabstimmung, die unter keinen Umständen zu gewinnen war, bot ihnen die Chance, ohne Gesichtsverlust aus der Gegnerrolle herauszukommen. Das alles war sehr geschickt eingefädelt und politisch bislang außerordentlich erfolgreich. So können sich die Grünen heute zugleich als Projektskeptiker und Projektbetreiber inszenieren.

Zorn über derart kaltschnäuzigen Machiavellismus ist mehr als berechtigt – und greift dennoch zu kurz. Denn hier geht es allenfalls in zweiter Linie um Täuschung, Betrug und Verrat. Was am Beispiel von Stuttgart 21 vor allem sichtbar wird, ist die Logik berufspolitischen Handelns, das auf Macht zielen muss. Ihr kann sich niemand, der mitspielen will, entziehen. Daher hilft es wenig, immer wieder auf neue Spieler oder Teams zu setzen, die, so der fromme Wunsch, immun gegen die Verlockungen der Macht oder wenigstens anständiger sind. Nein, neue Spielregeln sind nötig! Sich dafür einzusetzen, ist freilich mühsam und braucht einen langen Atem. Dafür wird man von so manchen Illusionen und Ent-Täuschungen verschont. 🐾

🐾 TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

IBAN: DE54 8309 4495 0003 2812 21

BIC: GENODEF1ETK, EthikBank eG

Kontoinhaber: ESIG e.V.

Spenden sind steuerlich absetzbar.