



Politik zum Abgewöhnen

Von Tom Adler

Zum Koalitionsvertrag von Schwarz-Grün zu sprechen, ist eine undankbare Aufgabe. Denn schon die Überschrift sagt fast alles, was man dazu wissen muss: »Verlässlich. Nachhaltig. Innovativ« – also inhaltslos, unverbindlich, beliebig; dehnbare Politik-Neusprech, aus »Staatsräson« zustande gekommen, sagte der schwarz-grüne Ministerpräsident. Und natürlich, erklären CDU wie Grüne, sie hätten ihren »Markenkern« durchgesetzt ... Nachdem nun die baden-württembergischen Grünen selber schon die parteigewordene Verkörperung schwarz-grüner Politik sind, kann man gut nachvollziehen, dass dem rein schwarzen Partner diese Bewertung nicht mehr sehr schwer gefallen sein kann.

Vor 5 Jahren hatte die KONTEXT-Wochenzeitung wegen der Kretschmann-Schmiedel-Koalition Baden-Württemberg ganz euphorisch zum spannenden »Demokratie-Labor« erklärt. Da fällt einem einiges ein, wie schnell damit Schluss war: die Stadtzerstörung durch Stuttgart 21 in Nullkommanix mit »der Käs isch 'gesse« durchgewunken; den Schlossgarten perfekt organisiert zur Zerstörung freigegeben; der Mappus'sche Rahmenbefehl zur Überwachung der Projektgegner bis heute in Kraft; das im Koalitionsvertrag gegebene Versprechen der »Polizistenkennzeichnung« gebrochen; ein Kratzfuß vor der Autoindustrie nach

Trickreich wird der Kostendeckel bei Stuttgart 21 von der absoluten Obergrenze zum bloßen Ziel umdefiniert.

dem anderen; und beim »Filderdialog« wie bei allen ähnlichen Veranstaltungen sachkundige Argumente gegen den Stuttgart-21-Wahnsinn und für sinnvolle Alternativen übergangen und ausmanövriert. Das war dann also die »Politik des Gehörtwerdens« im rot-grünen Demokratie-Labor.

Der Koalitionsvertrag von Schwarz-Grün (»Verlässlich. Nachhaltig. Innovativ.«) ist jetzt die konsequente Fortsetzung dieser Politik. Schauen wir's uns an zwei Beispielen an: dem Kostendeckel und der Verkehrspolitik.

Der Kostendeckel war die eherne Grundlage der Volksabstimmung zu Stuttgart 21. Dieser wird zwar im Koalitionsvertrag nicht einfach gestrichen. Doch der Deckel, der ja eine absolute Obergrenze sein sollte, wird zum »Ziel« umdefiniert. Das soll es den Herrschaften bei Bahn, Land und Stadt

ermöglichen, ihn dann zu lupfen, wenn zwei Dinge absolut nicht mehr zu vertuschen sind – und dieser Zeitpunkt kommt immer näher: erstens die absehbaren Kostensteigerungen, zweitens der Leistungsrückbau mit all seinen Konsequenzen.

Ganz trickreich wird das inzwischen eingefädelt: Verschiedene Stuttgart-21-Unterstützer haben bereits Nebenschauplätze eröffnet und melden »zusätzliche Projekte für die Zukunft« an, die die Mängel des Murksprojekts beheben helfen und

AUFGESCHNAPPT

»Ich kann alles außer Schweißen«

»Wir haben keine lose Trockenmauer aufgebaut, sondern auch den Mörtel dazu angerührt« (Südwestpresse, 2.5.2016). Mit diesem Bild bemühte sich Ministerpräsident Winfried Kretschmann (Grüne), seines Zeichens bekennender Naturliebhaber, die Stabilität seiner neuen politischen Koalition – diesmal mit den Schwarzen – zu verdeutlichen.

Es ist anzunehmen, dass der passionierte Heimwerker (»Ich kann alles außer Schweißen«) um das Charakteristische von Trockenmauern weiß: Die Steine liegen *trocken* aufeinander; sie werden ohne Fugenzwischenraum und somit ganz ohne Mörtel gebaut. Entscheidend dabei: ein solides Fundament. Nur wo das fehlt, braucht man Mörtel, um die einsturzgefährdeten Mauern notdürftig zu stützen. Nun denn – weiterhin frohes Rühren!

die Kapazität des öffentlichen Transports auf der Schiene erhalten sollen. Erst kam die Mehrkostennummer beim Flughafenbahnhof, dann entdeckte Herr Heimerl die Gäubahntrasse, die an- und eingebunden werden soll, dann kam der Vorstandsvorsitzende der SSB, Herr Arnold, der den Straßenbahnverkehr für den Stuttgart-21-Bau für 4 Jahre amputieren lässt. Sie haben das ja alles verfolgt!

Das alles, sagt die ganz große Stuttgart-21-Koalition, hat mit dem Tunnelbahnhofs-Leistungsrückbau-Murksprojekt natürlich nicht das Mindeste zu tun. Und jeder muss doch verstehen: Das wird natürlich ordentlich was kosten, Mehrleistung heißt Mehrkosten!

Diese Manöver werden noch zunehmen, und es ist unsere Aufgabe, dafür zu sorgen, dass sie als das erkannt werden, was sie sind: Kostenverschleiernsmanöver mit dem Nebeneffekt Nachbesserung für eine von Anfang an vermurkste Planung an einem von Anfang an schädlichen Projekt!

Und auch das verkehrspolitische Kapitel im Koalitionsvertrag kann nicht wirklich überraschen. Dass das Land die »planmäßige und zügige Umsetzung von Stuttgart 21« betreiben wird, haben wir erwartet. Es stört ja nicht weiter, dass es ein Rückbau- und Kannibalisierungsprojekt für den Schienenverkehr ist, das

☛ alle schönen Worte vom »Vorrang für die Schiene« zur Makulatur machen wird, solange die Regierungsposten gesichert sind. Schließlich war schon die rot-grüne Schienenausbau-Politik vor allem eine Schienenausbau-Ankündigungspolitik. Und die ist jetzt schwarz-grün komplettiert worden:

■ Komplettiert um klare Bekenntnisse zum Straßenverkehrsausbau, im Land und in den Kommunen, wo doch das Gegenteil dringend notwendig wäre, nämlich Straßenrückbau und Ausbau des ÖPNV, ganz besonders in den Städten!

■ Komplettiert um Gigaliner, die das Ziel »Güter auf die Schiene« sabotieren werden, und um einen Fernbusverkehr, der den Schienenausbau weiter konterkarieren und ausbremsen wird.

Wenn es dagegen um die vielen unverbindlichen Bekenntnisse zur Bedeutung der Schiene geht, ist schwarz-grünes Koalitionsvereinbarungspapier sicher genauso geduldig wie das rot-grüne davor.

Bestimmt stand das 2011 schon so ähnlich drin: »Wir werden eine ÖPNV-Offensive beginnen [...] Baden-Württemberg soll fußgängerfreundlicher werden [...] Die Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs ist ein erheblicher Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität in unseren Städten.«

Stuttgart soll ja, sagt der Koalitionsvertrag, das Lebensqualitäts- und Mobilitätsmodellprojekt von Schwarz-Grün sein und werden, Stuttgart mit seiner Stuttgart-21-ramponierten Innenstadt, den für Jahre gekappten U-Bahn-Verbindungen und Fahrradrouten. Da können wir den übrigen Baden-Württembergern nur raten: Schaut auf diese Stadt, dann wisst ihr, was euch droht, seid misstrauisch und



© Kostas Koufogiorgos, www.koufogiorgos.de

stellt euch schnellstmöglich auf die Hinterfüße, wenn sie euch mit diesen wohlklingenden Sprüchen kommen: »Auch im Bereich der Verkehrsinfrastruktur gebieten die Zielsetzungen der Bewahrung der Schöpfung und des Erhalts der Biodiversität, konsequent alle erforderlichen Maßnahmen zum Schutz von Flora und Fauna zu ergreifen. Wir wollen Alleen und andere Straßenbepflanzungen erhalten und aufwerten.« (Zitat Koalitionsvertrag)

Das geht heute jeder Autolobbyisten-Partei locker über die Lippen und der Stuttgarter fragt sich: Wie zynisch ist das denn?! Schaut also auf diese Stadt, überall wurde und wird rücksichtslos abgeholzt, Klima, Fauna und Flora hin oder her. Und schaut links und rechts der Autobahn von Stuttgart bis Ulm: quadratkilometerweit umgehackte, durchwühlte und betonerte Natur

für Projekte, die nichts verbessern außer die Kassenlage der Bauunternehmen!

In diesem »Demokratie-Labor Baden-Württemberg« also spricht »einiges dafür, dass im Südwesten eine gute Portion »Politik zum Abgewöhnen« ansteht.« Das hat

☛ TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

IBAN: DE54 8309 4495 0003 2812 21

BIC: GENODEF1ETK, EthikBank eG

Inh.: ESIG e.V., Betreff: Tunnelblick
Spenden sind steuerlich absetzbar.

ein Kommentator des Koalitionsvertrags in SWR 2 gesagt, und es trifft sicher zu – nicht nur für die Politik der Regierungskoalition, sondern für alle Landtagsparteien. ☛

Leicht überarbeitete Fassung der Rede des Autors auf der 321. Montagsdemo am 9.5.2016.

Gestatten: Wowereit, Winfried Wowereit

November 2009: Bahnchef Rüdiger Grube setzt die Sollbruchstelle von Stuttgart 21 bei Kosten von 4,53 Milliarden Euro an.

»Ich werde mich nicht als Ministerpräsident auf eine Situation einlassen, in der ich nachher erpressbar bin, weil niemand die größte Baustelle Europas jahrelang liegen lassen kann. Deshalb erwarte ich von der Bahn eine verbindliche Erklärung zur Kostenübernahme, wenn der Kostenrahmen überschritten wird.« (Winfried Kretschmann am 24.11.2011)

Dezember 2012: Die Bahn gibt weitere milliardenschwere Mehrkosten zu. Am 5.3.2013 erhöht der Bahn-Aufsichtsrat den Finanzrahmen des Projekts auf 6,53 Milliarden Euro.

Stuttgarts OB Fritz Kuhn (Grüne) »will ein Debakel wie beim neuen Hauptstadtflughafen beim Bahnprojekt Stuttgart 21 vermeiden. »Die Stadt Stuttgart wird nicht den Wowereit geben«, sagte Kuhn der Nachrichtenagentur dpa. Eine Politik des »Augen zu und durch« wie bei Berlins Regierendem Bürgermeister Klaus Wowereit (SPD) komme für ihn nicht infrage.« (Mainpost, 17.1.2013)

»Sollte der Aufsichtsrat entscheiden, dass die Mehrkosten, die jetzt in Milliardenhöhe berechnet wurden, von der Bahn getragen werden, und damit grünes Licht für den Weiterbau geben, dann verlange ich eine klare und unmissverständliche Erklärung, dass die Durchfinanzierung des Projekts unter allen Umständen von dem Bauherren, der Bahn, sichergestellt ist. Eins ist sicher: Ich mache hier nicht den

Wowereit, und ich werde nicht sehenden Auges in ein Debakel schlittern.« (Winfried Kretschmann am 9.2.2013)

Dezember 2015: Ein Gutachten von Viereggen-Rößler ermittelt Kosten von 9,8 Milliarden Euro für Stuttgart 21.

Juni 2016: Weitere Kostensteigerungen und eine noch längere Bauzeit stehen im Raum. Bahn-Vizechef Kefer geht.

Am 15.6.2016 sagt der Tübinger OB Boris Palmer (Grüne) im SWR, er glaube nicht daran, dass Stuttgart 21 noch gestoppt werden könne. »Ich halte es für zu spät, wenn man sich diese riesigen Baulöcher anschaut und die vergebenen Aufträge, dann ist es wirtschaftlich nach meiner Einschätzung nicht mehr leistbar.« Palmer hält den Zeitpunkt für einen Ausstieg für verpasst.