

Alexander Käck: Stuttgart 21 - eine Chronologie des grünen Nichtstuns.
Veranstaltet von der Allmende Stetten. TV Heim Stetten. 24.1.2011

Kommentierendes Protokoll von Dr. Michael Vonau

Die Veranstaltung war mit fast 50 Bürgern sehr gut besucht, da der Eintritt immerhin 5 Euro betrug. Alexander Käck stellte sich als ‚freien Radikalen‘ vor, der keiner Gruppierung angehöre, aber häufig projektbezogen mit den Ingenieuren 22 und den Anwälten zu Stuttgart 21 arbeitet. Zur S21-Bewegung stieß er nach dem ‚Schwarzen Donnerstag‘ im Jahr 2010 und versuchte fortan Hintergründe aufzudecken. Seine These, dass die Grünen nach der gewonnenen Landtagswahl konzeptionell einen Ausstieg aus S21 hintertrieben, verdeutlichte er an folgenden Punkten:

Vortrag

1. UNZULÄSSIGKEIT DER MISCHFINANZIERUNG UND VERFASSUNGSWIDRIGKEIT VON S21

Nachdem das von den Grünen im Landtagswahlkampf vorgelegte Gutachten des Verfassungsrechtlers Prof. Hans Meyer zu dem Urteil kam, dass die Mischfinanzierung von S21 nicht verfassungskonform sei, hätten die Grünen nach gewonnener Wahl den Weg einer Klage nie wieder erwogen, obwohl Winfried Kretschmann im Wahlkampf behauptet hat, er würde im Fall eines Wahlsieges der Grünen „alles in seiner Macht stehende tun S21 zu verhindern.“ Besonders schwerwiegend empfindet Käck die Überweisung der Landes-Rate von 50 Millionen an die Bahn. Wenn das Geld zurückgehalten worden wäre, hätte eine Gerichtsentscheidung die Frage der Verfassungsmäßigkeit der S21-Verträge überprüfen müssen. Hier hätte die Beweislast nach Ansicht der Juristen zu S21 bei der Bahn gelegen. Demgegenüber behaupteten die grünen Juristen des Ministeriums, dass die Landesregierung diesen Beweis hätten antreten müssen. Nach Käcks Ansicht wäre zumindest eine Feststellungsklage möglich gewesen. Ebbe Kögel, der Vorsitzende der Allmende Stetten, der sich mit Käck das Podium teilte, vereinfachte dahingehend, dass der Ministerpräsident oder die Regierung ja hätten klagen können. Worauf ich später hinwies, dass nicht der Ministerpräsident, sondern das Kabinett eine solche Entscheidung, also SPD und Grüne gleichberechtigt, treffen müsse, wofür es unter den gegebenen Umständen keine Mehrheit gibt.

FAZIT M.V.: Ein Scheitern der grün-roten Regierung aufgrund der Verfassungsmäßigkeitsfrage ohne erkennbaren Nutzen für die Verhinderung des Projektes - denn eine schwarz-rote Regierung würde ja nur wieder gefällig unterstützen, wie es die schwarz-gelbe Regierung vor ihr getan hat - macht keinen Sinn. Auch die SPD muss eine Klärung der Verfassungsmäßigkeit mittragen. Vielleicht ergibt sich noch die Möglichkeit im Zusammenhang der Mehrkostenfrage, denn hier hat die Bahn ja schon mit rechtlichen Schritten gedroht für den Fall, dass die politischen Projektpartner sich nicht beteiligen wollen.

2. DIE GRÜNEN UND DER STRESSTEST

Hier spielt für Käck Boris Palmer eine entscheidende und zweifelhafte Rolle. Er hätte allein mit Grube die Regularien des Stresstests ausgehandelt, und zwar mit den geforderten 30% höherer Leistungskapazität unvorteilhaft für das Aktionsbündnis. Hier hätte sich Palmer eben deutlich verschätzt und mehr fordern müssen. Die frühzeitige Anerkennung eines qualitativen Bestehens des Stresstests einige Tage vor der endgültigen Präsentation Ende Juli 2011 durch MP Kretschmann hält Käck für einen kardinalen Fehler, hätten doch die Analysen von Christoph Engelhardt von den Ingenieuren 22 gezeigt, dass der Stresstest aufgrund

zahlreicher Manipulationen Betrug sei. Die Linke würde im Bundestag dieses Faktum durch Anfragen benennen, die Grünen nicht, die hätten den Stresstest, wenn auch unter Einschränkungen, für bestanden erklärt.

Recherche M.V.: Boris Palmer zum Stresstest (<http://vimeo.com/27305246>) Veranstaltung der Architekten für K21 im Stuttgarter Rathaus, Anfang August 2011.

Zur Forderung im Schlichterspruch von 30% mehr Leistungskapazität und ,guter Betriebsqualität:

B. Palmer: (16:32) „Ich muss zugeben es gibt nicht worüber ich mich mehr ärgere als dass ich bei dem Satz nicht besser aufgepasst hab, weil er ist von mir und er ist in den Phase entstanden als wir zurückgezogen hier in den Nebenzimmern uns mit dem Entwurf von Herrn Dr. Geissler für seinen sogenannten Schlichterspruch auseinandersetzen hatten und da kam er zu uns und sagte, also er werde jetzt vorschlagen dass die Bahn alle Vorkehrungen treffen muss damit es später möglich ist Infrastrukturergänzungen vorzunehmen. Das war alles. Also Im Prinzip einen Tunnelanfang zwei Meter und dann Ende. Des hätte ihm ausgereicht. Und da haben wir gesagt, das kann nicht alles gewesen sein nach diesem Schlichtungsprozess. Wir wollen wenigsten dass jetzt einmal ernsthaft so wie man es in der Schweiz üblicherweise macht ernsthaft geprüft wird, ob denn ein Fahrplan mit dieser Infrastruktur funktioniert. Das haben wir in der Schlichtung immer wieder vorgetragen. Dann hat er gesagt, das könnt ihr machen, bitte schreiben Sie das auf. Das hab ich getan und dann haben wir uns gefragt, fehlt irgendwas, gibt es irgendeins Schlupfloch und wir haben es leider in dieser Situation dann nicht - wir hatten eine halbe Stunde Zeit - nicht geschafft das so abzusichern, dass die Bahn kein Schlupfloch findet. Und das Schlupfloch war die gute Betriebsqualität. Die hatte ich im Kopf, weil das früher als Normbegriff vorhanden war und dass die Bahn in ihrer Vorbereitung auf den Börsengang Managerdeutsch eingeführt hat in dem es gute Betriebqualität nicht mehr gibt, das war mir schlicht entgangen. Das wird sich rächen. Gute Betriebqualität, was wir damit gemeint haben war schlicht: die Züge sind pünktlich und sie Verspätung haben dann können sie die abbauen. (...) Das versteht nun jeder Mensch. Die 30% Leistungszuwachs waren einfach nur die Anforderung der Bahn: wenn ihr sagt 30% mehr, wir haben schon drei Prozent nachgelassen, ein Drittel sind eigentlich dreiunddreißig Prozent, dann müsst ihr das jetzt beweisen, 30% in der Spitzenstunde. Und diese Spitzenstunde hatten wir im Kopf, dass die eine Stunde lang ist. Wir sind nicht auf den Gedanken gekommen, dass man das so verstehen könnte, dass das 4 Stunden sind. Und dann gibt's den Streit über die 30% Leistungszuwachs. Was heißt das: Hier steht bewusst ein Fahrplan, weil nämlich die andere Seite signalisiert hat sie wolle dann schon wissen, wie viele Züge sie dann fahren lassen muss. Und dann haben wir gesagt: Dreißig Prozent mehr als heute schon fahren. Dann aber bitte auch in der gleichen Qualität, weil der heutige Bahnhof macht das sehr zuverlässig, und dann müsst ihr einen Fahrplan bringen der das genauso zuverlässig kann wie der heutige. Dann geben wir Euch sozusagen Rabatt und verzichten darauf auszurechnen wie viel Züge der bestehende Bahnhof eigentlich zusätzlich noch abwickeln könnte, denn er kann mehr als 37, das ist sicher. So kam diese Zahl zustande, 37 jetzt 49 künftig, so ist das zu machen.“ (19:30)

FAZIT: M.V.: Als Vergleichsmaß für die Kapazitätssteigerung war von vorneherein nicht die Maximalkapazität des Kopfbahnhofes - wie von Käck unterstellt - gedacht, sondern die aktuell gefahrene Spitzenstunde. Dieser Entschluss wurde vom Aktionsbündnis mitgetragen, auch wenn er von Palmer formuliert wurde. Inhaltliche Fehler, wie die Unkenntnis des neuen bahninternen Beurteilungsschemas, hat Palmer zugegeben. Aber auch hier gibt es keinen Anlass für die Annahme einer grünen Verschwörung zugunsten von S21.

3. FRANZ UNTERSTELLER UND DER SCHUTZ DES MINERALWASSERS

Auf der letzten Volksversammlung vor der Volksabstimmung habe der grüne Umweltminister Untersteller der Menge zugerufen: „Das Mineralwasser ist sicher“. Käck selbst sei der

Grundlage dieser Überzeugung nachgegangen und hätte zwei Untersuchungen vorgelegt bekommen, auf die der Minister sich stütze. Eine weitere Untersuchung, nämlich die der Bahn, sei unter top secret eingestuft. Während der Schlichtung hätte sie theoretisch von den Projektgegnern unter strengsten Auflagen eingesehen werden können, doch dazu kam es nicht. Auch der Minister scheint sie, nach Ansicht Käcks, nicht zu kennen, obwohl der Inhalt doch so geheim ist, dass sich niemand darauf beziehen darf. Die Untersuchungen der Stadt Stuttgart selbst, die Grundlage der ministerialen Einschätzung sind, hätten sich überhaupt nicht auf das Projekt S21 bezogen und seien älteren Datums. Hingegen hätten Arbeiter der Fa. Züblin, die mit den Arbeiten fürs Grundwassermanagement beauftragt ist, Herrn Käck bestätigt, dass sie sich bis auf wenige Zentimeter an die mineralwasserführenden Schichten heranarbeiten müssten, was ein hohes Risiko darstelle.

Recherche M.V.: Untersteller auf der 5. Volksversammlung 12.10.11:

Als Untersteller im Mai ins Amt kam habe er prüfen lassen, was seine Behörde im Fall Stuttgart 21 tun könne. Er habe beschlossen, die Fachaufsicht über das Thema Grundwassermanagement an sich zu ziehen, d.h. der unteren Planungsbehörde, dem Umweltamt der Stadt Stuttgart, zu entziehen.

„Aus fachlicher Sicht...eine Gefährdung der Mineralwasserquellen kann nach den Unterlagen [die dem Umweltamt vorliegen] ausgeschlossen werden. Was nicht ausgeschlossen werden kann ist eine Gefährdung der Vegetation und von Gebäuden, und hier muss die Bahn nachlegen.“

FAZIT M.V.:

Hier muss ich Käck recht geben. Wenn man sich die veröffentlichten Gutachten und Diskussionsbeiträge, z.B. des Stuttgarter Umweltamts, ansieht, so bekommt man bestenfalls den Eindruck, dass Stadt und Bahn davon überzeugt sind, man könne drohende Risiken für die Mineralquellen technisch beherrschen. Zu behaupten, eine Gefährdung sei an sich ausgeschlossen, ist reichlich undifferenziert und der Problematik nicht angemessen.

4. DAS VERKEHRSMINISTERIUM UND DIE FRAGE DER LEISTUNGSFÄHIGKEIT DES KOPFBAHNHOFES

Dieses Thema steht im Zentrum von Käcks Kritik. Er hatte sich im Laufe der Stresstestvorbereitung an das Verkehrsministerium gewandt mit dem Angebot, ein Gutachten zur Frage der Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofes zu vermitteln, denn für die Errechnung einer höheren Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs bräuchte man natürlich verlässliche Vergleichszahlen, die die Bahn lediglich in der Höhe der derzeitigen praktischen Kapazität ansetzte. Das Ministerium berief sich immer wieder darauf, dass die Erhebung dieser Vergleichszahlen allein der Bahn möglich sei und dass diese zu Erhebung verpflichtet seien, was die Bahn allerdings wiederholt zurückwies. Darauf hin beauftragten Herr Käck und die Ingenieure 22 ein Gutachten bei der Fa. Rössler & Viereg, das zu dem Ergebnis kommt, dass ein nur minimal aufgerüsteter Kopfbahnhof eine Leistung von 56 Zügen in der Stunde erreichen könnte, was im Vergleich zu den 49 Zügen des Tiefbahnhofs eine Überlegenheit des Kopfbahnhofes um 14% bedeutet. Die Schlussfolgerung, dass der Tiefbahnhof ein eklatanter Rückbau von Infrastruktur ist, begründet für Käck allein einen Kündigungsgrund. Er versuchte in der Folge, diese Zahl 56 in der Informationsbroschüre der Landesregierung zur Volksabstimmung unterzubringen. Hier seien ihm im Ministerium wiederholt falsche Redaktionsschlusszeiten genannt worden, so dass es letztendlich nicht zur Aufnahme der 56 kam. Winfried Hermann habe hier seine Amtspflicht verletzt, da er die Bahn nicht zur eigenen Erhebung gedrängt und die entscheidende Erkenntnis aus dem Viereg&Rössler Gutachten zur Kapazitätsfrage, die 56, der Bevölkerung vorenthalten habe. „Die Grünen sind nicht angetreten etwas zu verändern, sondern bei Stuttgart 21 mitzumachen - sie machen diesen Betrug erst möglich.“ Abschließend resümiert Käck, „durch den Fukushima-Knall sind die Polit-Chaoten hoch gewählt worden. Sie sind genau wie die, die wir eigentlich abgewählt haben.“

FAZIT M.V.:

Siehe die Diskussion (S. 5) und Punkt IV. meiner Argumentationshilfe (S.7)

In der anschließenden **Diskussion** gibt Ebbe Kögel zu bedenken, dass es der größte Fehler der S21-Bewegung gewesen sei, sich mit der Volksabstimmung abgefunden zu haben. Minister Hermann hätte sofort nach dem verlorenen Referendum zurücktreten müssen. Dass er geblieben ist, zeige die Korruptheit und Realitätsferne der Berufspolitiker, was zu großem Beifall aus dem Publikum führt.

Anschließend stelle ich mich als Vertreter jener charakterlosen Partei vor und bitte um die Verlesung einer Erklärung von Wolfgang Schwarz, dem Gründer und Vorsitzenden des Aktionsbündnisses Rems-Murr-gegen-S21, der an diesem Abend leider verhindert ist. Die Bitte wird mir gewährt.

Wolfgang Schwarz: Als erstes ist es mir wichtig, darauf hinzu weisen, dass die Aussage vom "grünen Nichtstun" sowohl für den RMK und auch für das ganze Land so nicht stimmt. Hier im Kreis **haben uns die Grünen vor allem finanziell, aber auch logistisch und personell stark unterstützt**. Bei aller vielleicht berechtigten Kritik am Verhalten von Herrn Kretschmann und Herrn Herrmann muss man immer bedenken: sitzt man plötzlich in der Regierung, sieht einiges ganz anders aus (was hat z.B. die Linke als Regierungspartei in Berlin und anderswo schon an Kröten schlucken müssen).

Darüber hinaus **halte ich es für fatal, nach dem für uns so verheerenden Ausgang der VA nach Sündenböcken im eigenen Lager zu suchen**. Wir, d.h. alle aus unserem Bündnis, egal ob rot oder grün oder rosa oder bunt, haben im Bereich unserer Möglichkeiten versucht, die Menschen aufzuklären. Zwar waren unsere Möglichkeiten im Vergleich zu denen der Gegner begrenzt, die sich ja ungehemmt und ohne Skrupel aus Steuertöpfen und Bahnmittel bedienen und über die Mehrheit der Medien verfügen.

Ich meine, dass sich alle interessierten Bürger - speziell hier im RMK - über unsere Positionen informieren konnten - **wenn sie gewollt hätten**. Wir haben an den Infoständen viel Zuspruch, aber auch die Ignoranz, die Interesselosigkeit und den begrenzten Informationsstand vieler Menschen erfahren. Hier im RMK stimmten fast zwei Drittel mit nein, **und das Ergebnis hier und im ganzen Land wäre kaum anders ausgefallen, unabhängig vom Nachweis, ob der Kopfbahnhof nun 52 oder 56 oder gar 72 Züge abfertigen kann**. Die Mehrheit der Menschen interessierte das nicht. Dabei möchte ich hervorheben: die Ingenieure 22 haben sehr informatives Material erstellt und viele Zusammenhänge anschaulich erarbeitet.

Auch aus dem Verkehrsministerium kamen in der Vorphase der VA eine Reihe vielsagender Details zu S21 ans Tageslicht. Ich persönlich halte Winnie Hermann für die Idealbesetzung im Verkehrsministerium (vielleicht gilt das nicht für alle seiner Mitarbeiter). Er ist aufrichtig und integer und wird mit Sicherheit die ihm zur Verfügung stehenden (nun allerdings sehr begrenzten) Möglichkeiten nutzen, das Projekt S21 vielleicht doch noch umzukehren. Genau deshalb fordert ja die Opposition seinen Rücktritt. Bei aller berechtigten Kritik muss man sich deshalb immer fragen: **ab wann betreibt man die Geschäfte der CDU und- was kommt danach?**

In der anschließenden Diskussion kommt es aus dem Publikum zu Äußerungen wie: „Für mich ist die Sache gegessen, das Volk ist selber schuld an dem hässlichen und funktionsuntüchtigen Tiefbahnhof.“ Es wird nach Erfolgsaussichten des Weiterkämpfens gefragt, aber ohne wirkliche Antwort. Immer wieder wird auf die Grünen geschimpft, die die S21-Bewegung nur missbraucht hätten. Ich mische mich ein mit einer Kritik an der

standardisierten Grünen-Schelte, denn es sei ja auch immer der Koalitionspartner SPD mit zu bedenken. Das wird von den meisten als grüner Vorwand für Nichtstun kritisiert. Ich versuche, die Struktur von Kabinettsentschlüssen und die Stimmverteilung verständlich zu machen. Ich erkläre, dass ich mir von der Bewegung klare, juristisch durchdachte Vorgehensweisen erhoffe und nenne als gutes Beispiel die Anfrage der Linken im Deutschen Bundestag nach den Regularien für den Rückbau von Bahninfrastruktur (Drucksache 17/8325). Dann frage ich nach der meiner Meinung nach zentralen Argumentationsfigur Käcks, die besonders in der Onlinefassung der Vorwürfe, dem Offenen Brief an Kretschmann und Hermann vom 29.11.2011 deutlich wird <http://blog.cams21.de/2011/11/29/offener-brief-der-ingenieure-22-an-hr-kretschmann-und-hr-hermann/>.

Hier behauptet Käck:

„Bisher behauptete die Bahn ja, dass der Tiefbahnhof erheblich leistungsfähiger ist, als der Kopfbahnhof. In der Machbarkeitsstudie, die Vertragsbestandteil ist, wurde 60% mehr Leistung seitens der Bahn dargestellt.“ (Käck, Offener Brief)

Aus dieser Behauptung leitet Käck eine juristisch begründete Unwirksamkeit des Vertrages ab, da er aufgrund falscher Leistungssteigerungsversprechen von Seiten der Bahn geschlossen wurde. Der Nachweis von 14 % größerer Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofes führe demnach automatisch zur Unrechtmäßigkeit und somit Kündbarkeit der Verträge.

Ich frage nach, wo die 60% in der Machbarkeitsstudie von 1994 stehen, und woher er die Rechtsverbindlichkeit der Machbarkeitsstudie für die geschlossenen Verträge hat. Käck gibt zu, dass die Zahl 60% nicht in der Machbarkeitsstudie von 1994 steht, sondern dass er die Zahl aus späteren Angaben der Bahn errechnet hat. Auf welche Verträge sich die Rechtsverbindlichkeit der Machbarkeitsstudie, die ja die 60%ige Leistungssteigerung gar nicht enthält, gründet, kann er auch nicht eindeutig und nachprüfbar beantworten, denn aus den veröffentlichten Verträgen und Vereinbarungen, wie dem Finanzierungsvertrag von 2009 lässt sich eine solch zentrale Funktion der Machbarkeitsstudie oder der Leistungsversprechen nicht ableiten. Somit halte ich diese zentrale Argumentationsfigur für widerlegt. Aus der Täuschung über die Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofes kann kein Kündigungsgrund abgeleitet werden. Bliebe als zweiter Aspekt der Leistungsfähigkeitargumentation die Zahl 56. So verständlich die Verärgerung Käcks über die abweisende und hinhaltende Reaktion des Verkehrsministeriums in Angelegenheiten der Gutachtenserstellung und -auswertung ist, so wenig kann ich seine Überzeugung teilen, die im Offenen Brief so zusammengefasst wird:

*„die Ermittlung der Kopfbahnhof-Leistung bedeutet ja das AUS für Stuttgart 21“
(Käck, Offener Brief)*

Ich argumentiere, dass die Zahl 56 so neu für die Gegner von S21 ja auch nicht war, hatte doch der ehemalige Bahnhofsvorstand Hopfenzitz in jahrelanger Vortrags- und Publikationstätigkeit verbreitet, der aktuelle Kopfbahnhof habe eine Maximalkapazität von 51 Zügen in der Spitzenstunde. Von einem Unterdrücken von entscheidenden Informationen im Vorfeld der Volksabstimmung durch den grünen Verkehrsminister kann also keine Rede sein. Käck stimmt teilweise zu, gibt aber zu Bedenken, dass er die empirischen Erfahrungen von Hopfenzitz durch eine fundierte Berechnung untermauern wollte. Ich erwidere, dass ich nicht glaube, dass Vieregg & Rössler in der Bevölkerung höheres Ansehen genießen als der sympathische Bahnhofchef a.D. Außerdem betone ich, dass der Inhalt der Vieregg & Rössler-Studie, nämlich die deutliche höhere Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofes, durchaus unter Punkt 10 der Regierungsbroschüre für die Ja-Seite aufgenommen wurde. Nur eben ohne die Zahl 56, was ich weiter untermauere mit derzeit herrschenden PR-Strategien, die sich vor Zahlen in der Argumentation für ‚uninformierte‘ Bürger fürchtet, was man auch an den Wahlkampfmaterialien der Ja-zum-Ausstieg-Kampagne studieren konnte.

Ebbe Kögel fand zum Abschluss des Abends noch fast versöhnliche Worte dahingehend, dass immerhin beide Parteien, die Grünen und die S21-Gegner, das selbe Problem haben, wenn vielleicht auch auf unterschiedlich Art und Weise.

ARGUMENTATIONSHILFE

Hier noch meine **Argumentationshilfe** zum Abend, die sich auf die Onlineversion des Offenen Briefes von Käck bezieht. Hier gab es noch einige Punkte, die im Vortrag nicht genannt wurden, die aber ebenfalls leicht widerlegt werden können:

II:

Vorwurf an Hermann, er hätte die Ergebnisse der **Vieregg & Rössler-Studie** zur Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs gegenüber **Nils Schmidt** nicht kommuniziert, weshalb dieser nicht zum Übertritt ins K21 bewegt werden konnte.

*„Auch ein Volksentscheid entlässt sie hier nicht aus der Verantwortung. Nicht nur, dass Sie die Kopfbahnhofoleistungsfähigkeit den Bürgern als Entscheidungsgrundlage zur Volksabstimmung vorenthalten haben, nein, **wieso sind Sie damit nicht gleich zu Ihrem Koalitionspartner SPD gegangen und haben ihm mitgeteilt, dass das Gutachten mit 56 Zügen Bestand hat** nach Prüfung durch die NVBW in Ihrem Auftrag?“*

Denn würde Nils Schmid nach eigenen Aussagen dem Gutachten Glauben schenken, würde er mit „Ja zum Ausstieg“ stimmen (Link zu Youtube, Volksversammlung vom 6.10.2011) D.h. erkennt Nils Schmid, dass das Gutachten stimmt – was es ja tut – könnte auch er nicht mehr für einen Weiterbau von S21 sein, ebenfalls unabhängig vom Volksentscheid.,, (Käck, Offener Brief)

Im verlinkten Ausschnitt bemerkt Nils Schmidt nur, dass diejenigen Bürger, die dem Gutachten von Vieregg & Rössler Glauben schenken wollen, ihr Kreuz im Zuge der Volksabstimmung bei ‚Ja‘ machen können. Er selbst glaube hier eher der SMA, die die Leistungsfähigkeit von S21 im Stresstest bestätigt habe.

Insofern läuft die Argumentation von Käck komplett ins Leere, wenn er behauptet es sei Hermanns Schuld, dass Schmidt nicht an das Ergebnis der Vieregg & Rössler-Studie glaubt. Käck hat schlicht und ergreifend die Aussage Schmidts nicht richtig verstanden. Ganz prinzipiell betrachtet ist die Frage nach dem Leistungszuwachs anhand der Formulierung im Schlichterspruch leider mehrdeutig:

Heiner Geissler: Die Deutsche Bahn AG verpflichtet sich, einen Streßtest für den geplanten Bahnknoten Stuttgart 21 anhand einer Simulation durchzuführen. Sie muß dabei den Nachweis führen, daß ein Fahrplan mit 30 Prozent Leistungszuwachs in der Spitzenstunde mit guter Betriebsqualität möglich ist. (...). Welche der von mir vorgeschlagenen Baumaßnahmen zur Verbesserung der Strecken bis zur Inbetriebnahme von S 21 realisiert werden, hängt von den Ergebnissen der Simulation ab. (Schlichterspruch Art. 12)

Hätte hier Maximalleistungszuwachs gestanden, dann wäre die Sache eindeutig gewesen. Den Schlichterspruch dennoch so akzeptiert zu haben, ist ein Fehler, den sich das Aktionsbündnis in seiner Gesamtheit zuschreiben muss, nicht die Grünen allein.

III.

Falschaussage Kretschmann bei der frühzeitigen Bewertung des Stresstests:

22.07.2011 Ministerpräsident Winfried Kretschmann macht ohne Not und ohne Überprüfung irgendwelcher Fakten noch vor dem Präsentationstermin des Stresstests am 29.07.2011 vor der Presse eine wie wir heute wissen Falschaussage, nämlich: „In quantitativer Hinsicht ist der Stresstest bestanden [...]“.

Der SMA-Stresstest hat ja wohl unbestreitbar bewiesen, dass man 49 Züge in der Spitzenstunde in den unterirdischen Bahnhof quetschen kann - in quantitativer Hinsicht wohlgerne. In qualitativer Hinsicht jedoch ist die Schlichter-Vorgabe der ‚guten Betriebsqualität‘ nicht erfüllt. Was sollte an Kretschmanns Äußerung, auch wenn sie sicherlich verfrüht und nicht mit dem Verkehrsministerium oder Palmer abgesprochen war, falsch sein? Die Stellungnahme des Verkehrsministeriums zu den Ergebnissen des Stresstests vom 28.7.11 listet zahlreiche Mängel auf: Landeskriterien wurden nicht eingehalten, Züge entfallen, Wendlinger Kurve als Engpass, Gleisnutzung am Flughafenterminal, S-Bahnprobleme, Bahnhof ohne Leistungsreserven etc. Man kann keineswegs davon sprechen, dass der Stresstest kritiklos hingenommen worden wäre. Rechtliche Möglichkeiten lassen sich aus dem gesamten Schlichtungsverfahren, inklusive Stresstest, sowieso nicht ableiten.

*Heiner Geissler: Das Verfahren war als Fachschlichtung gedacht, wobei offen blieb, ob diese in eine Ergebnisschlichtung verbunden mit einem Votum des Schlichters münden sollte. Es war klar, daß daraus **keine rechtliche Bindung entstehen konnte**, wohl aber eine psychologische und politische Wirkung die Folge war. (Schlichterspruch Art. 1)*

IV:

DIE ZAHL 56:

Das Hin und Her des Verkehrsministeriums wird von Seiten der Grünen gerne mit Koalitionsdifferenzen begründet; das ist zugegebenermaßen seltsam und verständlicherweise sehr ärgerlich für den engagierten Ingenieur Alexander Käck. Während er jeglichen Verweis auf Koalitionsschwierigkeiten in der S21-Frage nur als Vorwand wertet, so kann ich mir durchaus sehr gut vorstellen, dass die schlingernde Haltung des Verkehrsministeriums mit der SPD zu tun haben könnte. An vielen Stellen verweist Hermann auf dieses Problem:

Winfried Hermann: „Ich möchte für das Land klarstellen, dass wir nicht Premiumqualität für die Infrastruktur gefordert haben. Da gibt es Differenzen innerhalb der Koalition.“ (Protokoll des Stresstest-Audits vom 29.7.2011, S. 136)

Oder:

„Nach Ansicht des grünen Teils der Koalition und des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur wird damit die von Schlichter Dr. Heiner Geissler geforderte ‚gute Betriebsqualität‘ nicht erreicht.“ (Bewertung des Stresstest Stuttgart 21 MVI, 28.7.2011)

Letztendlich findet die inhaltliche Aussage, dass der Kopfbahnhof leistungsfähiger ist als der unterirdische Durchgangsbahnhof Eingang in die Wahlkampfbroschüre des Landes.

Ja: 10: „Es gibt Alternativen zu Stuttgart 21: Diese leisten mehr, kosten weniger und können teilweise sogar schneller umgesetzt werden.“ (S. 4). „Der Stuttgarter Kopfbahnhof mit seinen 16 Gleisen ist heute der zweitpünktlichste Großstadtbahnhof in Deutschland. Er hat weitere Leistungsreserven und kann kundenfreundlich modernisiert werden.“ (Infobroschüre des Landes S. 5)

Außerdem handelte es sich bei der Erkenntnis, dass der Kopfbahnhof auch ohne jegliche Ertüchtigung leistungsfähiger ist, keineswegs um eine, von den Grünen unterdrückte, Neuigkeit. Durch die unermüdliche Aufklärungsarbeit von Hopfenzitz war dies auch vorher bekannt. Ein Beispiel:

*„Konkret ergibt sich dabei für den Kopfbahnhof eine Kapazitätserweiterung:
Stunde 7 auf 51 Züge
Stunde 16 auf 50 Züge*

Nach diesen auf realer, nicht theoretischer Fahrplanerstellung basierenden Werten liegt der Kopfbahnhof vor den Werten des Tiefbahnhofs“. (Egon Hopfenzitz: Ein leistungsfähiger Bahnhof. In: Stuttgart 21 - Oder: Wem gehört die Stadt. 2011. S. 145)

Ob Vieregg & Rössler hier mehr Autorität vor den Augen der Bevölkerung haben, wage ich zu bezweifeln, denn schon ihr erstes, meines Erachtens wesentlich wichtigeres Gutachten zur Kostenfrage hat gerade bei den Projektbefürwortern keinen großen Eindruck hinterlassen.