

**Ortsmitgliederversammlung von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Fellbach vom 10.2.2012
zum Thema:**

Stuttgart 21 und die Grünen nach der Schlichtung

mit Wolfgang Raufelder (MdL).
Schmiden, Grüner Baum, 19:30-22:15

Wolfgang Raufelder, verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion GRÜNE im Landtag, betonte in seinem Einführungsvortrag, dass die Ergebnisse der Volksabstimmung für die gesamte Fraktion GRÜNE und die Regierung zunächst ein großer Schock war. Zumindest in Stuttgart hatte man mit einer deutlichen Mehrheit gegen das Projekt Stuttgart 21 gerechnet. Nach der Volksabstimmung sehen die GRÜNEN derzeit praktisch keine politische Möglichkeit mehr, das Projekt noch zu verhindern. Das Eisenbahnbundesamt hat als zuständige Planfeststellungsbehörde der Bahn AG Baurecht erteilt, von dem die Bahn AG nun Gebrauch macht. Auch die eingereichten Einsprüche gegen die Volksabstimmung haben keine aufschiebende Wirkung auf die Baumaßnahmen. Würde die Landesregierung jetzt hier verhindernd eingreifen, müsste sie mit hoher Wahrscheinlichkeit hohe Schadensersatzansprüche der Bahn finanzieren. Die Bahn droht schon jetzt mit Klagen wegen der Verzögerung des Polizeieinsatzes.

Die grün-rote Landesregierung hat nach der Volksabstimmung deutlich gemacht, dass sie das Ergebnis akzeptiert und das Projekt von nun an konstruktiv-kritisch begleiten wird. Auch nach der Volksabstimmung hält die Landesregierung an dem vereinbarten Kostendeckel von 4,526 Milliarden Euro fest. Vor allem der Anteil des Landes von 930,6 Millionen Euro gilt nach wie vor. Die in der Schlichtung vereinbarten Nachbesserungen beispielsweise beim Brandschutz, der Barrierefreiheit und bei der Signalisierung der S-Bahn sind integrale Bestandteile des Projektes und müssen daher innerhalb des Kostendeckels finanziert werden. In den vergangenen Wochen wurden jedoch auch die Mängel und Planungsfehler des Projektes Stuttgart 21 deutlich. Gerade im Bereich des Grundwassermanagements steht die Bahn AG noch vor erheblichen Herausforderungen.

Ein gemeinsamer Projektkreis wurde gegründet, in dem die Bahn, die Ministerien, die Polizei und die Stadt die einzelnen Schritte abstimmen. Alle Bedenken und Einwendungen der GRÜNEN, wonach ein Baubeginn jetzt angesichts der Unsicherheit beim Grundwassermanagement verfrüht sei, schlägt die Bahn in den Wind. Rechtlich gibt es keine Möglichkeiten gegen das bestehende Baurecht der Bahn AG zu agieren. Staatssekretär Klaus-Peter Murawski (GRÜNE) hat diese und anderen Bedenken vor einigen Tagen in einem offenen Brief an Kefer noch einmal wiederholt. CDU, FDP und auch Teile der SPD werfen den GRÜNEN Verzögerungstaktik vor. Die GRÜNEN hätten es begrüßt, wenn die Bahn mindesten bis Oktober mit der Baumfällung und -versetzung im Schlossgarten gewartet hätte, zumal die extrem niedrigen Temperaturen derzeit ein Verpflanzen deutlich erschweren und die verpflanzten Bäume gefährden. Im Zentrum der Auseinandersetzung stehen jetzt die Frage des Grundwassermanagements und der noch fehlen Auftragsvergaben für den Neesenbachdüker und den Bautrog.

Nach neuesten Informationen könnte der 15.2. Baubeginn im Mittleren Schlossgarten sein. **Gerd Hüttl** ergänzt, dass der SWF für alle Kameraleute Bereitschaftsdienst schon ab der Nacht vom 12. auf den 13. angeordnet hat.

An diesem Punkt des Vortrages von Wolfgang Raufelder wurden direkte Fragen von Beteiligten zugelassen. Hier wurde gefragt, warum man den Polizeieinsatz nicht verbieten kann, obwohl die Bahn wegen der offenen Fragen zum Grundwassermanagement nicht

weiterbauen darf. Einen unnötigen Bau soll die Polizei nicht schützen. An dieser Stelle erwidert **Michael Vonau**, dass „unnötig“ kein juristisch handhabbarer Begriff ist und eine Klage der Bahn auf Schadensersatz wegen einer derartigen Begründung für einen verordneten Baustopp höchstwahrscheinlich durch käme, wobei wiederum dem Land unnötige Kosten entstünden. Dieses Argument lässt der Einwender nicht gelten und meint, dass allein die Politik verantwortlich sei. Es kam das Argument von **Manfred Theilert**, dass der Ministerpräsident und die Minister ihren Amtseid verletzen, wenn sie hier nicht Schaden vom Volk abwenden. Zur Frage der Gesamtkosten schildert ein **Geologe** (und Grüner) die Taktik der Bahn, sich im Vorfeld die Kosten klein zu rechnen am Beispiel der Tunneldeckendichte. Während die Bahn derzeit nur mit 40-60 cm Dicke kalkuliert, hat selbst die Stuttgarter Haselbergsschleife 1 m. Diese Strategie lasse sich durch gesamte Kalkulation feststellen. Steigende Baukosten sind quasi einkalkuliert, werden aber nicht öffentlich gemacht. Er widerspricht auch der Behauptung, die Bahn hätte ein Baurecht. Das Verwaltungsgerichtsurteil sei noch nicht umgesetzt. In diesem Zusammenhang fragt **Michael Vonau**, wie es mit grünen Gegengutachten in Regierung und Projektkreis aussieht. Der Staatskanzleichef Murawski habe in seinem Schreiben an Kefer auch von unterschiedlichen Rechtsauffassungen zur Frage der Versetzung und Fällung von Bäumen geschrieben. Auf den Vorwurf des mangelnden grünen Engagements berichtete die GRÜNE Fellbacher Stadträtin **Ursel Hess-Naundorf** aus der Gemeinderatsarbeit. Hier hat eine große Koalition aus CDU, Freien Wählern und SPD zwei Resolutionen verabschiedet, die Fellbach auf der Seite der Projektbefürworter positionierten. Die GRÜNEN und nur zwei andere Stimmen waren gegen das Projekt. Hier mussten sich die GRÜNEN von Seiten der anderen Fraktionen auch persönlich unsachliche Vorwürfe anhören.

Einen Bürger ärgert die Art, wie die Gestattungsverträge und von Nils Schmidt unterschrieben wurden. Es widerspricht ihm niemand.

Ebbe Kögel von der Allmende-Stetten berichtete von einem Treffen der Projektgegner mit Winfried Kretschmann vor wenigen Tagen. Die Haltung des Ministerpräsidenten sei kurz: Nächste Woche wird gefällt, die Bahn ist Bauherrin und hat uneingeschränktes Baurecht, die Landesregierung ist keine Aufsichtsbehörde, die Polizei ist verpflichtet, die Bauarbeiten zu schützen. In der Volksabstimmung habe das Volk als Souverän gesprochen und die Regierung ist an dieses Votum gebunden. Hier räumt Ebbe Kögel ein, dass es ein Fehler der Bewegung war, sich auf die Volksabstimmung eingelassen zu haben. Ebbe Kögel meinte weiter, dass die Bahn gar nicht wirklich bauen will, aber eine politische Allianz aus CDU, FDP, SPD und der IHK in der Region drängen, schließlich geht es um Milliarden für die Region. Bei der Volksabstimmung, die 99% der Gegner befürworteten, wusste man über die Mehrheitsverhältnisse und die unterschiedlichen Ausgangsbedingungen, was den Zugang zu PR und Presse angeht. Kögel: „Jetzt zu sagen, es war alles falsch, das fällt uns auf die Füße, wir hätten vorher sagen sollen, wir beteiligen uns nicht.“ Aus dem Publikum kamen Einwände, dass dies gar keine rechtsgültige Volksabstimmung war.

Auf die Frage von Michael Vonau, ob denn nicht ein einzelner GRÜNER Landtagsabgeordneter gegen die Verfassungsmäßigkeit der Mischfinanzierung klagen könne, antwortete Raufelder, dass Prof. Hans Meyer, der ursprüngliche Gutachter in dieser Frage, noch einmal zu diesem Fragen Stellung nahm und zu Ergebnis kam, dass auch dieser Weg und die Klage durch eine Landtagsfraktion verschlossen sei. Nur die Regierung könne mit Kabinettsbeschluss diesen Rechtsweg beschreiten und dafür bräuchte man die Zustimmung der SPD-Kabinettsmitglieder. Auch sei es die Frage, ob eine Klage aufgrund der Mischfinanzierung Sinn mache, wo die öffentliche Hand häufig zu diesem Mittel greift, z.B. bei der Elektrifizierung der Gäubahn, die vom Land vehement unterstützt wird, oder in der

Rheintalschiene, wo einige Streckenberuhigungskonzepte nur durch Mischfinanzierung möglich sind.

Ein Teilnehmer fragte nach der Rolle der Privatbahnen, welche Chance diese hätten, durch eine Verhinderung des Abrisses der oberirdischen Gleise das Projekt noch zu verhindern. Laut Raufelder ist die Klage immer noch anhängig. Einen Tag vor der Volksabstimmung hätten die Privatbahnen geklagt, weil die neue Leittechnik es ihren Dieselnügen nicht mehr erlaubte in den Tiefbahnhof einzufahren, was eine eklatante Wettbewerbsverzerrung zugunsten der DB-Züge bedeutete. Ein anderer Aspekt ist die direkte Anbindung der Gäubahn an den Stuttgarter Hauptbahnhof.

Zum Volksbegehren äußerte sich **Ulli Posselt**, „der Souverän, das Volk, hat gesprochen und wer Murks will, bekommt auch Murks“. Ein Ausscheren der GRÜNEN Kabinettsmitglieder würde zu einem Auseinanderbrechen der Koalition führen, denn die SPD habe ja vor den Koalitionsverhandlungen mit den GRÜNEN auch eine Bereitschaft signalisiert, ‚zur Not‘ auch mit der CDU regieren zu wollen. S 21 ist leider die Sollbruchstelle der Koalition. Es wäre aber nicht sinnvoll, die wichtigen gemeinsamen politischen Projekte von GRÜNEN und SPD auf den Feldern Energie, Bildung und Wirtschaftspolitik zu gefährden, nur wegen eines einzelnen Projektes, so wichtig es für die GRÜNEN auch sei. Er fürchtet sich vor einer kleinen Minderheit von radikalisierten S 21-Gegnern, die durch Gewalt den ganzen Widerstand in Verruft bringen könnten, wenn demnächst die Bäume fallen. Er stellte die Frage, ab wann die Bahn merkt, dass sie aufgrund der Projekt- und -Finanzierungsmängel nicht weitermachen kann. Die Frage blieb unbeantwortet.

Zur Frage der Rolle des Eisenbahnbundesamtes gab es eine Anmerkung aus dem Plenum: Das EBA sei eine Behörde wie die Bahn, die ja früher ähnlich strukturiert war. Es herrsche hier eine Beamtenkaste in einer Behörde, die niemals bankrott machen kann und sich so um die wirtschaftlichen Folgen ihrer Entscheidungen keine Sorgen zu machen braucht. Im Gegensatz zur Bahn, die immerhin als AG wirtschaftlich geführt werden muss. Das Gremium des gemeinsamen Ausschusses, in denen die Bahn und die Projektpartner zusammenarbeiten, hat eine Sprechklausel, die es verlangt, dass jede Seite nur eine Stimme hat, d.h. hier müssen sich die einzelnen Beteiligten erst innerhalb ihrer Gruppe einig werden.

Zur Frage der Kapazität des Kopfbahnhofes konkretisiert als Projektgegner der ersten Stunde und Schlichtungsteilnehmer, Architekt **Ulrich Gonser**, dass die Ausführungen des ehemaligen Bahnhofsvorstands Hopfenzitz zur Leistungsfähigkeit auch aufgrund von dessen schwer hörbaren Vortrags untergingen, insbesondere die Zahl 50 von maximal möglichen Zügen in der Stunde. Hier macht er den anderen Vertretern des Aktionsbündnisses und besonders Boris Palmer, der dann später die Zahl 38 als Vergleichszahl verantwortet keinen Vorwurf. Fehler waren der Hektik der Stunde geschuldet.

In den Arbeitskreisen, in denen auch außenstehende Fachleute vertreten sind, geht es nun darum technische Sachfragen zu klären. Die Umsetzung der in der Schlichtung vereinbarten Nachbesserungen steht an oberster Stelle. Hier geht es um Fragen wie Barrierefreiheit, Brandschutz, Signalisierung der S-Bahn und Ausbau der Bahnhöfe entlang der Murrbahn.

Zum Schluss brachte **Tadek Rzedkowski** noch Kritik an den Kommunikationsfähigkeiten der GRÜNEN Ministerien an. Antworten sind standardisiert und wenig erhellend. Hier muss auch im Interesse der GRÜNEN Arbeit vor Ort mehr Offenheit herrschen, wenn man die Position der GRÜNEN Ministerien nach außen vermitteln soll.

Einige Stimmen des Abends:

„Ich sehe das Projekt als Unrecht an. Ich verlange von der Partei, dass sie das Unrecht nicht geschehen lässt.“

„Das Volk will Murks, also kriegt es Murks.“

„Winfried Kretschmann hat den Amtseid geschworen, Schaden vom Volk abzuwenden. Ist das eigentlich weniger wert als das Baurecht der Bahn?“

„Jetzt mal langsam, der Ministerpräsident ist genauso eingebunden in die Verfassung“.