

Politisches Schlüsselerlebnis

In politische Schlüsselerfahrungen stolpert man manchmal ganz arglos rein – Beispiel Nordostring, Beispiel Andriofbrücke: Wenn große Institutionen etwas planen, Gutachten erstellen, Berechnungen machen, Straßenprojekte konzipieren, dann, so hat der Gutgläubige vor Jahren mal gedacht, wird das schon alles seine Richtigkeit haben. Waren ja lauter Experten am Werk.

Bloß hat der Gutgläubige dann bei diversen Anhörungen miterlebt, wie die Planungsbehörde immer wieder neue, veränderte Daten vorlegte, um die Sinnhaftigkeit des Andriofbrückenbaus zu beweisen – und wie eine Initiative namens Arge Nordost, bestehend aus ganz normalen Bürgern (Laien, hat der Gutgläubige zunächst mit freundlicher Nachsicht gedacht) in einer Vorlage nach der anderen kühne Kurzschlüsse, fragwürdige Schätzungen und blanke Fehler fand. Es lief dann jedes Mal gleich ab: Zunächst stritten die Planer alle Vorwürfe ab. Bis sie sich irgendwann ans Korrigieren machen mussten.

Zum vorerst letzten Mal ereignete sich dieses Spiel im Februar 2010: Wieder bohrte die Arge, wieder schimpften die Planer erst, wieder zogen sie sich dann zum Nachbessern zurück. Seither ist Funkstille. Offenbar brüten sie noch.

Und nun die Bahn: Okay, sagt sie, erst haben wir gedacht, damit wir Stuttgart 21 bauen können, müssen wir drei Milliarden Liter Grundwasser abpumpen, aber na gut, mittlerweile merken wir, es sollten vielleicht doch eher sechs Milliarden sein. Drei oder sechs, das ist ja bloß ein Unterschied von drei, wenn man mal von den neun Nullen absieht.

Und der nach den Andriofbrücken-Erfahrungen von seiner Gutgläubigkeit Geheilte denkt: Das kommt mir bekannt vor. Was werden die eigentlich erst machen, wenn sie mal auf die ersten Komplikationen beim Tunnelbohren stoßen? So schwungvoll, wie die ihre Liter verschütten – handhaben die das so auch mit den Euro?

So also hat der Gutgläubige zu misstrauen gelernt. Und dabei doch auch neues Vertrauen gewonnen: Siehe da, wenn jemand seine Argumente ausdauernd und schlüssig genug vorträgt – etwa so wie die Arge –, dann kann er durchaus was erreichen; und muss weder Knallkörper zünden, noch Baurohre durch die Gegend werfen, Zäune niederreißen, aus Baggerreifen die Luft lassen, der Polizei im Geiferchor „Haut ab!“ zubrüllen oder einen Beamten verprügeln, wie es am Montag manche der Stuttgarter Anti-S21-Demonstranten machten, die idiotischerweise glaubten, Krawall sei ein Argument.

Polizei sucht Trickbetrüger

Phantombild veröffentlicht

Fellbach/Kernen.

In den vergangenen Wochen ist in Fell-

„Stuttgart 21 ist tot“

Und zwar moralisch, finanziell und baurechtlich, glaubt der Waiblinger Tiefbahnhofsgegner Klaus Riedel

VON UNSEREM REDAKTIONSMITGLIED
PETER SCHWARZ

Waiblingen.

Die Kostenbehauptungen haltlos, die baurechtlichen Genehmigungen wackelig, die gesellschaftliche Legitimation schwindsüchtig – Stuttgart 21 „ist tot“: Davon ist Klaus Riedel „zutiefst überzeugt“. Der Waiblinger SPD-Mann ist zu einem Kopf der Bewegung gegen den Tiefbahnhof geworden.

Seine Reden vor Zehntausenden bei Montagsdemonstrationen und Schlossplatzkundgebungen stehen halbdutzendweise im Netz auf youtube. Er ist Mitinitiator der Gruppe „SPD-Mitglieder gegen S 21“. „Stern online“ zitierte ihn als Sprachrohr einer sozialdemokratischen Basis, die „an der eigenen Partei verzweifelt“. Er hat in Waiblingen eine Veranstaltungsreihe aufgezogen, in der sich Kultur, Kauzigkeit und Kompetenz zur furios entzogenen S-21-Protostmelange mischten – vom Literaten Heinrich Steinfest über den knurrigen Kolumnisten Joe Bauer bis zu Prof. Dipl.-Ing. Karl-Dieter Bodack waren alle da.

Klaus Riedel, 65 Jahre alt, SPD: Der Typ Volkstribun und Massenbezauberer ist er eher nicht. Seine dreifache Gabe liegt woanders – umfassende politische Bildung plus analytische Präzision plus ehrfurchtgebietende Arbeitswut – und hat ihm bisweilen schon den Vorwurf der Arroganz eingetragen. Er spürt das ja selber: „Manchmal weiß man dann so viel mehr als die anderen, dass man Gefahr läuft, überheblich zu werden in der Diskussion.“

Aber eins kann ihm nicht mal der neidzerfressenste Gegner vorwerfen: dass er ein von ewigem Empörungsschluckauf geplagter Aus-dem-Bauch-Rülps ohne inhaltliche Substanz sei. In der Debatte um S 21 hat er sich lange zurückgehalten – bis er im Sommer 2010 als Lehrer in den Ruhestand ging und Zeit fand, sich in die Materie zu vertiefen: Mehrere Leitz-Ordner voller Aufsätze, Studien, Artikel, Gutachten hat er durchgeackert, „das Thema beschäftigt mich sicher fünf Tage die Woche wenigstens zwei Stunden am Tag“ (na gut, zwei Stunden, das sei „sicher untertrieben“).

Das Ergebnis: „Ich bin immer kritischer geworden.“ Dieses Projekt „verbessert nichts“, aber es berge immense Risiken. Eigentlich „ist es tot; verantwortlich nicht mehr realisierbar, davon bin ich zutiefst überzeugt. Die Bahn und die Politik in Bund und Land wissen: Das ist nicht machbar für 4,5 Milliarden Euro.“

Das Giftpapier um Risiken und Mehrkosten

Bei der Bahn liegt ein internes Dossier im Schrank, das 121 Risiken aufreißt. Nur 47 davon sind konkret mit Mehrkostenschätzungen beziffert – aber bereits das ergibt zusammengezählt 1,2 Milliarden Euro. Durch undichte Ritzen sind Details der Giftliste gesickert. Offiziell hält das Unternehmen das Papier weiter unter Verschluss.

Na gut, ließe sich einwenden, so läuft das bei Großbauten doch immer: Erst rechnet man die Kosten klein, dann fängt man an zu bauen – und wenn der Finanzplan aus dem Ruder läuft, sagt man: Jetzt sind wir schon



„Dieses Projekt verbessert nichts“: Klaus Riedel, SPD, Waiblingen.

Bild: Schneider

so weit, jetzt können wir nicht mehr zurück. Ja, so kann das funktionieren – bei Vorhaben, die gesellschaftlich dringend erwünscht oder wenigstens einigermaßen unumstritten sind.

Ein Projekt aber, gegen das so viele Leute so oft mit solcher Inbrunst auf die Straße gegangen sind, ein Projekt, dessen Details sich von der Stuttgarter Hausfrau bis zum Gmünder Gemeinderat so viele Bürger so unersättlich reingefressen haben, dass sie die einschlägigen Zahlen vorwärts und rückwärts widerkäuen können, ein Projekt, bei dem es schon längst nicht mehr bloß um einen Tiefbahnhof geht, sondern um die fundamentale Frage, wie ehrlich und transparent in diesem Land Entscheidungsprozesse ablaufen – ein solches Projekt wäre „überhaupt nicht mehr zu rechtfertigen vor

der Bevölkerung“, wenn man irgendwann nach den ersten vier, fünf Jahren Bauzeit sagen müsste: Hoppala, jetzt ist uns das doch tatsächlich um eine Milliarde verstrickt. „Man kann sich nicht vorstellen, dass so was zehn bis zwölf Jahre unter dauerndem Protest realisiert wird. Das ist Irrsinn.“ Sehendes Auges solch ein Spiel zu spielen wäre „verheerend“ für das Ansehen der politischen Klasse: ein Flirt mit dem Glaubwürdigkeitsdesaster; demokratischer Vertrauens-Kamikaze.

Na, na, sagen die Befürworter – wir leben in einem Rechtsstaat, und wenn da mal etwas genehmigt ist, muss man auch bauen dürfen ... aber, fragt Riedel, stimmt das überhaupt? Wo er hingreift, ein Bröseln unter den Fingern. Auf einmal erklärt die Bahn, sie wolle während der Bauzeit wo-

möglich doppelt so viel Grundwasser abpumpen wie ursprünglich vorgesehen. „Hundert Prozent mehr. Also, wenn das keine Fehlplanung ist.“ Und das, bevor die erste Tunnelbohrmaschine in Sichtweite ist. Schon damit „sind die Genehmigungsgrundlagen nicht mehr erfüllt“. Und beim Streckenabschnitt auf den Fildern „hat das Eisenbahn Bundesamt bisher alle Planungen, die auf den Tisch kamen, als nicht realisierbar zurückgewiesen“.

In der Art, wie das Ja zu S 21 zustande kam, sieht Klaus Riedel ein Lehrstück, „wie Parlamente ihre Funktion mehr und mehr verloren haben. Die Wirtschaft hat zu viel Macht im gesellschaftlichen System gewonnen“, eine Handvoll Entscheidungsträger hat die glanzvolle Tiefbahnhofsvision beschworen – und Riedels SPD-Genossen im Landtag haben arglos genickt. „Es gibt mittlerweile Parlamentarier, die sagen: Wenn ich das gewusst hätte, was ich heute weiß, hätte ich dem Projekt nicht zugestimmt. Aber wenn so ein Erkenntnisprozess einsetzt: Was sollte ich dann tun als gewählter Volksvertreter? Dann muss ich meine Stimme erheben: Stopp – wir müssen uns die Dinge noch mal angucken.“

Riedel und die SPD

■ Dass die Führung der Landes-SPD gegen das vielerorts ziemlich deutlich vernehmliche Murren der Basis weiter für S 21 eintritt, ist für Klaus Riedel ein politischer Sündenfall.

■ Dieses Ja, glaubt Riedel, hatte zumindest im Jahr 2010 einiges mit **Machtkalkül** zu tun: Anfang des vergangenen Jahres schienen Schwarz und Grün nicht weit voneinander entfernt, eine Koalition – man mag es heute kaum mehr glauben – war damals bei entsprechendem Wahlergebnis gar nicht so abwegig. Dann riss S 21 immer tiefere Klüfte auf – und die SPD glaubte, sie könne sich als Keil zwischen die beiden schieben und sich zwei Regierungsoptionen eröffnen: Mit Grün zu partieren wäre aus Gründen der traditionellen Nähe sowieso drin; und das Ja zu S 21 sollte die Brücke zu einer großen Koalition sein.

■ Alte Weisheit: Wer sich sauber in die Mitte setzt, landet zwischen den Stühlen. Allerspätestens nach dem schwarzen Donnerstag, der Schlosspark-Eskalation vom 30. September, hätte die SPD ihren Kurs ändern müssen, findet Riedel – „stopp, nach diesen Ereignissen unterstützen wir diese Landesregierung bei S 21 nicht mehr so wie bisher“. Die SPD aber habe weiter laviert – und sich „von dem Tag an in eine riesige **Glaubwürdigkeitskrise** manövriert“.

■ Jetzt gebe es nun noch einen Weg, „aus der selbstverschuldeten Sackgassenposition rauszukommen“: Die Parteispitze müsste endlich „eine ernsthafte **innerparteiliche Diskussion** zulassen“, eine Debatte mit der Basis; eine Mitgliederbefragung.