

Winfried Wolf

## Schwere Niederlage der S21-Gegner...

(die besonders schwer wiegt,  
wenn diese sie nicht erkennen)

Nach dem »schlichten Spruch« von Heiner Geißler

**D**as Ergebnis der letzten Runde der Schlichtung zu Stuttgart 21 (S 21) stellt eine erhebliche Niederlage für die Bewegung gegen dieses die Stadt Stuttgart und den Bahnverkehr im Stuttgarter Raum zerstörende Großprojekt dar. Auf der anderen Seite sind die Bahn, die CDU und die Landesregierung in Stuttgart die Sieger. Grube und Mappus wussten, warum sie am Dienstag, dem 30. November 2010, dem Tag der Verkündung des Schlichterspruchs in der Schlichterrunde Präsenz zeigen konnten. In Verkennung der Realitäten versucht das Aktionsbündnis K21, die Niederlage als einen Teilerfolg zu verkaufen. Die Erklärung des Aktionsbündnisses vom 30.11.2010 hat die ersten zwei Sätze: »Wir haben es geschafft zu beweisen, dass K21 im ganzen Land als die bessere Alternative erkennbar wurde. Unser Konzept ist leistungsfähiger, ökologischer und finanzierbar.« Warum hat man dann bloß dem Schlichterspruch, der eben nicht K21, sondern S21 als Grundlage hat, weitgehend zugestimmt?

### ■ Ausgangspunkt ist S21, ist die Stadtzerstörung

Der Schlichterspruch von Heiner Geißler lautet: S21 wird gebaut – als »S21 plus«. Das heißt, dass der Bonatzbau weiter zerstört wird, dass der Kopfbahnhof aufgegeben wird, dass zehn Jahre lang ein neuer Bahnhof sieben Meter unter der Erde und als Zuläufe bis zu 60 Kilometer mit Tunneln gebaut werden. Auf diese Grundaussage haben sich nach außen beide Seiten geeinigt. Indem die Vertreter des Aktionsbündnisses den Nachbesserungen zustimmten, stimmen sie dieser Grundaussage zu. Nimmt man einmal an, alle zur Debatte stehenden Nachbesserungen an S21 würden realisiert, dann wäre »S21 plus« doch nie und nimmer ein sinnvolles Projekt. Es wäre in zweierlei Hinsicht sogar noch problematischer: Die Bauzeit wird sich nochmals deutlich verlängern und die Kosten liegen nochmals erheblich höher; das Projekt wird noch unwirtschaftlicher und für andere Schienenverkehrsprojekte im Land ist noch weniger Geld da.

Es gibt für real existierende Unternehmen und in der Betriebswirtschaft den Grundsatz der sunk costs: Wenn erkennbar ist, dass sich ein Projekt nicht rechnet, dass man am Ende deutlich mehr

neues Geld investieren muss, als die Alternative kostet, dann müssen vorausgegangene Ausgaben als verloren, als »sunk costs« verstanden werden. Da »sunk costs« unabhängig davon bestehen, welche Entscheidung gewählt wird, dürfen sie bei einer rationalen Entscheidung zwischen Handlungsalternativen keine Berücksichtigung finden. Es handelt sich um entscheidungsirrelevante Kosten. Originellerweise rechnen so cool nur Kapitalisten. Die öffentliche Hand und der Schlichter hingegen führen immer wieder die bereits hohen Ausgaben für die bisherigen S21-Planungen und die hohen Kosten im Fall der Beendigung des Projekts als »Argument« an – für ein weiter so.

Die grundsätzlichen Argumente gegen S21 bestanden für die Bewegung gegen das Großprojekt nie darin, dass im Untergrund zwei Gleise fehlen. Wir sagten: Die Menschen sind keine Kellerkinder. Der Bonatzbau ist ein zu erhaltendes und in Gänze wieder aufzubauendes Wahrzeichen der Landeshauptstadt. Der Kopfbahnhof hat bewiesene unausgenutzte Kapazitäten von zusätzlichen 30 Prozent. Vor allem argumentierten wir schlicht und die Massen ergreifend: Warum muss etwas, was seit fast einem Jahrhundert funktioniert, zerstört werden, und etwas, was voraussichtlich nicht funktioniert und sündhaft teuer ist, zehn Jahre lang gebaut werden?

### ■ Es gibt keinen Baustopp – Die Bahn wird in Bälde weiterbauen

Bahnvorstand Volker Kerfer sagte noch am Abend nach dem Schlichterspruch: »Wir werden natürlich nicht morgen wieder die Bagger rollen lassen, aber wir werden weiterbauen, sobald uns das sinnvoll erscheint.« Auch in dieser entscheidenden Frage gibt es seitens des Schlichters Geißler und seitens der S21-Betreiber die klare Ansage: Nachbesserungen hin und her – es gibt keinen Baustopp. Auch in diesem Punkt stimmen die Vertreter des Aktionsbündnisses dem Schlichtungsergebnis faktisch zu. In der Erklärung des Aktionsbündnisses vom 30.11.2010 – verfasst nach dem Schlichterspruch – heißt es: »Wir bedauern sehr, dass die Angst vor einer Bauunterbrechung die Befürworter von S21 dazu bewogen hat, die grundlegenden Erkenntnisse der Schlichtung zu ignorieren.« Im Grunde

29

Ziviler Ungehorsam

meint der Satz: »Wir bedauern sehr, dass die Angst vor einer Bauunterbrechung die Befürworter von S21 dazu bewogen hat, den Bau nicht zu unterbrechen.« Wenn die Nachbesserungen irgendeinen Sinn machen sollten und wenn die Zustimmung der S21-Gegner zu den Nachbesserungen als eine besonders raffinierte Taktik sein soll, dann müsste das mit einem Baustopp verbunden sein. Diese Taktik scheint Boris Palmer zu verfolgen, wenn dieser sinngemäß argumentiert: »S21 wird damit immer teurer und am Ende unbezahlbar; man benötigt neue Planfeststellungsverfahren usw.« Nun gibt es aber erklärtermaßen keinen Baustopp. Damit aber werden ständig neue Fakten geschaffen, die die skizzierte Taktik – so fragwürdig sie an sich bereits ist – immer mehr ad absurdum führt.

Übrigens: Es war doch klar, dass Grube, Mappus & Co weiterbauen wollten. Mappus sagte immer, er werde alle möglichen Kompromisse mittragen »unterhalb der Schwelle eines Baustopps.« Es ist der Schlichter Geißler selbst, der explizit sagt, dass es keinen Baustopp geben werde und der damit unzweideutig Partei ergreift für diese entscheidende Position der Landesregierung und der Bahn.

Die Wirkung der absehbaren Aufnahme der Baumaßnahmen – möglicherweise erst im kommenden Jahr (2011; der Text wurde am 1. Dezember 2010 veröffentlicht - Anm. d. Red.), möglicherweise zunächst nicht in spektakulärer Form (noch kein Abriss des Südflügels) – dürfte für die Bewegung demoralisierend sein. Zumal die Haltung des Bündnisses auch in dieser Frage ausgesprochen zweideutig ist.

### ■ Der Charakter der Nachbesserungen

Die geforderten Nachbesserungen sind vor dem Hintergrund der ersten zwei Bestandteile des Schlichterspruchs – Grundlage von allem weiteren ist S21; es gibt keinen Baustopp – kosmetischer Art. Nehmen wir nur die Formulierung von Geißler »S21 muss behindertenfreundlicher werden.« Wie kann ein grundsätzlich behindertenfeindliches Projekt auf diese Weise mit einer Nachbesserung veredelt werden? Im Grunde zeigte Geißler an diesem Punkt (der im übrigen in der Kommentierung des Schlichterspruchs nirgendwo erwähnt wird), wie zynisch er und die Veranstaltung ist, für die er Verantwortung übernahm. Vergleichbares gilt für Geißlers Aussage »S21 plus muss ökologischer werden.« S21 ist Stadtzerstörung pur. Eine Bebauung des Gleisfeldes oder größerer Teil desselben muss das Stadtklima im Kessel verschlechtern – so steht es noch in der K21-Broschüre, in der, dokumentiert mit Infrarotaufnahmen, verdeutlicht wird, dass das Gleisfeld an heißen Sommertagen in der Nacht kühlend auf das Stadtklima wirkt und dass jede zusätzliche Bebauung in dieser Kessellage das Stadtklima weiter aufheizt. Überhaupt: Warum soll es neue Bauungen geben – nunmehr im Schlichter-

spruch noch sozial garniert: »... auch für untere Einkommensgruppen« –, wenn die Stadt Jahr für Jahr Tausende Einwohner verliert (seit 1965 rund 80.000) – unter anderem weil das Stadtklima im Zentrum kritisch ist. Jede zusätzliche Bebauung – im übrigen: in der gegebenen gesellschaftlichen Situation sogar gerade ein Wohngebiet für sozial Schwache – ist mit zusätzlichem Autoverkehr im Zentrum verbunden. Die bisherigen Planungen sahen bereits mindestens 2.000 zusätzliche Pkw-Stellplätze im Zentrum vor.

Und was sagt das Aktionsbündnis dazu? In der zitierten ersten Erklärung zum Schlichterspruch heißt es: »Die Baugebiete müssen ökologisch und sozial mit Beteiligung der Bürgerschaft entwickelt werden. Die Frischluftschneise für die Stuttgarter Innenstadt wird nicht bebaut werden.« Auch hier folgt man der fatalen Linie »halb zog sie ihn, halb sank er hin«: Irgendwie will man mitbebauern. Die Tatsache, dass das gesamte Gleisfeld stadtklimastabilisierend wirkt, taucht nicht mehr auf. Man wagt nicht, die naheliegende Forderung zu formulieren: Was an Gleisen wegfällt – und bei K21 wurden ja auch 70 Hektar mit bisherigen Gleisanlagen zu frei verfügbaren Flächen – muss in erster Linie zu Stadtgrün, zu Vergrößerungen der Park- und Erholungsanlagen werden.

Im Übrigen gilt: Alle geforderten Nachbesserungen sind das Papier nicht wert, auf dem sie stehen. Eben weil die Punkte 1 und 2 – S21 ist die weitere Grundlage und es gibt keinen Baustopp – entscheidend sind. Bahnchef Grube äußerte sich in diesem Sinn. Man werde in den nächsten Tagen »einen Stresstest machen«, um zu belegen, dass der Kellerbahnhof 30 Prozent mehr Leistung bringe. Im Klartext: Es wird eine weitere Computersimulation geben, die »belegt«, dass die Forderungen aus dem Schlichterspruch irgendwie machbar sind. Und es wird dann keine Chance geben, öffentlichkeitswirksam darzulegen, dass diese Computersimulation praxisfremd und Schönrechnerei ist. Der Verweis darauf, dass das unabhängige Schweizerische Beratungsunternehmen SMA den Stresstest der Bahn prüfen soll, hat ebenfalls wenig Wert. SMA hatte in einer streng geheimen Prüfung zwar das Betriebskonzept für S21 als kaum praxistauglich verworfen. Doch als dies publik gemacht wurde, musste SMA eine Stellungnahme nachschieben, die im Sinne der Bahn interpretiert werden konnte. SMA ist, wie fast alle Unternehmen in diesem Bereich, von der DB AG und von anderen europäischen Bahnkonzernen, die sich fast alle auf Privatisierungskurs befinden, finanziell abhängig.

Im übrigen wird mit der Forderung, die Bahn müsse belegen, dass S21 um 30 Prozent leistungsfähiger als der bisherige Kopfbahnhof sei, die Realität auf den Kopf gestellt. Der bestehende Kopfbahnhof hat Leistungsreserven von deutlich mehr als 30 Prozent. Das muss nicht erst bewiesen werden. Heute gibt es im bestehenden Kopfbahnhof

rund 650 Zugbewegungen am Tag. Im Sommerfahrplan 1969 waren es 809 Zugbewegungen am Tag; hinzu kamen mehr als 100 Bewegungen für die Ausfahrten abgekoppelter Loks und für das Bereitstellen von Speise-, Kurs- und Schlafwagen. Damit hat der Kopfbahnhof längst unter Beweis gestellt, dass er mehr als 30 Prozent unausgenutzte Kapazitäten hat. (Der Rückgang der Zugbewegungen, den es seit Mitte der 1970er Jahre gab, ist im Wesentlichen auf die Inbetriebnahme des unterirdischen S-Bahntunnels unter dem Bahnhof hindurch zurückzuführen. Damit entfielen im Kopfbahnhof mehr als 150 so genannte Vorortzüge).

### ■ Kein Volksentscheid

Es soll keinen Volksentscheid – oder keine Befragung der Bürgerinnen und Bürger – geben. So der Schlichterspruch. Dazu heißt es in der ersten Erklärung des Aktionsbündnisses: »Wir lehnen es ab, dass die Landesregierung keinen Weg akzeptiert hat, die Bürger in eine neue Entscheidungsfindung einzubeziehen. Wir setzen uns weiter für eine entscheidungsrelevante Bürgerbefragung ein.« Die gewundene Formulierung ist Ausdruck des Unwohlseins oder besser: des Gefangenseins in einer »Faulen-Kompromiss-Grundhaltung«. Es geht doch nicht um »die Landesregierung«. Es geht darum, dass der Schlichter Geißler einen Volksentscheid ablehnt und dass im Schlichterspruch, für den man mitverantwortlich ist, keinerlei direkte Demokratie vorgesehen ist. Wenn Geißler sagt, es gebe für einen Volksentscheid »keine Chance der Realisierung« und »die Landesverfassung gibt das nicht her«, dann ist das schlicht die Unwahrheit. Oder auch tricky business. Die Stadt Stuttgart kann die Bürgerinnen und Bürger zu S21 befragen – und vorab erklären, dass sie sich an das Ergebnis der Befragung halten und einen entsprechenden Beschluss im Gemeinderat analog zu der Befragung der Stuttgarter Bevölkerung fassen wird. Vergleichbares könnte – so das dann noch ansteht – zum Thema Neubaustrecke landesweit und dann im Landtag gemacht werden. Es ist sogar wahrscheinlich oder zumindest im Bereich des Möglichen, dass es ab dem 27. März 2011, 18.05 h, eine neue Mehrheit im Stuttgarter Landtag gibt, bestehend aus zwei Parteien, die eine solche de facto direkte Entscheidung der Bevölkerung fordern.

Geißler schiebt die Schuld am Fehlen direkter Demokratie auf »die Verfassung«. Das Aktionsbündnis sieht die Verantwortung bei »der Landesregierung«. Es ist aber der Schlichterspruch und der Schlichter selbst, die die realen Möglichkeiten für eine solche Entscheidung der Betroffenen negieren und die Möglichkeit direkter Demokratie blockieren.

### ■ Die Schlichtung als solche. Oder: Das Aktionsbündnis in der schlichten Falle

Ich bin nicht der Meinung, dass das Ja der S-21-Gegner zur Schlichtung falsch war. Wenn das Aktionsbündnis (oder dessen Mehrheit) Anfang Oktober »Nein« zur Schlichtung gesagt hätte, dann wäre das in der breiteren Bevölkerung kaum vermittelbar gewesen. Die Schlichtung als solche ist auch über weite Strecken als Errungenschaft und als positiv zu werten. Mit ihr konnten nicht nur Hunderttausende Menschen in Baden-Württemberg in die Debatte zu S21 einbezogen und diesen die Argumente des S21-Widerstands – überwiegend überzeugend – dargelegt werden. Vor allem konnten im Verlauf der Schlichtung viele neue Argumente gegen S21 vorgebracht oder bereits kursierende Argumente untersetzt und erhärtet werden. (Beispiele: Die tatsächliche Kapazität des Kopfbahnhofs Ende der 1960er Jahren – danke, Herr Hopfenzitz!; das Gefälle im S21-Tiefbahnhof – danke Her Happe!; die Behindertenfeindlichkeit von S21 – ein Dank an den Vertreter der Behinderten!; das Nichtfunktionieren des S21-Betriebsprogramms – danke, Boris Palmer und Klaus Arnoldi!).

Eine immanente Kritik am Schlichtungsprozess aus meiner Sicht betrifft zwei Aspekte.

Erstens ließ man sich oft zu sehr auf die Ebene ein, die die S21-Befürworter bevorzugt: Man will irgendwie doch freiwerdende Flächen bebauen – mit einer »green city«; man will doch irgendwie auch schneller und über eine Neubaustrecke über die Alb; man will doch irgendwie den Flughafen auch noch stärker an die Schiene anbinden. Am Ende einer der letzten Schlichtungsrunden fragte Heiner Geißler mehrmals alle in der Schlichtungsrunde: »Im Saal ist aber jetzt niemand, der die alte Strecke über Geislingen verteidigt.« Und es herrschte Schweigen. Warum sagte man da nicht: »Doch. Wir sind für die Beibehaltung der bestehenden Strecke über Geislingen mit 21 Promille Steigung. Ja, wir sind gegen eine Neubaustrecke entlang der Autobahn, die in der aktuellen Planung 31 Promille Steigung hat und die in jedem Fall steiler als die Geislinger Strecke ausfallen muss. Eine solche Neubaustrecke schließt herkömmlichen Güterverkehr ganz und viele klassische Züge aus. Wissen Sie, Herr Geißler, ein großer Teil des Streckennetzes besteht aus Strecken, die 100 und mehr Jahre alt sind. Diese tun ihre guten Dienste. Und die bestehende Geislinger-Steige-Strecke musste bereits einmal 25 bis 30 Prozent mehr Leistung erbringen. Sie hat also Leistungsreserven. Im übrigen, Herr Geißler, kommt konservativ von conservare = erhalten. Es macht oft Sinn, etwas Bewährtes zu erhalten. So auch im Fall dieser bestehenden Schienenverbin-

derung, die optimiert werden kann, die aber keiner Neubaustrecke bedarf.«

Zweitens fehlte oft der politische Kontext, in dem S21 und die NBS zu sehen ist. S21 ist Teil des Projektes Bahnprivatisierung (und wurde daher vier Monate nach der Bahnreform vom Dezember 1993 erstmals präsentiert); die Bahnprivatisierung wiederum hat in ihrem Zentrum die Vermarktung Tausender Hektar von Bahnflächen zur privaten Gewinnerzielung einzelner. Ganz aktuell: Die Bundesregierung hat in ihrem Koalitionsprogramm festgelegt, dass sie an der Bahnprivatisierung festhält. Es gibt auch einen bis heute gültigen Bundestagsbeschluss vom Mai 2008, wonach so bald als möglich 24,9 Prozent der DB ML (= Nahverkehr, Fernverkehr, Güterverkehr der Bahn und die gesamte weltweite Logistik) an private Investoren zu verkaufen sind. Das gesamte Projekt S21 wird sich völlig anders darstellen, wenn diese im Detail bereits vorbereitete Bahnprivatisierung vollzogen wird, weil dann die privaten Investoren als Anteilseigner an der DB ML vom Eigentümer des S21-Bahnhofs und der Tunnelanlagen und der NBS Wendlingen-Ulm immense Nachforderungen werden stellen können (unter Verweise auf zu hohe Kosten und zu niedriger Rendite bei der Nutzung von S21 und NBS).

### ■ Geißler – kein unparteiischer Schlichter

Es gab einen entscheidenden Punkt, an dem die Schlichtung sich als Manöver, als parteiliche Veranstaltung erwies und an dem der Schlichter erkennbar nicht mehr als ehrlicher Makler agierte: Das war der Zeitpunkt am Freitag, dem 26. November 2010, als Geißler über die »Frankfurter Allgemeine Zeitung« kundtat, wie sein Schlichterspruch ausfallen werde. Geißler wählte bewusst diese Form eines Versuchsballons. Im Grunde sagte er dort, was er dann auch im Schlichterspruch formulierte. Als er sah, dass die S21-Gegner trotz seiner absehbar klaren Parteinahme für S21 als Grundprojekt nicht Konsequenzen ziehen und nicht aus der Schlichtungsrunde ausscheiden würden, feilte er in den folgenden Tagen daran, aus einer einsamen Entscheidung eines Schlichters, der seine Kompetenzen überschreitet, einen weitgehend von beiden Seiten getragenen Schlichterspruch zu formulieren.

Geißler taktierte dabei erfolgreich. Der Spiegel: »Jetzt hat das umstrittene Bahnhofprojekt von Mappus das Siegel des Edlvermittlers (...) Diese Schlichtungsrunde war ein ungemein gut getarnetes trojanisches Pferd, das Mappus hinein in die Reihen seiner Kontrahenten geschoben hat (...) Schlichtung kommt auch von schlicht: Und schlicht und ergreifend ist es nun so, dass die Boris Palmer und andere nun nicht mehr Sturm laufen können gegen ein modifiziertes Stuttgart 21, das durch Geißlers Schlichtung veredelt wurde.« (Spie-

gel online; 30.11.2010; 19.31h). Am Tag zuvor konnte man bereits der »Financial Times Deutschland« entnehmen: »Heimliche Sieger in Geißlers Schlichtungsshow: Heiner Geißler hat die CDU gerettet.« (FTD vom 29.11.2010). Am 1. Dezember 2010 macht die »Süddeutsche Zeitung« auf mit: »Geißler: Stuttgart 21 ist grundsätzlich richtig.« Nach dem Schlichterspruch bilanzierte die »Financial Times Deutschland«: »Geißlers Schlichterspruch produziert Gewinner – die Bahn und die schwarz-gelbe Landesregierung – und Verlierer – die Verfechter eines sanierten Kopfbahnhofs.« (FTD vom 1.12.2010).

Es gab mehrere Punkte in der Schlichtung, an denen es denkbar gewesen wäre, dass die Vertreter des Aktionsbündnisses die Schlichtung verlassen hätten – oder ultimativ präzise Forderungen hätten aufstellen müssen, wenn der Schlichtungsprozess fortgesetzt werden sollte: Viele für den Bau von S21 entscheidende Dokumente blieben geheim – da galt dann nicht »alle Fakten auf den Tisch«. Man ließ die Lüge durchgehen, im geheimen, bahn-internen »BAST-Dokument« von Ende 2002 habe es einen Vertipper gegeben; damals sei man noch nicht, wie geschrieben, von »4,2 Milliarden Euro«, sondern tatsächlich von »4,2 Mrd. DM« ausgegangen (alle anderen Angaben im »BAST«-Dokument sind in Euro angegeben). Die im »Stern« während der Schlichtung erstmals publizierte Enthüllung belegte, dass die DB AG acht Jahre lang die Öffentlichkeit über die wahren Kosten täuschte – und die tatsächlichen aktuellen Kosten (die die Bahn seit Sommer 2010 mit 4,2 Milliarden Euro angibt) also heute nicht auf dem Niveau von 2002 liegen können, sondern nochmals deutlich höher liegen müssen.

Und natürlich gab es die Situation mit dem zitierten Geißler´schen Versuchsballon vom vergangenen Freitag, wonach Grundlage seines Schlichterspruchs der Bau von S21 sein werde – spätestens dies hätte Anlass sein müssen, zumindest ab diesem Zeitpunkt klarzumachen, dass es keinerlei Konsens geben werde und man zurückkehrt auf den Stand von Anfang Oktober 2010 – und zur breiten Mobilisierung gegen S21.

Geißlers Hinwendung zu S21 als dem zukünftig in Stuttgart zu realisierenden Projekt muss als zynisch, machtpolitisch und sachlich nicht begründet bezeichnet werden. Es gab im Verlauf der gesamten Schlichtung bei jeder Art objektiver Wertung keinerlei sachlichen Grund dafür festzustellen, dass der Bau eines Kellerbahnhofs mit der weitgehenden Zerstörung des bestehenden Kopfbahnhofs das überzeugendere Projekt sein würde. Im Gegenteil – während der Schlichtung wurden immer neue Argumente gegen S21 öffentlich gemacht. Es ist an dieser Stelle nicht entscheidend, darüber zu mutmaßen, welche Gründe es für die Geißler´sche Entscheidung gibt. Sicher ist, dass er hier wieder zum unsachlichen Parteipolitiker wurde, der er jahrzehntelang war (und wo viele, darun-



ter auch ich, wochenlang – in den ersten Wochen der Schlichtung – davon ausgegangen waren, dass er diese Periode hinter sich gelassen habe).

Was sagt das Aktionsbündnis zum Thema »Schlichter in der Endphase«? In der zitierten Erklärung heißt es in deutlicher Verknennung der Situation: »Wir betrachten die Ergebnisse der Schlichtung als Fortschritt und danken Heiner Geißler für seine intensiven Bemühungen.«

## ■ Folgen und »Wie weiter?«

Das Ende der Schlichtung ist eine schwere Niederlage für die Bewegung gegen S21. Das Wichtigste zunächst besteht darin, das zu erkennen und es anzuerkennen. Jedes Schönreden verschlechtert die Situation. Jede weitere Orientierung auf die »Taktik«, »möglichst viele und teure Nachbesserungen bringen S21 vielleicht doch noch zu Fall« führt tiefer in die Niederlage.

Wir müssen auch in Rechnung stellen, dass die Niederlage negative Folgen für die weitere Kampagne gegen S21 haben wird. Vor allem gibt es nun eine realistische Gefahr der Spaltung – derjenige Teil der Bewegung, der die Schlichtung bereits Anfang Oktober ablehnte, wird sich bestätigt fühlen. Die Rechtfertigung derjenigen, die als Vertreter des Aktionsbündnisses die Schlichtung bis zum Ende mittrugen, man habe auch in der Endphase richtig gehandelt, wird die Gefahr der Spaltung erhöhen. Schließlich gibt es das Bestreben von Teilen des Aktionsbündnisses, ab dem 28. März 2011 auf ein Mitregieren im Land zu orientieren. Das geht nur entweder mit der SPD oder mit der CDU. Beide

genannten Parteien wollen grundsätzlich und mehrheitlich S21 realisieren.

Im Grunde wäre so etwas wie ein »Großer Ratsschlag«, auf dem die Bewegung in der gesamten Breite zwei Tage lang Bilanz ziehen und sich gemeinsam auf das weitere Vorgehen verständigen würde, angesagt.

Und natürlich gilt: Es kommt in dieser Situation darauf an, den Protest auf der Straße wieder zu verstärken. Unter anderem durch eine breite Beteiligung an der bundesweiten Demonstration in Stuttgart am 11. Dezember. Es waren in erster Linie die 15 Jahre währenden außerparlamentarischen Aktivitäten und die nun ein Jahr andauernden breiten Mobilisierungen auf den Straßen und im Schlossgarten, die den Erfolg – auch den Erfolg der öffentlichen Schlichtung – ermöglichten. Diese Orientierung muss nun wieder verstärkt aufgegriffen werden.

*Dr. Winfried Wolf ist Mitglied der DFG-VK. Der gebürtige Schwabe war von 1994 bis 2002 Bundestagsabgeordneter für die PDS (Parteimitglied der PDS war er von 1997 bis 2004) und verkehrspolitischer Sprecher seiner Fraktion. Er ist Mitherausgeber der Zeitung gegen den Krieg und seit 2008 Chefredakteur der linken Wirtschaftszeitschrift Lunapark21. Er ist einer der Sprecher des im Jahr 2000 gegründeten Bündnisses Bürgerbahn statt Börsenbahn ([www.buergerbahn-statt-boersenbahn.de](http://www.buergerbahn-statt-boersenbahn.de)). Der hier veröffentlichte Text wurde am 1. Dezember 2010 auf der Website [www.bei-abriss-aufstand.de](http://www.bei-abriss-aufstand.de) veröffentlicht.*

