



Tausende Stuttgarter gingen am Wochenende gegen den Abriß des Hauptbahnhofs auf die Straße

Da rebelliert der Schwabe

Die Proteste gegen das Bahnprojek »Stuttgart 21« richten sich gegen die »Spätzleconnection« von Politik, Immobilienspekulanten und Baukonzernen. **Von Werner Sauerborn, Stuttgart**

So kennt man sie gar nicht, die betulichen Schwaben. Als vergangene Woche Hinweise auf den unmittelbar bevorstehenden Teilabriß des denkmalgeschützten Stuttgarter Bahnhofs über die Alarmketten gingen, waren sofort Tausende auf den Beinen und applaudierten einigen Dutzend Aktivisten, die trotz festungsartiger Absperrungen den Nordflügel des Bahnhofs für lange fünf Stunden besetzten. Bei einer Online-Umfrage der *Stuttgarter Zeitung* tags drauf mit immerhin 5 000 Klicks unterstützten über 80 Prozent die Besetzung. Stuttgart steht kopf. Der Protest ist tief verwurzelt in allen Poren der städtischen Gesellschaft. Rückgrat des Widerstands sind die sogenannten Montagsdemos, im Herbst 2009 von ein paar Widerständigen einfach begonnen. Auch diese Woche trafen sich – inzwischen zum 38. Mal – Tausende vor ihrem Bahnhof, um sich zu informieren, Gegenöffentlichkeit angesichts der millionenteuren Werbekampagnen für das Projekt »Stuttgart 21« zu schaffen, zu diskutieren, Lesungen und Musik von Rap bis Mozart zu hören und um ihren Protest zu feiern. Es sind keine Kreuzberger Nächte in der Schwabenmetropole, es ist die Bürgergesellschaft, die da auf den Beinen

ist. Die Hochkultur, die Subkultur, die Grünen, inzwischen Mehrheitspartei in der Stadt, Die Linke auf dem Sprung in den Landtag nächsten März, die ganze Bandbreite der zivilgesellschaftlichen Gruppen und Institutionen von ATTAC bis zum Bäcker oder zur Yogaschule um die Ecke. Auch die Gewerkschaften sind dabei – jedenfalls wenn es nach ihren Beschlüßlagen geht. Ein Trauerspiel liefert dagegen die SPD in Stadt und Land. Die Partei, die einmal »mehr Demokratie« wagen wollte, war mit von der Partie bei der Verweigerung eines Bürgerentscheids zu »Stuttgart 21« und läßt sich bei Strafe des eigenen Untergangs bei den nächsten Wahlen vor den Karren der alten Eliten und Spekulanten spannen.

Warum nur dieses hartnäckige Festhalten an diesem Projekt – gegen jede Vernunft, gegen den überwältigenden Mehrheitswillen, trotz immer neuer Kostenexplosionen, trotz Studien, die dem Tiefbahnhof eine geringere Funktionalität gegenüber der Kopfbahnhofvariante bescheinigen – trotz absehbarer Wahlniederlagen für die Befürworterpartei-

en? Warum ist »Stuttgart 21« nicht längst gescheitert wie Wyhl, Wackersdorf oder der Transrapid in München? Vielleicht weil »S 21« nur in zweiter Linie ein Bahnprojek ist, in erster Linie aber ein Immobilienprojek, angetrieben von der Aussicht auf Spekulation mit riesigen innerstädtischen Flächen, die durch das

Es sind keine Kreuzberger Nächte in der Schwabenmetropole, es ist die Bürgergesellschaft, die da auf den Beinen ist.

frei werdende Gleisvorfeld für Milliarden vermarktet werden sollen. Profiteure sind neben der börsenorientierten Bahn, Großbanken, Baufirmen wie Bilfinger-Berger, die sich schon beim Bau der Kölner U-Bahn einen Namen gemacht haben, oder der Tunnelbohrmaschinenhersteller Herrenknecht, in dessen Aufsichtsrat Baden-Württembergs Exministerpräsident Lothar Späth die Strippen zieht. Gegen diese Art »Spätzleconnection«, vergleichbar mit dem Kölner Klüngel, wenden sich die Proteste. Der geplante Tiefbahnhof ist da eher Fassade oder Beiwerk – entsprechend miserabel geplant ist er. Schön sind allenfalls die Werbetroschüren und immer wieder gezeigten Computeranimationen. De facto wird eine Verschlechterung des Bahnverkehrsange-

bots in Kauf genommen – und das für bis zu acht Milliarden Euro in Zeiten knapper Kassen. Das ist zuviel der Zumutung. Da rebelliert der Schwabe.

Zur Überlebensfrage für »S 21« wird die Kostenexplosion bei der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm. Sie ist verkehrstechnisch Voraussetzung für das Renommierprojek. Verzögert sie sich oder fällt sie gar der Sparpolitik zum Opfer, ist »S 21« tot. Nachdem Bahnchef Rüdiger Grube jüngst durch öffentlichen Druck gezwungen worden war, eine Kostensteigerung von fast einer Milliarde Euro für diese Strecke einzuräumen, liegt der Schwarze Peter beim Bund. Der muß nämlich diese Mehrkosten zahlen. Seitdem fragen sich die rebellischen Schwaben: Wann wacht endlich die Bundespolitik auf, die anderen Ministerpräsidenten, die SPD-Führung? Die Spätzleconnection hat es jetzt eilig mit dem Abriß des Bahnhofs. Es sollen Fakten geschaffen werden in den nächsten Tagen, bevor man in Berlin und andernorts begreift, daß hier ein Geschäft zu Lasten Dritter läuft.

- ◆ www.Kopfbahnhof-21.de
- ◆ www.parkschuetzer.de
- ◆ www.gewerkschaftergegenS21.de
- ◆ www.bei-abriss-aufstand.de/