

2 Zukunftsweisende Vision oder überteuertes Prestigeprojekt?

Mit „Stuttgart 21“, so scheint es, hat ein neues Zeitalter bei der Realisierung von Großprojekten begonnen. Die „Wutbürger“ sind Sinnbild dafür, dass in Stuttgart etwas explodiert ist und Bürger unzufrieden mit politischen Entscheidungen im Stil einer „Hinterzimmerpolitik“ sind. Sie fordern mehr Transparenz und Mitsprache bei Entscheidungen, gleichzeitig informieren sie sich über entsprechende Sachverhalte und Hintergründe. Auch die neuen Medien, wie Internet und Social Media, tragen zur schnellen und ausführlichen Information bei. Immer wieder kann man lesen, dass seit „Stuttgart 21“ nichts mehr so sei wie es war, und Politiker fürchten schon bei der Planung von großen Projekten Proteste der Bürger. Diese Unsicherheit wird zum Risiko bei allen zukünftigen Planungen der Politik. Die Bürger hingegen befürchten, von den Politikern überteuerte Großprojekte vor die Nase gesetzt zu bekommen.

In der Stadt Stuttgart gibt es einen hohen Lebensstandard, geringe Arbeitslosigkeit, und sowohl das Bruttosozialprodukt als auch das Niveau der Bildungsabschlüsse und andere ökonomischen Daten sprechen für wirtschaftlich und sozial zufriedene Bürger. Kraushaar (2011) meint, dass gerade dieser „unwahrscheinliche Ort“ es ausmacht, dass die ganze Welt einen riesigen „Bohei“ um die Proteste zu „Stuttgart 21“ mache. Der „Bürgerprotest“ als ein neuartiges und bisher unbekanntes Phänomen (vgl. Kraushaar, 2011, S. 5), wurde von den Medien aufgegriffen. Auch der „Spiegel“ berichtet in seiner Titelgeschichte über die „Dagegen-Republik“. Dort heißt es: „Die Deutschen präsentieren sich gerade als ein Volk von Widerborsten. Proteste gibt es fast überall und gegen beinahe alles. Ob gegen einen neuen Bahnhof in Stuttgart, eine Schulreform in Hamburg, für ein Nichtrauchergesetz in Bayern – es wird demonstriert, geklagt und abgestimmt, als sollten die Politiker entmachtet werden. Ihre Beschlüsse zählen nur noch wenig, das Volk baut seine Macht aus. Es entsteht die Dagegen-Republik“ (Bartsch, Becker, Bode u. a., 2010, S. 66). Die Spiegel- Autoren beschreiben die Geschichte des Protests in Deutschland seit den

50er Jahren, bei dem es gegen die Wiederbewaffnung und später gegen „Atomtod“ ging. Auch die „neuen sozialen Bewegungen“ in den 70er Jahren wandten sich gegen Kernenergie, Atomwaffen und die Unterdrückung der Frauen. Die erfolgreiche Bürgerbewegung „Wir sind das Volk“ in der DDR kämpfte gegen die Diktatur der SED. Sie betonten, dass es immer ein „übergeordnetes Ziel“ gab wie Frieden, Freiheit, ökologische und umweltpolitische Themen. Jetzt jedoch wollten „manche Bürger nicht den Hamster retten, sondern ihren Ausblick“ (Bartsch, Becker, Bode u. a., 2010, S. 71). Der nächste Artikel zu diesem Thema im „Spiegel“ wurde von Kurbjuweit (2010) verfasst mit dem Titel „Der Wutbürger“. In diesem Essay beschreibt der Leiter des Spiegel-Hauptstadtbüros Dirk Kurbjuweit die „neue Gestalt“ die sich in Deutschland wichtig mache und kann dabei seine persönliche Abneigung kaum verbergen. Eine Woche später erscheint ein Spiegel- Essay von seiner Kollegin Barbara Supp mit dem Titel „Die Mutbürger. Die Proteste gegen ‚Stuttgart 21‘ sind ein Segen für die Demokratie.“ Sie begrüßt ausdrücklich, dass die gesellschaftliche Mitte ein grundsätzliches Misstrauen gegenüber dem Handeln ihrer Landesregierung vertritt (vgl. Supp, 2010).

„Stuttgart 21“ ist inzwischen ein fester Begriff geworden. Der Kopfbahnhof in Stuttgart soll in einen unterirdischen Durchgangsbahnhof umgewandelt und die Neubaustrecke zwischen Wendlingen und Ulm eine neue schnelle Verbindung werden. Im folgenden Kapitel soll zunächst einmal erklärt werden, was genau „Stuttgart 21“ ist. Anschließend folgt eine Chronologie der Ereignisse mit dem Schwerpunkt auf dem Untersuchungszeitraum 2002 bis 2011. Anschließend werden die verschiedenen Akteure (Politiker, Interessensgruppen, Verbände, Bahn) vorgestellt und dabei die jeweils gegnerischen Lager erklärt. Abschließend wird das Alternativprojekt „Kopfbahnhof 21“ der Gegner erklärt.

2.1 Was genau ist „Stuttgart 21“?

Die Umwandlung des bisherigen Hauptbahnhofs von einem Kopfbahnhof in einen Durchgangsbahnhof und die Neubaustrecke zwischen Ulm und Wendlingen sind die beiden großen Bausteine des Projekts mit dem Namen „Stuttgart 21“. Da die Gleise in unterirdische Tunnels verlegt werden sollen, kann die freigewordene Gleisfläche anschließend zur Stadtentwicklung genutzt werden. Als Teil der „Magistrale für Europa Paris- Budapest“ ist „Stuttgart 21“ ein Großprojekt, das von der Deutschen Bahn AG, der Bundesrepublik Deutschland, dem Land Baden-Württemberg, der Region Stuttgart und der Landeshauptstadt Stuttgart vorangetrieben wird. Auch

die Europäische Union hat ein Interesse an einer transeuropäischen Verbindung und unterstützt mit Fördergeldern den Neubau der Strecke Ulm- Wendlingen. Das Projekt ist jedoch unter verschiedenen Aspekten seit den 1980er Jahren sehr umstritten: Verkehr, Denkmalschutz, Umweltschutz, Stadtentwicklung und öffentliche Haushalte. Die Verhandlungen zwischen der Deutschen Bahn, der Bundesrepublik, dem Land Baden-Württemberg und der Stadt Stuttgart führten 2007 zu einer Finanzierungsvereinbarung zwischen den Projektpartnern mit einem Gesamtbudget von 4,8 Milliarden Euro.

Im Oktober 2007 wurde eine Gegenpetition auf den Weg gebracht, und es kam zu Demonstrationen, die von breiten Teilen der Bevölkerung, Umweltorganisationen, Anhängern von Bündnis 90/Die Grünen, Graswurzelinitiativen wie „Leben in Stuttgart“ u.a. unterstützt wurden. Die Bahnhofsgegner kämpften mit ihrer Parole „oben bleiben!“ für ihr Alternativkonzept „Kopfbahnhof 21“, das eine Renovierung des bisherigen Hauptbahnhofs unter Denkmal- und Umweltschutzaspekten und teilweise neue oberirdische Trassen beinhaltet. Zudem prognostizierten sie Kostenexplosionen aufgrund unerwarteter Probleme im Untergrund. Die Petition wurde von 67 000 Bürgern unterschrieben. Anschließend kam es zu einem politischen Streit, ob auf Grundlage eines lokalen Referendums eine Entscheidung getroffen werden könne. Rechtsexperten lehnten dies ab, da das Projekt nicht von der Stadt Stuttgart finanziert wurde und daher auch nicht von ihr endgültig entschieden werden kann.

Seit 2008 gab es wöchentliche „Montagsdemonstrationen“ mit tausenden von Bürgern. Am 1. Oktober 2010 fand eine besonders große Demonstration statt veranlasst durch anstehende Baumfällarbeiten im Schlosspark, die durch die Polizei geschützt und unterstützt wurden. Die Situation eskalierte, und die Polizei schoss mit Wasserwerfern auf die Demonstranten, darunter ältere Menschen, Kinder, Studenten. Diese Bilder waren bundesweit und international in den Medien zu sehen. Die Ausschreitungen zwischen Demonstranten und Polizei lösten einen Schock aus, und es wurde vorgeschlagen, ein Schlichtungsverfahren unter der Moderation des ehemaligen CDU Politikers Heiner Geißler durchzuführen. Die Landtagswahl in Baden- Württemberg am 27. März 2011 führte dann zu einem Regierungswechsel: die Grünen hatten dank der Themen „Stuttgart 21“ und Anti-Atomkraft die Wahl gewonnen und bildeten zusammen mit der SPD eine neue Regierung unter dem grünen Ministerpräsidenten Winfried Kretschmann. Am 27.11.2011 wurde schließlich der Volksentscheid durchgeführt, bei dem die Mehrheit der Bürger in Baden-Württemberg für „Stuttgart 21“ stimmte. Nach wie vor jedoch lehnen ver-

schiedene Verkehrsverbände das Projekt ab, und es werden Alternativkonzepte, wie der „Kopfbahnhof 21“, weiter diskutiert. Bauarbeiten und öffentliche Diskussionen werden fortgesetzt.

2.2 Von der Idee bis zum Konflikt - eine Chronologie der Ereignisse

Im folgenden Abschnitt soll die Chronologie der Ereignisse in Bezug auf das Projekt „Stuttgart 21“ dargestellt werden.

Vor 2002:

1988: Das Projekt geht auf einen Vorschlag des Verkehrswissenschaftler Gerhard Heimerl zurück. Im Auftrag der Deutschen Bundesbahn entwickeln der Architekt Meinhard von Gerkan zusammen mit Charles de Picciotto und Schlaich Bergermann und Partner einen Entwurf, in dem ein achtgleisiger Durchgangsbahnhof den bisherigen Hauptbahnhof ersetzen sollte.¹

Am 18.4.1994 wurde das Projekt „Stuttgart 21“ erstmals der politischen Öffentlichkeit durch Ministerpräsident Erwin Teufel, Bahnchef Heinz Dürr, Oberbürgermeister Manfred Rommel, Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann und Landesverkehrsminister Hermann Schaufler vorgetragen.

1995: Die Rahmenvereinbarung wurde im November 1995 unterzeichnet.

1997: wurde der „Rahmenplan ‚Stuttgart 21‘“ von der Stadt Stuttgart zusammen mit dem Planungsbüro Trojan, Trojan und Neu entwickelt und stellt die Grundlage der Bebauung in den Teilgebiete A bis E (Europaviertel und Rosensteinviertel) dar. Erst mit der Bauleitplanung wird diese Planung rechtsverbindlich.

Ab 2002:

2002: Der „Rahmenplan Stuttgart 21“ wird realisiert mit der Bebauung des A1-Areals mit einer großen neuen Stadtbibliothek 21, Gebäuden der Landesbank und von Südleasing. Die Bahn möchte möglichst bald die Grundstücke auf diesem Gelände veräußern. Fraglich ist noch die Verkehrsinfrastruktur.

2003: Genehmigungsphase für „Stuttgart 21“; das Regierungspräsidium prüft 5200 Einwendungen von Bürgern und Initiativgruppen an fünf Sitzungstagen. Die bisher geplanten Kosten von 2,6 Milliarden Euro sind seit Jahren bekannt.

¹Vgl. „Rahmenplan Stuttgart 21“. Stadtplanungsamt Stuttgart, 31. Juli 1997.

Mehrkosten in erheblicher Höhe werden befürchtet. Bahnchef Hartmut Mehdorn ist jedoch entschlossen, das Großprojekt durchzuführen. Ob jedoch die Bahn die Hauptlast der Kosten tragen wird, muss noch verhandelt werden. Nicht nur die Kostensteigerung, auch unliebsame Überraschungen im Erdreich und rechtliche Klagen der Bürger könnten das Projekt noch ins Wanken bringen. Der Bebauungsplan dauert länger als erwartet, und der anvisierte Baubeginn 2005 muss verschoben werden.

2004: der Bundesrechnungshof bezweifelt die angegebenen Kosten von 2,6 Milliarden Euro und geht von drei Milliarden Euro aus, wobei die Kostenrisiken für den Tunnelbau darin nicht eingerechnet sind. Starke Zweifel werden auch geäußert an der verkehrlichen Notwendigkeit und der Wirtschaftlichkeit der Neubaustrecke. Die Stuttgarter OB-Kandidatin Ute Kumpf (SPD) ist überzeugt, dass es bei den Kosten für „Stuttgart 21“ zu einer 50 prozentigen Kostensteigerungen kommen wird, was jedoch Boris Palmer (OB-Kandidat der Grünen) anzweifelte. Palmer möchte nur die Neubaustrecke Ulm-Wendlingen realisieren und hält das Bahnhofprojekt in Stuttgart für falsch. Er hat im Wahlkampf mehrfach einen Bürgerentscheid gefordert. Kumpf hält das Projekt für wichtig, und die SPD lehnt einen Bürgerentscheid ab, da dieser in der städtischen Hauptsatzung gar nicht vorgesehen sei.

Im *Oktober* beziffert ein internes Papier der Bundesregierung die Mehrkosten auf 1,2 Milliarden Euro. „Stuttgart 21“ ist nicht Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans, sondern ein Projekt der Deutschen Bahn, die es unternehmerisch eigenverantwortlich betreiben wird. Auch die Förderung der Schnellbahntrasse ist noch offen: der Landesverkehrsminister Stefan Mappus berichtet von in Aussicht stehenden Zuschüssen aus Brüssel, wobei sein Kollege im Bundesverkehrsministerium sagt, dass noch keine Anträge auf EU-Mittel gestellt seien. Ministerpräsident Erwin Teufel und Landesverkehrsminister Stefan Mappus bestreiten weiterhin eine Kostensteigerung für den Bau des neuen Bahnhofs, jedoch für die Neubaustrecke Ulm-Wendlingen wird aufgrund des schwierigen Untergrundes eine Kostensteigerung von 33% erwartet. Da diese Strecke jedoch ein Bundesverkehrsprojekt sei, das vom Land vorfinanziert werde, ist die finanzielle Bewertung hier anders. Auch der Verkehrswissenschaftler und Vater von „Stuttgart 21“ Gerhard Heimerl hält ein besonders hohes Kostenrisiko für unwahrscheinlich.

Im *November* gibt es eine neue Baukostenschätzung der Deutschen Bahn. Nach dieser Schätzung soll der Bahnhof 2,81 Milliarden Euro kosten. Der Bund hat

die Übernahme von 453 Millionen Euro zugesichert, jedoch wird eine weitere Kostenübernahme ausgeschlossen. Insgesamt soll es zu Mehrkosten in einer geschätzten Höhe von 525 Millionen Euro kommen. Die Bahn möchte, auch angesichts ihrer wirtschaftlichen Lage, keine weiteren Kosten übernehmen.

2005: Mappus bestätigt, dass „Stuttgart 21“ sich von 2,6 auf 2,8 Milliarden Euro und Ulm-Wendlingen sich von 1,5 auf 2 Milliarden Euro verteuern wird. Jedoch könnte mit einem Baubeginn bereits 2006 gerechnet werden. Durch EU-Fördermittel könnte die Kostensteigerung der Neubautrecke aufgefangen werden. Ein Scheitern wird von Mappus als „verkehrspolitischer Super-GAU“² bezeichnet. Der Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahnbundesamtes wird am 28. Februar veröffentlicht: es gibt behördliche Auflagen, die jedoch kein Hindernis darstellen. Die Dimensionen werden darin deutlich: Die Bahnsteighalle hat acht Gleise und ist 80 m breit und 447 Meter lang, die Nord- und Südflügel des Bonatzbaus werden abgerissen, sowie ein Teil der alten Bahndirektion, der Landespavillon und auch mehrere Wohnhäuser. Das Eisenbahnbundesamt (EBA) hält die Erhaltung des Kopfbahnhofes nicht für sinnvoll, und die Flughafenbindung sei ein wichtiges Argument für „Stuttgart 21“.

Im *April* klagen der Naturschutzverband BUND, zwei Privatpersonen und der Chef des Mineralbads Berg gegen den Bau von „Stuttgart 21“.

Im *September* wird vom EBA der 9,5 km lange Tunnel zum Flughafen und auch der zweite Abschnitt von S 21, der Fildertunnel, genehmigt. Das Rettungskonzept im Plan von „Stuttgart 21“ wird kritisiert: es sieht alle 800 m einen Rettungstollen vor, die Bahndirektion fordert jedoch alle 500 m einen.

2006: Der Verwaltungsgerichtshof in Mannheim prüft die Genehmigung des geplanten Tiefbahnhofs „Stuttgart 21“. Der Baustart verzögert sich weiter, von sieben Planungsabschnitten sind zwei bisher vom EBA genehmigt worden.

Im *Juni* findet ein Spitzengespräch zwischen Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee, Bahnchef Hartmut Mehdorn und Ministerpräsident Günther Oettinger in Berlin statt: es wird ein gemeinsamer Terminplan für „Stuttgart 21“ festgelegt, im Herbst soll dann endgültig entschieden werden. Die Messe-Projekt GmbH hat für den geplanten Bau der ICE Strecke der Bahn 30 Millionen Euro gegeben. Die Mitglieder der EU-Magistralen-Initiative bekräftigen, dass die geplante Schnellbahntrasse schnell realisiert werden soll. Ministerpräsident Günther Oettinger, OB Wolfgang Schuster, OB Ivo Gönner und der Vorsitzende der

²Stuttgarter Nachrichten am 8.2.2005 Bericht von Konstantin Schwarz: „Entscheidung über ‚Stuttgart 21‘ soll im Mai fallen“

Initiative der Karlsruher OB Heinz Fenrich wollen bei der EU Geld für die transeuropäische Strecke werben.

Oktober: Der Regionalverband soll 30 Millionen mehr für den geplanten Tiefbahnhof bezahlen, zudem wird über eine Kostenbeteiligung der Kommunen im Land diskutiert. Prominente Befürworter, wie Arbeitsgeberpräsident Hundt, Audi-Chef Martin Winterkorn, Dieter Zetsche und Wendelin Wiedeking (Daimler-Chrysler und Porsche) und etliche Politiker, wie Matthias Wissmann (ehemaliger Verkehrsminister CDU) und Walter Riester (ehemaliger Minister SPD) machen Stimmung für das Großprojekt und appellieren an die Bundesregierung, mehr Geld für „Stuttgart 21“ zu Verfügung zu stellen. Nach dem Spitzengespräch in Berlin zwischen Tiefensee, Oettinger, Schuster und Mehdorn wird vom Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee eine erneute Überprüfung der Wirtschaftlichkeit seitens der Bahn verlangt. Dann könnte die ICE Strecke mit Hilfe des Landes gebaut werden.

2007: Die „Stuttgart 21“ Gegner präsentieren einen überarbeiteten Plan für ihr Alternativkonzept „Kopfbahnhof 21“. Die Klage gegen den Fildertunnel wird vom Verwaltungsgerichtshof in Mannheim abgelehnt, das Schutzkonzept sei ausreichend, der Baustellenlärm zumutbar.

Juni: Das Kostenrisiko beim Tunnelbau wird auf eine Milliarde Euro geschätzt, über die Verteilung zwischen Stadt, Land, Bund und Bahn wird verhandelt.

Juli: Kanzlerin Angela Merkel stellt sich ausdrücklich hinter das Projekt „Stuttgart 21“. Nach dem lange erwarteten Spitzengespräch zwischen Tiefensee, Oettinger und Schuster in Berlin steht die Finanzierung des Großprojektes und „Stuttgart 21“ kann ab 2010 gebaut werden. Baden-Württemberg muss jedoch tiefer in die Tasche greifen und in Form einer Kofinanzierung die ICE- Strecke, die eigentlich alleinige Aufgabe des Bundes ist, ermöglichen. EU-Finanzmittel werden beantragt, die jedoch bei Genehmigung den Berliner Haushalt entlasten sollen. Die Gegner fordern einen Bürgerentscheid über die hohen Mehrkosten, der Antrag wird von der Ratsmehrheit in Stuttgart abgelehnt. Im Landtag erfährt das Großprojekt große Zustimmung, lediglich die Grünen sind dagegen, die SPD kritisiert den hohen Landesanteil.

Oktober: Nachdem der Oberbürgermeister Schuster und die Mehrheit im Gemeinderat aus CDU, SPD, FDP und Freien Wählern einen Bürgerentscheid ablehnen und die neue Finanzierungsvereinbarung billigen, beginnt der Aktionskreis gegen „Stuttgart 21“, Unterschriften zu sammeln. Mehr als tausend

Demonstranten bringen ihren Ärger zum Ausdruck bei einer Laternendemonstration vor dem Stuttgarter Rathaus.

November: Gerhard Pfeiffer (BUND), Koordinator des Bürgerbegehrens, hat 67 000 Unterschriften gesammelt gegen das Projekt. Die Initiative Pro Stuttgart 21 formiert sich mit dem Ziel, für das Bauprojekt zu werben und die Bürger besser zu informieren.

Dezember: Der Gemeinderat hat entschieden, dass keine Volksabstimmung über „Stuttgart 21“ stattfinden soll, das Aktionsbündnis ist demnach gescheitert. Begründet wird dieser Beschluss mit dem fehlenden rechtlichen Spielraum.

2008: Die Berliner Agentur Scholz and Friends gestaltet eine Werbekampagne für „Stuttgart 21“ und die ICE- Strecke mit dem Werbeslogan „Das neue Herz Europas“. Befürchtungen, dass beim Bau des Fildertunnels ein großes Containerdorf für die Bauarbeiter entstehen könnte, werden vorgebracht. Die Verkürzung der Reisezeit durch „Stuttgart 21“ könnte zudem zu einer Stadtfucht führen. Das Entsorgungsproblem des Bauschutts kann für die Erddeponien ein großes Geschäft, für die Bahn große Kosten darstellen.

Juli: Das Regierungspräsidium bestätigt die ablehnende Haltung der Stadt bezüglich des Bürgerbegehrens. Das Gutachten vom Planungsbüro Viereggs und Rößler zur Kostenentwicklung beim Bau von „Stuttgart 21“ sorgt für Aufregung: die Inflation soll demnach bei den Berechnungen vergessen und die Kosten pro gegrabener Tunnelmeter falsch kalkuliert worden sein. Die Kritiker des Gutachtens werfen den Planern handwerkliche Fehler und Dilettantismus vor. Das Gutachten sei mit 9.000 € viel zu billig gewesen und daher unbrauchbar.

August: Ministerpräsident Oettinger gibt bekannt, dass das Projekt um 265 Millionen Euro teurer wird und auch die Baukostenrisiken um 130 Millionen höher ausfallen werden und daher neu verteilt werden müssen.

September: Das Aktionsbündnis gegen S 21 warnt vor gravierenden Eingriffen in denkmalgeschützte Gebäude und den Schlossgarten. Der Finanzierungsvertrag zu „Stuttgart 21“ soll nicht wie angekündigt im Oktober, sondern erst 2009 unterschrieben werden.

November: Der Bundesrechnungshof äußert Zweifel an der Kostenkalkulation und warnt vor Mehrkosten in Milliardenhöhe beim Projekt „Stuttgart 21“.

2009: Der auf Januar angesetzte Unterzeichnungstermin für die Finanzierungsvereinbarung wird verschoben. Der angedachte Info-Pavillon kommt nicht, ein neuer Anlauf wird nach der Kommunalwahl versucht. Die Gegner befürchten nach dem Einsturz des Kölner Stadtarchivs ähnliche Risiken beim Bau von S 21.

Der Bundesrechnungshof bleibt bei seinen Befürchtungen zur Finanzierung von „Stuttgart 21“ und kalkuliert mit Kosten von mindestens 5,3 Milliarden Euro. Zudem gibt es Kritikpunkte an der Baulogistik. Bahnchef Mehrdorn tritt zurück, jedoch ist das Projekt „Stuttgart 21“ dadurch nicht infrage zu stellen, sagen die Befürworter.

April: Die Finanzierungsverträge werden von Bundesverkehrsminister Tiefensee, Ministerpräsident Oettinger und DB-Vorstand für Infrastruktur Garber unterzeichnet. Der Bau soll im kommenden Jahr beginnen, und die Kosten werden auf 3 Milliarden für den Tiefbahnhof, 2 Milliarden für die ICE Strecke und 1,45 Milliarden für mögliche Kostensteigerungen angesetzt. Der Ausstieg ist für alle Vertragspartner bis 2009 möglich. Oettinger betont die große Zahl dauerhafter neuer Arbeitsplätze, die das Projekt mit sich bringen wird.

Juni: Die Kommunalwahl am 7.6. bringt für die Grünen in Stuttgart einen großen Erfolg, während die SPD große Verluste im Stuttgarter Gemeinderat verzeichnete (statt 14 nur noch 10 Räte).

Juli: Wolfgang Drexler wird Projektverantwortlicher für die Öffentlichkeitsarbeit bei „Stuttgart 21“.

Oktober: Ministerpräsident Oettinger wird nach Brüssel wechseln, und Fraktionschef Mappus wird als Nachfolger gehandelt.

November: Der neue Bahn-Chef Rüdiger Grube räumt höhere Kosten für „Stuttgart 21“ ein. Die Gegner sehen sich bestätigt. Bei der SPD ist die Mehrheit für das Schienenbauprojekt, jedoch gibt es auch Proteste in den eigenen Reihen.

Dezember: Kritiker werfen der Bahn vor, die Kosten für den Ausstieg und die Alternative zu dramatisieren, um das teure Prestigeprojekt durchzusetzen.

2010: Peter Dübbers, Enkel des Architekten Paul Bonatz, möchte mit einer einstweiligen Verfügung den Baustart verzögern. Er klagt gegen den Abriss der Seitenflügel und sieht dadurch das Urheberrecht seines Großvaters verletzt.

April: Der bürgerliche Widerstand gegen „Stuttgart 21“ formiert sich: Bürger protestieren, weil sie gegen die hohen Kosten sind, den denkmalgeschützten Bahnhof erhalten wollen oder weil sie, wie die „Parkschützer“, die alten Bäume im Schlossgarten nicht verlieren möchten.

Mai: Die Kommunikation zum Projekt „Stuttgart 21“ wird kritisiert, auch weil das neue Kommunikationsbüro mit Wolfgang Drexler die Situation nicht verbessert hat.

Juli: Rüdiger Grube bestätigt, dass „Stuttgart 21“ wesentlich teurer wird als geplant: Die Neubaustrecke wird um 865 Millionen Euro teurer, also 2,89 Milli-

arden Euro kosten. Mappus nennt diese Kostensteigerung „Überschaubar und begründbar“³, und ein Teil davon sei der Inflation geschuldet. Landesverkehrsministerin Tanja Gönner räumt Defizite beim Großprojekt S 21 ein und hält ein zusätzliches Gleis am Flughafen für notwendig, schlägt es aber, da zu teuer, nicht vor. SPD-Mitglieder fordern eine Denkpause bei „Stuttgart 21“.

August: Die Bürger bei der 38. Montags-Demonstration fordern einen Aufschub bei den Bauarbeiten und einen Bürgerentscheid, da sie gegen den Abriss der Seitenflügel und gegen die Fällung der alten Bäume im Schlossgarten sind und die Mineralquellen gefährdet sehen. Wolfgang Drexler erhält anonyme Morddrohungen. Großdemonstrationen rund um den Stuttgarter Hauptbahnhof finden vermehrt statt, die Angst der Politiker, bei der nächsten Wahl dafür abgestraft zu werden, wächst. Auch Prominente, wie der Schauspieler Wolfgang Sittler, engagieren sich öffentlich gegen S 21. Ein runder Tisch mit Gesprächen zwischen Gegnern und Befürwortern wird vorgeschlagen, jedoch wird als Bedingung von den Gegnern ein Baustopp genannt. Der wird von Ministerpräsident Stefan Mappus abgelehnt.

September: Die SPD will jetzt die Bürger über S 21 entscheiden lassen und möchte eine Volksbefragung durchführen, um dauerhaft den Protest zu befrieden. Der Protest wird immer professioneller und mithilfe einer Internetseite organisiert. Die Internetseite <http://www.Parkschuetzer.de> organisiert in Form eines sozialen Netzwerks in verschiedenen Proteststufen den Einsatz der Demonstranten. Kanzlerin Merkel betont die wirtschaftlichen Erfolge in Baden-Württemberg und möchte die Landtagswahl zur Bürgerbefragung über das umstrittene Bahnprojekt machen. SPD und Grüne fordern weiter einen Bürgerentscheid. Wolfgang Drexler tritt als Projektsprecher von „Stuttgart 21“ zurück. Trotz massiven Widerstands der „Stuttgart 21“ Gegner werden die ersten Bäume im Schlosspark gefällt.

Am 30. September 2010 kommt es zu massiven Ausschreitungen zwischen den Demonstranten und der Polizei. Demonstranten filmen mit ihren Handys die Ausschreitungen, und der Livestreaming Dienst CamS21 überträgt diese im Internet. Über soziale Netzwerke, wie Twitter, facebook, blogs auf Nachrichtenseiten verbreiten sich die Informationen rasend schnell, auch Falschmeldungen über den Tod einer Demonstrantin werden verbreitet. Als Schüler einen Polizei-LKW besetzen, der mit Absperrgittern beladen ist, werden sie mit Pfefferspray von den Einsatzkräften vertrieben. Die Lage zwischen den Demonstranten und

³Süddeutsche Zeitung 28. Juli Bericht „Stuttgart 21 wird teurer“ von Dagmar Deckstein

Polarisierung im politischen Diskurs

Eine Netzwerkanalyse zum Konflikt um „Stuttgart 21“

Nagel, M.

2016, XIV, 200 S. 37 Abb. in Farbe., Softcover

ISBN: 978-3-658-11224-0