

Rede von **Hartmut Bäumer**, ehem. Amtschef im Verkehrsministerium und ehemaliger Vorstandsvorsitzender von *Transparency International Deutschland e.V.*, auf der 809. Montagsdemo am 15.6.2026

Liebe Montagsdemonstrantinnen und Demonstranten, meine sehr geehrten Damen und Herren¹,

ich spreche heute zu Euch und Ihnen im Zeichen des Respekts und der Anerkennung Ihrer Standhaftigkeit und Überzeugungstreue. Die Würfel in Sachen Bau Stuttgart 21 – 2031 trifft es besser – sind leider weitgehend gefallen. Wie wir wissen, anders als Sie und ich und viele andere dies zu Beginn der Ära Kretschmann vor 15 Jahren gewünscht haben. Dass Sie dennoch weiter jeden Montag hier stehen und Ihre Meinung zu dem Projekt verdeutlichen, schätze ich als ein weithin sichtbares Zeichen für aktiven Bürgersinn und Mahnmal dafür, wie in Zukunft Entscheidungen nicht getroffen werden sollten.

Dabei steht für mich nicht in Rede, dass die damalige Landesregierung nach dem Volksentscheid den Bau von S21 auch auf der „Grünen Seite“ akzeptiert hatte.

Ich weiß, dass Sie mit dieser Haltung der Grünen und besonders von Winfried Kretschmann und Winne Hermann sehr hadern und enttäuscht waren und sind. Zu groß waren die Hoffnungen und wohl auch die Illusionen auf einen Stopp von S21 nach dem Wahlsieg der Grünen und Kretschmanns. Warum die Hoffnungen nicht in Erfüllung gingen und wie dies der demokratischen Entwicklung in unserem Land geschadet hat, das habe ich zwischen 2011 und 2014 als Amtschef im Verkehrsministerium, dem MVI, hautnah erfahren und über diese Erinnerungen möchte ich heute sprechen.

Ich habe mich nach einiger Überlegung aus drei Gründen entschlossen, heute hier zu sprechen: Ich möchte Ihnen mein Verständnis für Ihren Protest vermitteln, ich möchte nachzeichnen, warum es zu der Haltung der Grünen im Laufe des Prozesses gekommen ist, und zum Dritten und wichtigsten, um meine Kritik am Verfahren des letztlich ausschlaggebenden Volksentscheids zu verdeutlichen, damit wir alle aus Fehlern lernen können.

Wie Sie sich vielleicht noch erinnern, war eine Bedingung für das Zustandekommen der Koalition aus Grünen und SPD die Lösung der kontroversen Position zu S21 über einen Volksentscheid. Beide Parteien einigten sich darauf, das Ergebnis als für sich und die Regierung verbindliches Votum anzusehen. Ein Kompromiss mit zwei entscheidenden Fehlern. Man einigte sich auf einen landesweiten Volksentscheid zu einer die Stadt Stuttgart und die Region betreffenden Frage und man unterließ Festlegungen darüber, wie konkret und transparent die Bevölkerung über das Für und Wider des Projekts informiert werden musste.

Es liegt auf der Hand, dass Bürgerinnen und Bürger aus Baden, Nordwürttemberg und Hohenzollern kaum direkt von der Planung zu S21 betroffen sind und deshalb wenig intrinsisches Interesse am Ausgang dieses Volksentscheids haben. Ganz anders ist dies für Bürgerinnen und Bürger aus Stuttgart und der Region. Juristisch betrachtet stellt sich bei einem Volksentscheid die Frage nach der Repräsentativität der befragten Bevölkerung für die aufgeworfene Fragestellung. Je weniger die zur Urne gerufenen Menschen mit der zur Entscheidung anstehenden Frage zu tun haben, je weiter entfernt sie räumlich leben, desto weniger repräsentieren sie die Gesamtheit der Betroffenen.

Der Volksentscheid in ganz Baden-Württemberg über eine regionale Frage entwertet den Sinn einer direkten Bürgerbeteiligung und schadet damit der demokratischen Legitimation des Ergebnisses.

Dies bedeutet nicht, dass bei einem anderen Zuschnitt des Raumes zwangsläufig ein anderes Ergebnis herausgekommen wäre, das Teilergebnis für Stuttgart im Volksentscheid macht das Gegenteil deutlich. Für die so wichtige Akzeptanz einer Entscheidung auch bei dem unterlegenen Teil spielt es allerdings eine wichtige Rolle, ob dieser sich in dem Ergebnis wiederfinden kann oder von Ortsfremden überstimmt fühlt. Das war hier für eine nicht geringe Zahl der Projektgegner der Fall.

Die Fragen drittens, wie dieser Volksentscheid zustande kam, ob mit der notwendigen Transparenz das Für und Wider offen dargelegt wurde, das sind Fragen, die mich als Amtschef des Verkehrsministeriums im

¹ Es gilt das gesprochene Wort

Jahre 2011 umgetrieben haben und die mich bis heute beschäftigen. Warum ist Transparenz, das Offenlegen des Für und Wider einer Entscheidung so wichtig? Letztlich geht es um Vertrauen der Bürgerinnen und Bürger in die Politik.

Vertrauen ist die unhintergehbare Grundlage demokratischer Staatsformen. Wird das Vertrauen der Bürgerinnen und Bürger in die argumentative Glaubwürdigkeit der verantwortlich Entscheidenden nachhaltig gestört, tangiert dies die demokratische Grundlage des Systems selbst und kann zu Erosionen führen, die die Legitimation staatlichen Handelns selbst in Frage stellen.

Wir leben heute in Zeiten, in denen von rechten Populisten Parolen in die Welt gesetzt werden, die bezwecken, unser demokratisches System zu diskreditieren und letztlich abzuschaffen. Um diesen Volksverdummern nicht Auftrieb zu geben, ist es wichtig, Fehler, die zu Vertrauensverlusten geführt haben, zu benennen, auch wenn es weh tut, und daraus für die Zukunft zu lernen. Darum geht es mir hier und heute.

Sie, meine Damen und Herren, sind nicht zu Wutbürgern geworden, die sich populistischen Parolen zu eigen gemacht haben. Sie stehen hier aus einer urdemokratischen Gesinnung und geben ihrer Überzeugung Ausdruck, dass bei Stuttgart 21 wichtige direktdemokratische Regeln nicht hinreichend beachtet wurden und damit ein Projekt ermöglicht wurde, dessen Fragwürdigkeit sich fortwährend bis in den letzten Wochen im Besonderen zeigt.

Natürlich haben sich in einer Demokratie Minderheiten den Mehrheitsentscheidungen im Parlament oder bei einem Volksentscheid unterzuordnen. Das ist meine Überzeugung und so habe ich auch als Amtschef und deutscher Beamter gehandelt. Das entbindet uns alle aber nicht davon, das Zustandekommen einer Entscheidung im Interesse einer Fehlervermeidung für die Zukunft noch einmal kritisch dahingehend zu betrachten, ob es sich um ein faires Verfahren gehandelt hat oder nicht.

Wie bekannt, wurde die CDU-FDP-Regierung unter Ministerpräsident Mappus 2011 abgewählt. Winfried Kretschmann, Gegner des Projekts S21, wurde Ministerpräsident einer Koalitionsregierung mit der SPD als Juniorpartner. Möglich wurde diese Koalition nur um den Preis eines Volksentscheids zu S21, wie ich zuvor schon ausgeführt habe. Die SPD war, wie CDU und FDP für das Projekt, die Grünen dagegen. Die Koalitionäre einigten sich darauf, sich in dieser Frage dem Willen des baden-württembergischen Wahlvolks unterzuordnen.

2011 gab es im Landtag eine dreiviertel Mehrheit der Befürworter von S21. Bei den vier Projektbeteiligten im Lenkungskreis, der Deutschen Bahn, dem Land BaWü, der Stadt Stuttgart und der Region waren die Machtverhältnisse ähnlich. Einzig der grüne Teil der Landesregierung sprach sich politisch gegen das Projekt aus. Diese Mehrheitsverhältnisse wirkten sich politisch auf die Art und Weise der Durchführung des Volksentscheids aus. CDU und FDP organisierten gemeinsam mit der SPD den Widerstand gegen den Abbruch des bis dahin weitgehend nur geplanten Projekts S21 im Landtag selbst und in der Kampagne zum Volksentscheid. Hierbei wurden sie tatkräftig unterstützt vom damaligen Bahnvorstandsmitglied Volker Kefer. Zentrale, für die Menschen im Land wichtige Entscheidungskriterien waren die erwartbaren Kosten und die Zeitdauer des Baus. Zu beiden Punkten scheuten die Befürworter eine transparente und auf Fakten beruhende öffentliche Auseinandersetzung. **Die Angst vor dem Souverän war größer als der eigene Glaube an die Überzeugungskraft des Projekts selbst!** An Gesamtkosten von etwa 4,6 Mrd. Euro und einer Bauzeit bis 2019 – später 2021 – durfte nicht gerüttelt werden.

Dem MVI, dem damaligen Verkehrsministerium, und mir als Amtschef lag demgegenüber ein ausführliches Gutachten der Münchner Bahnsachverständigen Vieregg-Rössler vor, wonach von etwa 7 Mrd. Euro ausgegangen werden müsse. 2015 korrigierten diese Sachverständigen und der Bundesrechnungshof die Zahl bereits auf etwa 10 Mrd. Euro nach oben. In Diskussionen mit den politischen Befürwortern und der DB war bereits die Nennung des Namens Vieregg-Rössler ein Tabu. Zu oft hatte gerade dieses Sachverständigenbüro Planungen der DB mit zutreffenden Zahlen durchkreuzt. Folgerichtig – aus DB-Sicht – lehnte sie es ab, über dieses Gutachten auch nur zu reden. Es wurde als interessengeleitete Fehlinformation oder gar als „Hirngespinnste“ notorischer Projektgegner abgetan. Der Lenkungskreis schloss sich dem an. Auf Veranlassung der SPD einigte man sich in der Landesregierung, dass das Vieregg-Rössler-Gutachten und andere kritische Berichte nicht offiziell durch das MVI in die öffentlichen Diskussionen eingebracht wurde, um die Koalition nicht zu gefährden. Die Anregung aus dem MVI, zumindest gegenüber den unbewiesenen Zahlenspielen der DB ein weiteres neutrales Gutachten einzuholen, lehnten die Projektbeteiligten ab.

Volker Kefer hielt stattdessen vor den Projektbeteiligten von Land, Region und Stadt, dem Leitungsgremium, bereits vor dem Volksentscheid im November 2011 regelmäßig seine von Charts gespickten Veranstaltungen ab, in denen er den Baufortschritt innerhalb der selbstgesetzten Fristen und die Kosteneinhaltung wortreich darlegte, aber Diskussionen zu Einzelheiten ablehnte. Für mich waren das „Kefers Märchenstunden“, weil Kefers Beschönigungen allen mir vorliegenden Informationen widersprachen. CDU, FDP und SPD wie die übrigen Projektbeteiligten sahen das – kenntnisfrei, aber politisch klar eingestellt – ganz anders. Neben dem Gutachten von Rössler hatte mir u.a. Hany Azer, der von Kefer abgelöste Chefplaner des Bahnhofs in einem vertraulichen Gespräch mitgeteilt, dass rein fachlich vor 2024 bis 2025 keine Züge im Bahnhof verkehren würden und auch die Kostengrenze von 4,6 Mrd. Euro nicht einzuhalten seien.

Alle diese belegbaren Tatsachen waren mindestens der Bahn bekannt und wurden ignoriert und konnten in die Kampagne des Volksentscheids dank SPD nicht offiziell durch die Landesregierung eingebracht werden. Meistens kommt die Wahrheit doch ans Licht, sagt ein Sprichwort. Bei S31 ist es viel gravierender: die Realität überholt selbst die schlimmsten Prognosen um Längen, wie wir wissen.

Mit dem einseitigen Informationsstand kam es zu dem bekannten Ergebnis im Volksentscheid. Ich behaupte an dieser Stelle nicht, dass es bei einer transparenten, die Risiken wie die Chancen gleichmäßig offengelegten Vorgehensweise zu einem anderen Ergebnis gekommen wäre, auch wenn einiges für ein deutlich besseres Abschneiden der Gegner spricht. Gelitten hat aber mit diesem Vorgehen aus Angst vor dem Souverän die Demokratie selbst und der Glaube daran, dass in ihr immer mit „offenem Visier“ gestritten wird.

Formell war mit dem Volksentscheid der Koalitionsabsprache genüge geleistet worden. Die ihm anhaftenden Fehler bei der Transparenz führen bis heute zu weitere Debatten über die Sinnhaftigkeit des Projekts. Der eigene Dünkel, alle anderen seien zu dumm oder eben ignorant, holt die Projektbefürworter immer wieder neu nein.

So musste die DB kurz nach dem Volksentscheid offen bekennen, dass S21 nach (angeblich) neuen Berechnungen doch etwa 2 Mrd. Euro teuer würde als bisher immer felsenfest von Herrn Kefer und den politischen Unterstützern aus CDU, FDP und SPD behauptet wurde. Volker Kefer lud mich nach dem Volksentscheid persönlich zu einem Frühstück in sein Vorstandsbüro im Bahntower in Berlin ein, um mich zu fragen, ob das Land den Eigenanteil an den Kosten entsprechend erhöhen würde. Ich konnte ihn nur staunend zurückfragen, ob er dies ernst meine, weil auch ihm klar sein müsse, dass dies das Ende der Regierung Kretschmann bedeuten würde. Kefer ging es wohl nur um eine formale Pflicht vor der anstehenden Aufsichtsratssitzung.

Im Zusammenhang mit der Aufsichtsratssitzung, bei der es um Ja oder Nein zum Weiterbau ging, hat die Unternehmensberatung PricewaterhouseCoopers GmbH (PWC) den Vogel abgeschossen bei der allgemeinen Desinformation. Gut ein Jahr nach dem Volksentscheid wurde von PWC 2013 dargelegt, dass der Rückbau von S21 1,6 Mrd. Euro kosten würde und damit teurer wäre als der Weiterbau. Dieses Gutachten wurde als zentrales Argument für den Weiterbau im Sinne der sprichwörtlich sparsamen schwäbischen Hausfrau in die Diskussion gebracht und verfehlte trotz allen bekannten anderslautenden Fakten seine Wirkung nicht. So teilte mir der damalige beamtete Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, der kritisch zu S21 eingestellt war, persönlich resigniert nach der Sitzung des Aufsichtsrates mit: „Was kann ich gegen ein Gutachten von PWC ins Feld führen?“

Das Kartenhaus aus politisch motivierten „Berechnungen“ brach danach zwar zusammen, hatte aber umfassend seinen Zweck erfüllt. Und PWC wahrscheinlich einen Millionenbetrag gebracht... leider nicht zum letzten Mal mit der sprichwörtlichen Haltung: „Wes Brot ich ess, des Lied ich sing.“

Liebe Montagsdemonstrantinnen und Demonstranten, eine faktische Desinformation durch Vorenthaltung wesentlicher Fakten führt zu Demokratieverdrossenheit und Abwendung von ihr. Um dieses Versagen öffentlich wach zu halten und um dies in Zukunft zu verhindern, dafür stehen Sie alle für mich hier jeden Montag, und ich selbst heute.

Meine Ausführungen sollten deutlich machen, wie schwierig es politisch wie persönlich sein kann, wenn man gegen geballte Unvernunft ankämpft. Mich haben auch persönliche Angriffe vor allem aus CDU und FDP ge- und betroffen, nachdem ich in einer Pressekonferenz deutlich gemacht hatte, dass die CDU-Regierungen seit Günther Oettinger alles darangesetzt haben, die absehbare Kostenentwicklung zu verschleiern.

Besonders Frau Razavi, die seit ein paar Wochen das Verkehrsministerium leitet, hat sich bei den Attacken auf die Projektgegner im Ministerium einen Namen gemacht, indem sie ihnen Täuschungsmanöver und Geldverschwendung zu Lasten der Steuerzahler durch Gutachteraufträge und vieles mehr unterstellte. Ich zitiere in Auszügen aus ihrer Rede im Landtag am 8.12.2011 nach dem Volksentscheid: *„Wer mit allen Tricks versucht hat, Stuttgart 21 zu torpedieren, hat jetzt endgültig verloren. Die Menschen sind auf Ihre Täuschungsmanöver nicht hereingefallen. Die Realität hat die grünen Gegner eingeholt... Gewonnen haben wir alle, weil das Land einen hoch modernen Bahnknoten zu einem überschaubaren Preis bekommt... Ihre Glaubwürdigkeit [die der Landesregierung] steht jetzt auf dem Spiel... Das ausgerechnet Sie [Ministerpräsident Kretschmann und Minister Hermann] dieses Projekt umsetzen müssen, ist ihr Schicksal. Eins ist klar: Wer nach der Volksabstimmung weiter die Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 in Zweifel zieht, über Alternativen nachdenkt, dafür weiter Gutachten bezahlt, weiter Personal auf Staatskosten bezahlt, um das Ganze zu hintertreiben, der ist ein Fall für den Rechnungshof“.*

Tja, sehr verehrte Frau Razavi, man trifft sich immer zweimal, wie es so richtig heißt. Nun übernehmen Sie das Chaos, für das Sie anders als ihr Vorgänger erhebliche Mitverantwortung tragen. Fehler machen wir alle, natürlich auch wir Grünen. Der Demokratie täte es gut, wenn Sie, Frau Ministerin, nun dazu stehen und sich zu den immer neuen schwierigen Wahrheiten und ihre Mitverantwortung äußern würden. Vielleicht waren Sie nur politisch motiviert gutgläubig. Dann sagen Sie dies und suchen das Gespräch mit denen, die ihre Glaubwürdigkeit heute nachvollziehbar in Zweifel ziehen.

Insgesamt, so scheint es mir, wäre es sinnvoll, wenn die Befürworter, das Land, die Region, die Stadt, die DB, einmal eine Pause zum Nachdenken einlegen würden. Die Gegner sollten überlegen, wie es ihnen gelingen könnte, mit den anderen doch noch ins Gespräch zu kommen. Nicht zuletzt die Stadt Stuttgart scheint mir aufgefordert, ihre inhaltlich wie kostenmäßig immer fragwürdiger werdenden Positionierungen zur Stadtentwicklung im Rahmen des Projekts S31 zu überdenken.

Sicher, das Projekt wird verwirklicht. Aber sollten man gerade heute, nach den neuesten desaströsen Entwicklungen nicht doch Alternativen zum alleinigen Verbleib des Tiefbahnhofs und zu erheblich kostengünstigeren Anbindung der Gäubahn ohne erneute Milliardenkosten für weitere Tunnelbauten ernsthaft in Erwägung ziehen? Heiner Geisler hatte schon 2010 gemeinsam mit dem Gutachter Sohler einen Kombibahnhof vorgeschlagen. Es dürfte sich lohnen, darüber noch einmal nachzudenken.

Zum Schluss noch ein persönlicher Satz zu den Grünen, denen ich bekanntlich angehöre. Ja, auch von den Grünen sind Fehler gemacht worden, die sie Glaubwürdigkeit bei Ihnen gekostet hat. Das begann möglicherweise mit zu positiven Positionierungen zur Verhinderung von S21 im Wahlkampf und setzte sich im Zusammenhang mit dem Volksentscheid und der Nachgiebigkeit gegenüber der SPD fort. Angesichts der Machtverhältnisse im Land konnten wir Grünen allerdings die Fehlentwicklung S21 meiner Meinung nach nicht verhindern. Vielleicht hätten die Verantwortlichkeiten dafür deutlicher herausgestellt werden müssen. Das dann allerdings um den Preis dauernder Unsicherheiten im Kabinett.

Trotz der von mir nachempfundenen Enttäuschung bei vielen Ihnen war es aus meiner Sicht sinnvoll, dass Winfried Kretschmann und die Grünen die Koalition mit der SPD eingegangen sind und aufrechterhalten haben. Kulturell wie politisch – auch im Verkehrsbereich – hat dies das Land positiv gestaltet und verändert. Ein Preis dafür war leider der schlechte Kompromiss zum Projekt S21 mit der SPD. Politik ist ein mehr als schwieriges Geschäft. Ich hoffe, Ihnen das ein wenig verdeutlicht zu haben.

Sie alle, meine Damen und Herren, stehen weiter dafür, dass die Mängel und Fehler in der politischen Entscheidung zu Stuttgart 31 offen benannt werden und damit unsere Demokratie lebendig bleibt. Dafür bin ich Ihnen mit Worten Wolf Biermanns dankbar:

„Du, lass Dich nicht verhärten in dieser harten Zeit,
Die allzu hart sind, brechen,
die allzu spitz sind, stechen
Und brechen ab sogleich...“

In diesem Sinne: machen Sie weiter, lassen Sie sich nicht verhärten, gerade heute brauchen wir Menschen wie Sie.

Unterstützerkonto der Parkschützer: Inhaber: Umkehrbar e.V. / IBAN: DE02 4306 0967 7020 6274 00
BIC: GENODEM1GLS. Es können keine Spendenbescheinigungen ausgestellt werden.