Das ist der Titel einer Analyse der Vorgänge um den Stresstest und Dr. Geißlers Rolle von Christoph Strecker, Richter a.D. und Mitglied der „AnStifter“. Lesenswert. Siehe unten. Manchem Leser gehen mit der Lektüre erst jetzt die Augen auf. NachDenkSeiten-Leser hatten schon im Oktober 2010 den besseren und damit schnelleren Durchblick zu Geißlers Rolle. Albrecht Müller.

Hier der veröffentlichte Text:

Christoph Strecker

Dr. Geißlers Hokuspokus oder so tun als ob

Alle Welt starrt wie das Karnickel auf die Schlange auf den Stresstest und hofft und fürchtet. Warum tun wir uns das eigentlich an? Er ist eine Folge der von Heiner Geißler moderierten Gespräche. Niemand ist verpflichtet, sich seinem Ergebnis zu unterwerfen.

Es wird nur so getan, als ob von dem Stresstest irgendetwas abhinge.

1. **Den ich rief, den Geißler, werd ich nun nicht los!**

   Im großen Erschrecken über die Eskalation des Konflikts durch den brutalen Einsatz der Polizei am 30. September 2010 suchten Befürworter und Gegner des Projekts „Stuttgart 21“ das Gespräch miteinander unter der Leitung von Heiner Geißler. Seine Aufgabe war es, das Gespräch zwischen den Trägern und Gegnern des Projekts zu moderieren. Er hat auch durchaus verdienstvoll die Faktenklärung moderiert, mit der Einschränkung, dass keineswegs – wie von den Gegnern erhofft und von der Bahn angekündigt – „alle Fakten auf den Tisch“ kamen.

   Obwohl es nicht Geißlers Auftrag war, den Konflikt zu entscheiden, wurde am Ende der Gespräche von ihm eine Meinungsäußerung erwartet, zu der er sich auch hinreißen ließ. Seither geistern seine Empfehlungen als „Schlichterspruch“ durch die Welt. Befürworter und Gegner des Tiefbahnhofsprojekts werden nicht müde, zu betonen, dass sie sich dem Spruch fügen werden.

   Spätestens seit Geißler am 04. Juli in Tübingen bei einer Podiumsdiskussion sagen konnte, der Bahnhof werde sowieso gebaut, wird es höchste Zeit, uns von ihm zu emanzipieren. Wenn Geißlers Mitwirkung über die zeitweilige Deeskalation hinaus nicht geeignet war, nachhaltig Frieden zu schaffen, dann sind wir wieder dort, wo die Bürgerinnen und Bürger von Wyhl und Wackersdorf waren, ehe sie die dortigen

Projekte durch ihren beherzten und friedlichen Widerstand zum Scheitern brachten. Dann mag die Polizei in Stuttgart eben die 17 Kilometer Wasserrohre bewachen, weil sie ja nie sicher sein kann, ob nicht doch jemand mit einem Akkubohrer unterwegs ist.

Was wir von Heiner Geißler bekommen haben, ist kein Spruch – es sind nur Sprüche!

Es wird nur so getan, als ob die Gespräche zu einem Ergebnis geführt hätten.

2. **Er hat ja gar nichts an!**

In Andersens Märchen „Des Kaisers neue Kleider“ musste erst ein Kind mit seinem gesunden Menschenverstand kommen, um zu sagen: Er hat ja gar nichts an! Ebenso ist es bei Heiner Geißlers Äußerungen. Es muss nur jemand sagen, dass sie nicht mehr sind als seine Privatmeinung.

Bei den Gesprächen wurde von allen Beteiligten und auch von Geißler selbst versäumt, seine Rolle zu klären. Er hat seine Erfahrungen mit Schlichtungen in Arbeitskämpfen auf die gemeinsame Erörterung von Stuttgart 21 übertragen. Bei der Schlichtung im Arbeitskampf geht es um einen Interessenausgleich zwischen den Tarifparteien. Der Schlichter erarbeitet einen als „Schlichterspruch“ bezeichneten Vorschlag, den die Parteien annehmen, ablehnen oder als Basis für weitere eigene Verhandlungen benutzen können. Er ist für niemanden verbindlich. Wird er nicht angenommen, ist die Schlichtung gescheitert, die Friedenspflicht endet, der Arbeitskampf kann weitergehen.

Solch eine Schlichtung waren die von Geißler moderierten Gespräche nicht. Die Verhandlungsdelegationen der Projektgegner sprachen nicht für Interessengruppen in einem Verteilungskampf, sondern für die von ihnen vertretenen Belange des Gemeinwohls. Geißlers Empfehlungen sollten auch keinem Interessenausgleich dienen, sondern den Protest abfedern.

Im Laufe der Zeit muss Geißler selbst zu der Einsicht gekommen sein, dass es mit der Autorität seines Spruchs wohl doch nicht so weit her ist; denn im Interview mit der Stuttgarter Zeitung am 17. Juni war plötzlich nicht mehr vom „Schlichterspruch“ die Rede, sondern von einer Vereinbarung: „Hier sind die Beteiligten, also die Projektträger, eine rechtliche Verpflichtung eingegangen… Insofern halte ich die Ergebnisse auch für rechtlich verbindlich. Das war eine vertragliche Festlegung.“

Wann, von wem und in welcher Form diese angeblichen Verpflichtungserklärungen abgegeben worden sein sollen, ist nicht erkennbar, es wird von Geißler auch nicht mitgeteilt.

Es wird nur so getan, als ob aus dem Ergebnis der von Geißler moderierten Gespräche Verpflichtungen für die Beteiligten resultierten.

3. **Empfehlungen als Mogelpackung**

Schon sprachlich ist klar, dass es sich nicht um eine Vereinbarung, sondern tatsächlich nur um Empfehlungen handelt. Im Text heißt es „Ich kann den Bau des Tiefbahnhofs nur befürworten, wenn …“; „… halte ich … folgende Verbesserungen für unabdingbar …“. Abschließend bezeichnet Geißler seine Empfehlungen ausdrücklich als „Vorschläge“: „Diese von mir vorgetragenen Vorschläge in den Ziffern 11 und 12 werden von beiden Seiten für notwendig gehalten.“

Von einer Vereinbarung ist nirgends die Rede.

Nachdem die Bahn allerdings immer wieder vorgibt, sich an die Empfehlungen halten zu wollen, lohnt sich ein Blick in deren Wortlaut:

Die größte Aufmerksamkeit genießt derzeit Geißlers Forderung nach einem so genannten „Stresstest“:

> 12. Die Deutsche Bahn AG verpflichtet sich, einen Stresstest für den geplanten Bahnknoten Stuttgart 21 anhand einer Simulation durchzuführen. Sie muss dabei den Nachweis führen, dass ein Fahrplan mit 30 Prozent Leistungszuwachs in der Spitzenstunde mit guter Betriebsqualität möglich ist. Dabei müssen anerkannte Standards des Bahnverkehrs für Zugfolgen, Haltezeiten und Fahrzeiten zur Anwendung kommen. Auch für den Fall einer Sperrung des S-Bahn-Tunnels oder des Fildertunnels muss ein funktionierendes Notfallkonzept vorgelegt werden. Die Projektträger verpflichten sich, alle Ergänzungen der Infrastruktur, die sich aus den Ergebnissen der Simulation als notwendig erweisen, bis zur Inbetriebnahme von S 21 herzustellen. Welche der von mir vorgeschlagenen Baumaßnahmen zur Verbesserung der Strecken bis zur Inbetriebnahme von S 21 realisiert werden, hängt von den Ergebnissen der Simulation ab.

Geißlers Empfehlungen, die „von beiden Seiten für notwendig gehalten“ werden (Zif. 12 letzter Satz), umfassen weitere Punkte, die zu Unrecht in der öffentlichen Wahrnehmung neben dem Stresstest in den Hintergrund getreten sind:

> 11.3. Die Gäubahn bleibt … erhalten und wird leistungsfähig … angebunden.
>
> 11.4. Im Bahnhof selber wird die Verkehrssicherheit entscheidend verbessert. Im Interesse von Behinderten, Familien mit Kindern, älteren und kranken Menschen müssen die Durchgänge gemessen an der bisherigen Planfeststellung verbreitert [werden], die Fluchtwege sind barrierefrei zu machen.
>
> 11.5. Die bisher vorgesehenen Maßnahmen im Bahnhof und in den Tunnels zum Brandschutz und zur Entrauchung müssen verbessert werden. Die Vorschläge der Stuttgarter Feuerwehr werden berücksichtigt.
>
> 11.6. Für das Streckennetz sind folgende Verbesserungen vorzusehen:
>
> - Erweiterung des Tiefbahnhofs um ein 9. und 10. Gleis
> - Zweigleisige westliche Anbindung des Flughafen-Fernbahnhofs an die Neubaustrecke
> - Anbindung der bestehenden Ferngleise von Zuffenhausen an den neuen Tunnel von Bad Cannstatt zum Hauptbahnhof
> - Ausrüstung aller Strecken von S 21 bis Wendlingen zusätzlich mit konventioneller Leit- und Sicherungstechnik.

Heiner Geißler kam bei der Schlichtung zu dem Ergebnis, Stuttgart 21 werde realisiert, allerdings als „Stuttgart 21 plus“ mit den genannten Verbesserungen. Die Möglichkeit, dass die Bahn sich um ihre vermeintliche vertragliche Festlegung nicht scheren werde, hat er vielleicht – so mag man zu seinen Gunsten annehmen – gar nicht in Betracht gezogen.

Erst wenn die Planungen einschließlich Kostenkalkulation diesen Erfordernissen

angepasst sind, erst wenn die eventuell erforderlichen Genehmigungen beantragt und auch erteilt sind, lässt sich feststellen, ob die genannten Verbesserungen im Rahmen der bestehenden Planungen überhaupt möglich und wie hoch die damit verbundenen Kostensteigerungen sind. Das aber ist Voraussetzung für eine rationale Beantwortung der Frage, ob das Projekt sinnvoll und wirtschaftlich vertretbar fortgesetzt werden kann. Bisher hat die Bahn nicht einmal mitgeteilt, welche Schritte bezüglich der weiteren Verbesserungen sie überhaupt eingeleitet hat.

Die Bahn wird ihre vom Schlichter beschworene Verpflichtung also keineswegs bereits damit erfüllt haben, dass sie der Öffentlichkeit eine Vorführung präsentiert hat, die sie „Stresstest“ nennt.

Von derartigen Erklärungen und Forderungen Heiner Geißlers ist aber nichts zu vernehmen. Mit der vertraglichen Verpflichtung scheint es wohl doch nicht weit her zu sein.

4. **Hokus Pokus Fidibus**

   Es wird nur so getan, als ob durch einen Stresstest objektive Informationen über den Wert von Stuttgart 21 gewonnen werden könnten.

   Ein „Test“ ist ein Verfahren, um intersubjektiv überprüfbare Aussagen über Eigenschaften eines Untersuchungsobjekts zu gewinnen. Das kann die Kenntnisse von Schülern in einem bestimmten Schulfach ebenso betreffen wie physikalische Eigenschaften von Materialien oder eben auch die Leistungsfähigkeit eines Bahnhofs. Methodische Voraussetzung für jede derartige Messung ist zunächst die Klärung der Eigenschaften, über welche eine Aussage getroffen werden soll, weiterhin ein Katalog der beobachtbaren Kriterien, aus deren Vorliegen Schlüsse auf das Vorliegen der Eigenschaften gezogen werden können, und schließlich eine intersubjektiv überprüfbare Methode der Messung mit vorher festgelegten Maßeinheiten. Die inter-subjektive Überprüfbarkeit ist Voraussetzung dafür, dass die Ergebnisse diskutiert und gegebenenfalls auch von jemandem akzeptiert werden können, dessen bisherige Meinung durch sie widerlegt wird.

   Bisher hatte es nicht den Anschein, dass ein methodisch sauberer und konsensfähiger Test geplant sei. Die Bahn beabsichtigt wohl eher, eine eindrucksvolle Vorführung der Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs zu machen und danach alle Debatten zu beenden. Ob Geißler an eine bloße Vorführung oder an einen echten Test gedacht hat, ist seinen bisherigen Äußerungen kaum klar zu entnehmen. Vermutlich hat er sich zunächst gar

keine methodischen Gedanken gemacht.

Für den gesunden Menschenverstand ist es nicht einsehbar, dass auf 8 Gleisen mehr Leistung und Qualität möglich sein sollen als auf 16 Gleisen, seit die Züge an beiden Enden Triebköpfe haben und das Wenden daher kaum zusätzlichen Zeitaufwand erfordert.

Wenn das nun gleichwohl bewiesen werden soll, dann drängt sich die Frage auf, ob dabei wohl auch alles mit rechten Dingen zugeht und es sich nicht um ein großes Hokuspokus handelt. Sie drängt sich besonders deshalb auf, weil die Bahn es sehr an Kooperation mit den Kritikern und an jeder Transparenz mangeln lässt.

Ein solches Verfahren erinnert sehr an die Zaubertricks, mit denen im Variété gelegentlich die Leute verblüfft werden.

So bin ich der Frage nachgegangen, was eigentlich die Präsentation des „Stresstests“ von der Vorführung eines Zauberkunststücks unterscheidet. Das Ergebnis meiner Überlegungen ist: Die Übereinstimmungen sind frappierend. Geißler und die Bahn müssen wohl noch einiges bieten, wenn das, was uns da vorgeführt wird, mehr sein soll als ein Hokuspokus.

Ein Zaubertrick besteht in der Regel aus den folgenden Elementen:

1. Ankündigen, was geleistet werden soll oder auch überraschender Trick:
   Eine Frau wird zersägt; oder
   eine weiße Maus verschwindet im Zylinder, wird in einen Tennisball verwandelt, kommt danach aus dem Ärmel
2. Bedingungen manipulieren:
   Gerätschaften herrichten
3. Vertrauen einfordern:
   Die Zuschauer dürfen sich von einem Teil der Randbedingungen überzeugen, z.B. davon, dass der Zylinder leer ist
4. Verbergen:
   Geschicklichkeit, Gerätschaften (Spiegel, doppelter Boden usw.)
5. Ablenken:
   Aufmerksamkeit auf etwas Unwichtiges lenken, damit die Zuschauer nicht auf das Wichtige achten
6. Schnelligkeit:
   Fingerfertigkeit verhindert Beobachtung

7. Trick nicht offenbaren:
   Für das Publikum gibt es keine Möglichkeit, die Bühne und die benutzten Vorrichtungen nachträglich zu untersuchen, um den Trick zu durchschauen

Diese Elemente können wir nun mit dem vergleichen, was uns als „Stresstest“ vorgeführt werden soll:

1. Angekündigt wird ein Leistungsvergleich:
   Der Tiefbahnhof leistet 30 % mehr als Kopfbahnhof.
2. Manipuliert wird der Vergleichsmaßstab:
   Nicht ein optimal funktionierender Kopfbahnhof, sondern die derzeitige faktische (reduzierte) Leistung wird als Grundlage für den Leistungsvergleich genommen.
3. Vertrauen einfordern:
   Durch die Berufung auf die demokratische Legitimation, das vorausgegangene Verfahren und das bestehendes Baurecht soll die Kritik diskreditiert werden. Die Implizite Maxime lautet: „Im Prinzip ist alles in Ordnung, sofern der Test nicht noch unvorhergesehene Probleme offenbart“.
4. Verbergen:
   Falsche Angaben machen und Informationen verweigern zu den bestehenden Risiken und voraussichtlichen Kosten des Projekts sowie zum Programm des Tests
5. Ablenken:
   Beschimpfungen der Gegner des Projekts, Drohung mit finanziellen Forderungen.
6. Schnelligkeit:
   Keine ausreichende Zeit zur Analyse dessen, was gemessen werden soll, der Vorgaben und der Messungen; finanzielle Forderungen für Verzögerungen.
7. Trick nicht offenbaren:
   Das Programm des Tests wird nicht offen gelegt.

Bei diesen vielen Übereinstimmungen stellt sich ernsthaft die Frage: Gibt es denn überhaupt keinen Unterschied zwischen diesem so genannten Stresstest und einem Zauberkunststück?

Doch, einen Unterschied gibt es: Ich habe noch nie davon gehört, dass nach der Vorführung eines Zaubertricks ein Gutachter bestätigt hätte, die Frau sei tatsächlich zersägt worden.

Christoph Strecker ist Richter a.D. und Mitglied der AnStifter