

Klaus Gietinger

Der Pazifismus hat Auschwitz erst möglich gemacht.

Heiner Geißler, 15. Juni 1983 im Deutschen Bundestag

Heiner Geißler war schon immer ein Zyniker. Die Gegner des Krieges waren schuld an der Ermordung der Juden, sagte er 1983 im Bundestag. Das glaubt er laut Westdeutschem Rundfunk noch heute. Nein, nicht die Militaristen, nein, nicht die Großagrarier und Kapitalisten, die den Weimarer Parlamentarismus hassten, nein nicht Ernst Jünger und die faschistischen Literaten. Nein, auch nicht die SPD-Führer, die – zusammen mit den Militaristen – die Revolte von 1918/19 im Blut erstickten, weil sie die Revolution nicht wollten. Auch nicht die KPD, die sich stalinisieren ließ und die SPD für den schlimmeren Gegner als die Faschisten hielt. Schon gar nicht die vielen Kleinbürger, Handwerker, Bauern, Arbeitslosen und Subproletarier, die Hitler wählten, für ihn nach Moskau marschierten. Die tatenlos zusahen, als ihre jüdischen Nachbarn abgeholt wurden, die sich deren Häuser, Möbel und Klamotten für ein paar Mark ersteigerten. Nein, auch nicht die Ärzte, die Juden und Slawen lebendig ausweideten. Nein, nein. Ossietzky war's, der Pazifist, der dann im KZ starb.

Er habe doch die Pazifisten in England und Frankreich gemeint, hat Geißler später abgewiegelt – deren *Appeasement-Politik*. Als ob die Pazifisten in England und Frankreich für Auschwitz schuldig wären und nicht die Deutschen! Als ob der britische Premier Chamberlain, der 1938 die Tschechoslowakei an Hitler – für den er Sympathien hatte – verkaufte, ein Pazifist gewesen wäre.

Stellen wir Geißler vom Kopf auf die Füße: Nicht Pazifismus hat Auschwitz möglich gemacht. *Appeasement* hat die Nazis jedoch ermuntert.

Geißler ist immer noch Zyniker. In Stuttgart war er es, der auf *Appeasement* setzte: auf die Nachgiebigkeit, die halb-gare Zustimmung der S 21-Gegner zu seinem Schlichtungsspruch. Damit soll S 21 möglich werden. Dass es am Ende nicht mal ein „S 21 Plus“, sondern S21 pur wird, hat Geißler mit einem geschickten Haken am Ende der Schlichtung ermöglicht: Der

„Stresstest“ wird von der Bahn durchgeführt. Und von der Bahn bezahlt. Das Ergebnis wird sein: Eine doppelgleisige Kurve am Flughafen oder in Wendlingen (nur eine von beiden, garantiert) genügt, um S 21 zu S21plus zu veredeln. Das 9. und 10. Gleis wird als Option ausgegeben. Es wird nie gebaut, weil der Beton-Trog nur für acht Gleise vorgesehen ist. Die Stiftung sorgt ein paar Hartz IV-Quartiere auf den abgeräumten Flächen. Es wird nicht ganz so hoch gebaut und eine Frischluftschneise pseudo-gewahrt. Von den 250 Bäumen werden 200 für krank erklärt (nach einigem Widerstand sind es nur 180; die restlichen 70 werden umgesetzt). Nach der Landtagswahl koalitiert ein Mapus (er galt vor kurzem noch als politische Leiche) mit der seit langem halbverwesten SPD. Grube-Merkel privatisieren bald darauf die Bahn. Warum tauchte in der Schlichtung das Thema „Bahnprivatisierung“ nicht auf? Warum war Bodenspekulation nur am Rande ein Thema? Warum glänzte der Autoverkehr durch Abwesenheit?

Bei S21 geht es zu allerletzt um Bahnverkehr. Mit S 21 verfolgt werden zwei hochpolitische und höchst gewinnträchtige Zwecke verfolgt:

1. Immobiliengewinne, Kapital-Verwertung und Privatisierung
 2. Die Steigerung einer Mobilität auf Grundlage fossiler Ressourcen, also Auto21 ergänzt um die ungebremste Ausweitung des Flugverkehrs.
- Zum zweiten Komplex ein paar unvollständige Bemerkungen.

Der Stuttgarter Bahnhof, der Bonatz-Bau (1914-1928), ist, bei aller Liebe, ein prä-faschistisches Projekt. Er nimmt schon die Blockform der Nazis, die spätere Brutalität in Stein, vorweg. Gleichwohl ist er nicht prä-faschistischer als Elsaessers Großmarkthalle in Frankfurt (1928), die (ihrer Schienen beraubt) derzeit zur Eingangshalle der europäischen Zentralbank kastriert wird. Oder Poelzigs IG-Farben Bau (1928-31), ebenfalls in Frankfurt, der durch den Einzug der Uni gerettet wurde. Es sind aber eben nur prä-faschistische Bauten, die die Neue Sachlichkeit, oder Spuren von ihr (Bonatz würde das ungern hören) als positives Architektur-Merkmal in sich tragen. Eine Modernität, die den Nazis zu modern war. Die Nazis, die übrigens schon früh in Frankfurt wie in Stutt-

gart einen Durchgangsbahnhof bauen und die Kopfbahnhöfe abreißen wollten. Hitler war ein Autonarr. Er hat die Motorisierung in Deutschland entschieden gefördert. Er ließ den Kraft-durch-Freude-Wagen, den „Volkswagen“, entwickeln. Er zog den Autobahnbau durch (bis ihn sein Vernichtungskrieg hinderte). Und er schuf die Straßenverkehrsordnung. Eine heute noch gültige Ordnung, die viel schlimmer ist als jeder Schießbefehl. Sie verschafft dem Auto die eingebaute Vorfahrt. Sie macht die Straßen zu Todesstreifen, weil das Kfz dort bevorrechtigt ist und weil jeder Fußgänger, der ihn betritt und überfahren wird, deswegen selber schuld ist. Erfahrene Juristen wissen, dass jede Tötung mit dem Auto ausgeführt, nie und nimmer als Mord, Totschlag oder wenigstens Körperverletzung mit Todesfolge verfolgt wird, sondern höchstens als fahrlässige Tötung und dass selbst hier nicht die volle Härte des Gesetzes (fünf Jahre Knast) ausgeschöpft wird, sondern die Tötung mittels Blech meist mit einer geringen Geldstrafe oder einer geringen Bewährung geahndet wird. Wenn ich einen umbringen wollte, würde ich ihn überfahren.

ZURÜCK ZU S 21. Der Stachel im Fleisch Stuttgarts ist nicht das Gleisvorfeld des Hauptbahnhofs. Es sind die den Bahnhof umgebenden Stadtautobahnen. Sie verlärmten die Stadt. Sie produzieren den Dreck und die Verkehrstoten. Doch sie werden weder untertunnelt, noch reduziert, noch geschlichtet.

Der blasierte S21-Architekt Ingenhoven erzählte vor Jahren, warum er den Bahnhof baue: Weil die großen Hallen für die Dampflok gewesen seien; die gäbe es nicht mehr. Kein Dampf = mehr Platz: Züge und Menschen können unter die Erde gebracht werden. Der Begriff *tabula rasa* spielt hier eine wichtige Rolle: Man müsse erst wirklich alles platt machen, um das wirklich Neue und Gute bauen zu können, meinte Ingenhoven. Er steht damit in der Tradition von Le Corbusier, einem futuristischen Brescheschlager für das Auto. Nicht zuletzt deswegen nannte Speer junior ihn kürzlich als Vorbild für seinen Vater, sehr zum Erstaunen des Interviewers, der so wenig begriff wie die Gegner von S 21 das Ergebnis der Schlichtung begriffen haben.

S21. Auto21. Appeasement21



Montage: J-Römer

Hitler wollte auch in seinem Germania-Berlin einen riesigen Durchgangsbahnhof. Er wollte dort Autobahnen, Nord-Süd-Magistralen, wie in Stuttgart. Der Führer hat sich längst die Kugel gegeben, doch Krieg und Nachkrieg machten Tabula rasa in den Städten. Die autogerechte Stadt ist Hitlers Germania ohne die Kuppel. Stuttgart 21 dient ihr, wie die Stadtautobahnen, die U-Bahnen, die City-Ringe, ja auch die Alibi-Fußgänger- und die Alibi-Tempo 30 Zonen.

Aus Warschau wollte Hitler, der gescheiterte Architekt, ein Autobahnkreuz machen – ohne die Stadt. Die sollte komplett

platt gemacht werden. Bei Berlin, München, Stuttgart und in anderen „arischen“ Großstädten sollte die Stadt zur Ergänzung der Autobahnen dienen. Judenfrei. Stuttgart soll schienenfrei werden. Keine Eisenbahn, keine Tram, die noch oberirdisch verkehrt. Für den Mercedes-Stern auf dem amputierten Bonatz-Bau gilt „Oben bleiben“ – als Zeichen dafür, wer den Kampf gewonnen hat.

Es bleibt das Auto. Hitlers Lieblingskind und das der Deutschen. Seit einem halben Jahrhundert wird das Kind exportiert. Weltweit fungiert es als Massenvernichtungswaffe. Millionen sterben. Der Tod

auf der Straße ist Deutschlands bester Exportartikel.

Wer zögerte, zu sagen, die sieben Schlichtungs-Schwaben hätten ihren Teil dazu beigetragen? S21 heißt Auto21. S21 plus meint Auto21 plus Elektro-Autos in der green city. „Besser wie nix“, sagte der grüne Schwabe Wölfle zum Abschluss der Schlichtung. Irgendwie hat er recht.

Klaus Gietinger ist Drehbuchautor, Filmregisseur und Sozialwissenschaftler. Filme u. a.: „Daheim sterben die Leut“ (1984); mehrere „Tatort“-Krimis; „Heinrich der Säger“ (2000). Bücher u.a.: „Der Konterrevolutionär. Waldemar Papst – eine deutsche Karriere“ (2008); „Totalschaden. Das Autohasserbuch“ (2010).