

Liebe Freundinnen und Freunde!

Viel passiert in Sachen Stuttgart21 + Umfeld. Das „entschuldig“ auch die Länge dieses Newsletters. Auch wenn wieder viel unerwähnt bleibt. Die skandalöse Nicht-Entscheidung des VGH Mannheim zum Nicht-Brandschutz... das eskalierende Bahnchaos, das man besser S21-Bahnchaos nennen sollte, dann die Hiobsmeldungen über erneute Verteuerung des Projekts und erneute Verschiebung des mantramäßig beschworenen Eröffnungstermins.

Die schnelle Abfolge der Skandaloffenbarungen ist wohl damit zu erklären, dass für das Projekt und all die Fakes, die immer noch stur wiederholt werden, allmählich die Stunde der Wahrheit schlägt.

Die **Meldung über das VGH-Urteil** hat es nur kurz und begrenzt auf die Ebene der öffentlichen Wahrnehmung geschafft. Das Risiko eines Tunnels ohne Brandschutz wird wohl erst zur Schlagzeile, wenn es eintritt. Solange lässt es sich gut verdrängen und leugnen. Dabei geht es nicht einmal nur um die Hunderte Menschen, deren Leben bei dem wahrscheinlichkeitsstechnisch fast sicheren Brandfall eines Tages auf dem Spiel stehen, sondern es geht auch um eine elementare Demokratiefrage: kann es in einem Rechtsstaat möglich sein, dass eine so existenzielle Frage, ob ein 100 km Tunnelnetz sicher ist oder nicht, keiner rechtlichen Prüfung mehr zugänglich sein soll. Immerhin hat der VGH ja nicht einmal die Berufung zugelassen gegen seine Entscheidung, den Brandschutz nicht zu verhandeln. Ein Land, in dem so etwas möglich ist, sollte kleine Brötchen backen, wenn es Demokratiestandards anderer Länder einforderteinlässt – oder besser: die eigenen einhalten!

Dazu Kontext-Beitrag [hier](#).



Karikatur: Kostas Koufogiorgos

Das Aktionsbündnis, bzw. die Kläger, werden eine Nichtannahmebeschwerde einreichen und diskutieren bereits mit einschlägig qualifizierten Juristen die Möglichkeit des Gangs zum Bundesverfassungsgericht.

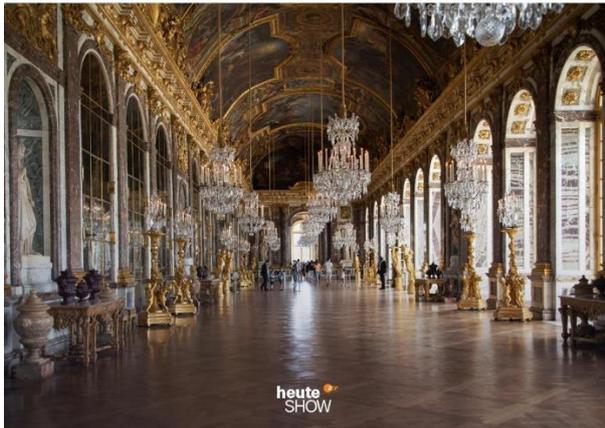
Die sich häufenden **Meldungen über den drohenden S21-Engpass** sind medial auch meist nur ein Strohfeder. Eigentlich ein klarer Fall, aber die Bahn zündet fast täglich ihr Propagandafeuerwerk, gern kolportiert von den Stuttgarter Zeitungen (außer natürlich der Beitrag in [kontext](#)) und gern ignoriert vom Rest der Welt. Die Kritiker*innen sagen halt so und die Bahn so. Dann liegt die Wahrheit vielleicht in der Mitte. Diese wohlfeile Haltung, diese Faulheit, sich auf die Sache einzulassen, wird ihr Ende finden, wenn auch hier die nahende Stunde der Wahrheit schlägt, dann nämlich, wenn das Ganze (nicht) in Betrieb gehen wird, einfach weil es nicht funktioniert.

Anders bei den **Meldungen über die erneute Kostensteigerung und Verschiebung der geplanten Eröffnung**. Hier lässt sich nichts mehr abstreiten und verdrängen: Die Rechnungen der vielen Firmen und Subs müssen halt bezahlt werden und die Vorbereitungen für den geplanten Eröffnungstermin am 1.1.2026, von den Fahrplänen bis zu den sicher hochbezahlten Musikern bei der Eröffnungsfeier, müssen rechtzeitig angegangen oder eben gecancelt werden. Dementsprechend schafften es die

Meldungen über Mehrkosten und Verspätungen bis in die erste Medienliga, befeuert von den Meldungen über gleichzeitige Nachrichten über Boni-Bereicherungen für die Schlechtleistungen des Bahnvorstands. Überregionale Zeitungen berichteten, sogar die bei S21 sonst zurückhaltende taz kommentierte: „Der Bahnvorstand ist verantwortlich für Milliardenschulden, die auch durch völlig überflüssige Großprojekte wie etwa Stuttgart 21 entstehen, die finanziell total aus dem Ruder laufen. Auch die Tagesschau und natürlich die Gilde der Satiriker griffen das Thema auf, wie die heuteshow:

**Die Kosten für Stuttgart 21 steigen um
1,7 Milliarden Euro auf rund 11 Milliarden Euro.**

**Hier exklusives Fotomaterial vom bereits fertigen
Raucherbereich neben Gleis 12:**



Und auch Mario Barth, der genüsslich den Wettbewerb um das Dümme und teuerste Großprojekt verfolgt, hat wieder die Recherchen und Kontakte aufgenommen.

Sehr kompetenter Beitrag von Ralf Wurzbacher in [JungeWelt](#). Zitat:

„Bei Deutschlands irrsinnigstem Bahnprojekt, so wie eigentlich bei jedem deutschen Großprojekt, spielt Geld einfach keine Rolle. Wurde erst einmal losgeplant, macht der Kämmerer Urlaub auf Lebenszeit. Denn wo es ohne Ende abzuzocken gibt, kennt der Schaden für die Allgemeinheit keine Obergrenze.“

[Bürgerbahn Denkfabrik zu BVerfG-Urteil](#): „Wir fordern, dass endlich umgedacht wird! Zu allgemein bahnpolitischen Fragen, wie jetzt das Schuldenbremsenurteil des BVerfG, äußerts sich nach der Devise „Stuttgart21 ist überall“ das Bündnis „Bürgerbahn-Denkfabrik für eine starke Schiene“, deren Mitglied auch das Aktionsbündnis gegen Stuttgart21 ist:

„Anstatt sich in der Planung viel zu teuer und meist verkehrlich zweifelhafter und sogar kontraproduktiver Projekte zu verlieren, ist nach jahrelangen Versäumnissen endlich das Tagesgeschäft in Ordnung zu bringen. Es wäre ein Unding, in Zeiten leerer Kassen an den fragwürdigen DB-Monsterprojekten festzuhalten, die den Fahrgästen nichts bringen.“ **Luigi Pantisano** von der Fraktion im Stuttgarter Gemeinderat hat angesichts der Nachrichtenlage kurzfristig seinen [Beitrag auf der 688. Montagsdemo](#) am 11. Dezember umgewandelt und eine Brandrede gegen die S21-Verantwortlichen und deren „Lügen, Lügen und nochmals Lügen!“ gehalten und bei der Gelegenheit auch angekündigt, dass sich die LINKE, wie sicher auch SÖS, im bevorstehenden Gemeinderatswahlkampf dieses Themas annehmen werden. Dass sich selbst angesichts dieser Entwicklungen, bei denen, die diese Suppe eingebrockt haben, keine Bereitschaft zur Übernahme von Verantwortung zu erkennen ist, wurde auf diese Montagsdemo sicht- und hörbar: deutlich mehr Teilnehmer bei Kundgebung und Demozug und lautere und längere „Oben bleiben“, „Lügenpack“ und „Luegebeitel“-Sprechchöre.

Das Aktionsbündnis hatte in einer [Pressemitteilung](#), gefordert, die Verantwortlichen für S21 und Bahnchaos auch persönlich zur Rechenschaft zu ziehen: „Wir fordern die Einrichtung von

Untersuchungsausschüssen auf allen Ebenen, sowie strafrechtliche Ermittlungen, auch mit der Konsequenz, dass die jetzigen bzw. damaligen Entscheidungsträger persönlich in Regress genommen werden“, so Bündnissprecher Dieter Reicherter.



Karikatur: Kostas Koufogiorgos

Viele weitere S21-Karikaturen von Kostas [hier](#) !

Die lange Vorgeschichte der Auseinandersetzung mit **Lug und Betrug der Verantwortlichen**

2019 endete (vorläufig) der Versuch dem betrügerischen Gebaren der Bahn juristisch beizukommen. Der Grüne Berliner Justizsenator Dirk Behrendt wies die Beschwerde gegen die Einstellung der Ermittlungen der Berliner Staats- und Oberstaatsanwaltschaft zurück. Deren hahnebüchene Begründung: die Angezeigten hätten durch den Weiterbau von S 21 nicht nachweislich eine Schädigung der Bahn in Kauf genommen. Hintergründe und Chronologie [hier](#). Anzeigersteller waren damals Dr. Eisenhart von Loeper, Rechtsanwalt und seinerzeit Sprecher des Aktionsbündnisses gegen S21 und Dieter Reicherter, heutiger Bündnissprecher und selbst ehemaliger Staatsanwalt und Vorsitzender Richter am Landgericht Stuttgart a.D.

In diesem Zusammenhang erinnerten sich viele, so auch der Bahnexperte und freie Journalist Thomas Wüpper, einer Rede von Toni Hofreiter, damals Vorsitzender des Bundesverkehrsausschusses und Nr.1 der Grünen Bundestagsfraktion bei Bahnthemen, 2013 auf der [159. Montagsdemo](#).



Hofreiter berichtete auf der Basis von Insiderinformationen über genau die Kostenentwicklung, die fast punktgenau inzwischen von der DB eingeräumt wurde.

Hier Wüppers Beitrag, der am 8.12. online nur hinter Paywall und in der Printausgabe der Stuttgarter Zeitung – warum wohl? – gar nicht erschien.

Thomas Wüpper

Kostenexplosionen waren intern schon 2013 bekannt

Bereits vor zehn Jahren erwartete die Deutsche Bahn eine nochmalige Verdoppelung der Kosten für Stuttgart 21 auf die nun erreichten 11 Milliarden Euro. Auch mit der Fertigstellung wurde frühestens 2025 gerechnet – doch die Bürger und Steuerzahler erfuhren davon nichts.

Die Kostenexplosionen bei Stuttgart 21 auf nunmehr 11 Milliarden Euro waren der bundeseigenen Deutschen Bahn AG intern schon seit mindestens 2013 bekannt und ebenso die viel spätere Fertigstellung frühestens 2025. Doch die brisanten

Hochrechnungen von Experten blieben unter Verschluss und der Staatskonzern sowie die damalige Bundesregierung unter Kanzlerin Angela Merkel (CDU) und Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) verhinderten den Abbruch des damals schon völlig aus dem Ruder gelaufenen Tunnelprojekts am Neckar.

Anton Hofreiter, der damalige Vorsitzende des Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestags, kritisiert eine systematische Täuschung der Bürger und Steuerzahler über Jahrzehnte. „Stuttgart 21 steht für ein beispielloses Betrügen der Öffentlichkeit und ein katastrophales Versagen“, sagte der grüne Verkehrsexperte unserer Zeitung. Im Konzern und in der Politik hätten die Verantwortlichen schon damals genau gewusst, dass S 21 noch viel teurer werde als von ihnen behauptet.

S 21-Kosten schon 2013 exakt berechnet

Hofreiter führte seinerzeit vertrauliche Gespräche mit zuverlässigen und sachkundigen Informanten im DB-Konzern. Demnach waren bereits 2013 die realistischen Kosten von S21 in streng geheimen Hochrechnungen von DB-Experten exakt bis auf die Stelle hinterm Komma berechnet worden. „Im Ergebnis wird das Bahnprojekt zwischen 10,7 und 11,3 Milliarden Euro kosten, das Vierfache der einst veranschlagten Summe“, sagte der Politiker damals unserer Redaktion.

Die damals öffentlich genannten S-21-Kosten seien „eine politische Zahl, um das Projekt am Leben zu erhalten“, so Hofreiter damals. Laut den DB-Experten seien weder zahlreiche Risiken noch realistische Preissteigerungen während der langen Laufzeit des Projekts ausreichend eingerechnet. Im Konzern gehe man davon aus, dass der Tiefbahnhof frühestens 2025 und damit sechs Jahre später fertig werde als lange Zeit versprochen. Die Milliardenausgaben würden vor allem zwischen 2015 und 2025 anfallen, insbesondere für die aufwendigen, riskanten und rund 30 Kilometer langen Tunnelbauten im Stadtgebiet, die damals noch nicht begonnen worden waren.

Wahre Kosten über Jahre bestritten

Diese von der DB und Politikern über Jahre bestrittene Feststellungen haben sich zehn Jahre später in vollem Umfang bestätigt – anders als die vielen beschönigenden und falschen Aussagen der Projektverantwortlichen. Der frühere DB-Chef Rüdiger Grube, der für S 21 zuständige Vorstand Volker Kefer und politische Befürworter in der Union, SPD und FDP behaupteten unbeirrt, das Projekt sei für zunächst 4,5 Milliarden Euro, dann 5,6 Milliarden zu haben und werde 2019, später 2020 fertig. Dabei belegten die internen Berechnungen längst das Gegenteil.

„Wären die wahren Kosten und Zeitpläne ehrlich zugegeben worden, hätte man S 21 nie begonnen oder wenigstens später abgebrochen“, sagt Hofreiter. Noch 2013 erwog das Verkehrsministerium das überteuerte Tunnelprojekt zu stoppen. „Die Argumente, eine weitere Finanzierung nicht abzulehnen, sind zu schwach“, hieß es in einem internen Dossier des Verkehrsministeriums, das unserer Redaktion zugespielt wurde. Der Aufsichtsrat der DB AG unter Leitung von Utz-Hellmuth Felcht beschloss nach Druck aus dem Kanzleramt dennoch den Weiterbau – mit den intern vorhergesagten und nun durch die Realität bestätigten Folgen.

DB-Aufsichtsrat berät erneute Kostenexplosion

Am nächsten Mittwoch (13.12.23) werden die 20 DB-Aufsichtsräte die neuerliche Kostenexplosion von bis zu 1,7 Milliarden Euro bei S 21 beraten. Der größte Staatskonzern ist inzwischen mit fast 40 Milliarden Euro verschuldet und steckt tief in der Krise. Das Finanzdebakel wurde auch durch S 21 verursacht, die riesigen Mehrkosten muss bisher zum größten Teil die DB als Bauherr tragen. „Besonders frustrierend ist, dass für das S-21-Desaster offenkundig niemand Verantwortung übernimmt“, kritisiert Hofreiter, der inzwischen den Bundestagsausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union leitet. Die Haftung von Managern und Aufsehern sollte verschärft werden und auch eine abschließende politische Aufarbeitung des Skandalprojekts sei nötig. Es gelte, Lehren daraus zu ziehen und künftig solche massiven Fehlentwicklungen bei Bauprojekten zu verhindern.

Heikle Haftungsfragen wegen Unwirtschaftlichkeit

Die Bahnspitze sah sich über Jahre mit heiklen Haftungsfragen konfrontiert. So bewiesen interne DB-Papiere wiederholt, dass der Konzern intern bereits mit weit höheren Kosten und Risiken bei S 21 rechnete als offiziell zugegeben. Schon beim Beschluss des Projektstarts Ende 2009 durch den DB-Aufsichtsrat war die Wirtschaftlichkeit nur knapp gegeben. Damals wurde der Projektumfang noch mit 4,5 Milliarden Euro beziffert. 2013 beschloss der DB-Aufsichtsrat dann den Weiterbau, obwohl zuvor eine weitere Kostenexplosion auf 5,6 Milliarden Euro eingeräumt werden musste und der Finanzierungsrahmen sogar auf gut 6,5 Milliarden Euro erhöht wurde. Für die DB war das Projekt damit unrentabel. Die Wirtschaftlichkeitsgrenze liege bei „maximal 4,769 Milliarden“, hieß es explizit bereits in früheren Beschlüssen des Aufsichtsrats der Aktiengesellschaft.

Strafanzeigen blieben folgenlos

Kritiker des Aktionsbündnisses gegen S 21 stellten daher wiederholt Strafanzeigen wegen Verdachts der Untreue gegen Grube, Kefer, Felcht und andere Aufsichtsräte bei der Staatsanwaltschaft Berlin, die aber folgenlos blieben. Die DB-Spitze ließ ihre persönlichen Haftungsrisiken mehrfach durch teure Rechtsgutachten bei Anwaltskanzleien prüfen, insbesondere bei den heftig umstrittenen Beschlüssen zur Weiterführung des unwirtschaftlichen Tunnelprojekts, das bis heute mehr und mehr

Milliarden verschlingt. Schon 2013 schrieb der Sprecher des Aktionsbündnisses an die zahlreichen DB-Aufseher, es sei „nicht zu verantworten, ein finanziell ungesichertes Projekt fortzuführen“.

Damals ließen sich keine justiziablen Belege für die offensichtlich existierenden Dossiers von Bahninsidern auftreiben. Die Bahn ist bekannt für ihren massiven Druck auf potentielle Whistleblower. Inzwischen sind über zehn Jahre vergangen und es gibt seit Sommer 2023 eine neue Gesetzesgrundlage zum Schutz von Whistleblowern. Auskunftsbereite Insider sollten sich ermutigt fühlen. Unsererseits laufen die Recherchen.

"Lieber lasse ich mich anspucken, als dass ich mich als Lügner bezeichnen lasse."

Rüdiger Grube, 4.11.2010.

Wir sollten es dabei belassen, ihn als Lügner zu bezeichnen!

Viele Gründe also mal wieder ...:

689. Montagsdemo am 18. Dezember 18 Uhr, Kleiner Schlossplatz mit ...

Hier von erster Hand beworben von Tom Adler:

„Zu unserer Jahresabschluss-Kundgebung haben wir besondere Highlights:

Dr. Jürgen Bönig, Hamburgs profundester Technik-Historiker, kommt und spricht über das **"Prinzip Stuttgart21 in Hamburg."**

Die Stadtregierung verkauft den Hafen (die stadteigene HHLA GmbH) an die größte Reederei Europas - nach Deals im Stil des "IHK-Weinberghäusles". Und - Überraschung! - Dr. RüdigerGrube mischt als Vorsitzender des Aufsichtsrats der HHLA mit. Unser ehrbarer Hamburger Kaufmann hatte 2016 noch 'volle Transparenz' versprochen und heilige Eide geschworen, dass Stuttgart21 maximal 6,5 Mrd.€ kosten und "nichts versteckt" würde. Seit 2 Wochen ist bekannt, dass er schon 2013 gewusst hat, dass 11 Mrd.€ nicht reichen werden.

Stefan Hiss, Akkordeon - Zu dieser hochspannenden Rede könnte niemand besser **Musik** machen als Stefan!“ Uschi, Spendensammlerin bei der Montagsdemo

Uschi, Spendensammlerin bei der Montagsdemo

Stefan Notter, Moderation

Hier [Trailer](#) zur Kundgebung am Montag (Danke an Eberhard Linckh!)

Danach: **Demozug** zur Mahnwache und Schwabenstreich

Davor: **Raddemo** 17.45h ab Feuersee – gesund + aktiv zur MoDemo!

Stuttgarter Doppelhaushalt beschlossen

Kein Wort, kein Haushaltstitel zu S21-Risiken?

13 Stunden hat der Gemeinderat beraten und davor gar noch 63 Stunden vorberaten, bevor kurz vor Jahresende der städtische Doppelhaushalt 2024/25 endlich beschlossen war, wie Jörg Nauke in der Stuttgarter Zeitung berichtet. Ist trotz so viel zeitlichem Aufwand keinem der Verantwortlichen aufgefallen, dass es noch ein Risiko gibt, das, wenn es eintritt, die Stadt in die Insolvenz triebe, der kommunale Haushaltsnotstand mit teilweiser Aufgabe der Haushaltsrechte des Gemeinderats drohen

würde? Dann nämlich, wenn es im Rechtsstreit um die Trägerschaft der (derzeit) 7 Mrd. € ungedeckter S21-Mehrkosten zu einer fairen Drittelung zwischen Bahn, Land und Stadt käme.

Dazu Fraktionssprecher Hannes Rockenbach in einer [Pressemitteilung der Fraktion](#) (lesenswert!): „Das größte Finanzrisiko für den Stuttgarter Stadthaushalt ist die Mehrkostenklage. Wenn die Bahn AG damit durchkommt, ist die Stadt zahlungsunfähig.“

Zweimal schon wurde die Prozessfortsetzung des Verwaltungsgerichts Stuttgart Ende des Jahres vertagt. Einmal auf Bitten der Bahn und einmal wegen persönlicher Verhinderung des Richters Kern. Ein neuer Termin ist noch nicht bekannt.



Passende Karikatur von Friederike Groß aus dem Jahr 2013

Der Kampf gegen Klimakiller Stuttgart21 ist der Kampf gegen den Klimakollaps!

„Wenn wir auf drei Grad Erderwärmung zugehen, wäre das das Ende unserer Zivilisation“

Das sagt Klimaforscher Prof. Hans Joachim Schellnhuber, wohl eine der Autoritäten in der internationalen Klimawissenschaft, in einem Interview mit dem österreichischen Sender ZIP2 <https://youtu.be/CjwV0zIHxOo?si=8bTwBy001TBsRESt>, kurz vor Ende der COP28 mit über 70 000 Teilnehmenden - „ein Jahrmarkt der Eitelkeiten“ (Schellnhuber), der wohl wieder ausgehen wird wie das Hornberger Schießen. Wenn es so weitergeht wie bisher – und dafür wäre Stuttgart21 ein passendes Beispiel – dann erreichen wir bis 2050 nicht das Pariser Klimaziel von +1.5 Grad Erderwärmung, sondern schießen mit +3 Grad weit darüber hinaus.

„Wir haben die absurde Situation, so Schellnhuber, „dass wir auf die Klimawand zurasen und zwar mit steigender Geschwindigkeit und dass die Fahrer glauben, sie könnten immer mehr von der Bremse runtergehen und das Gaspedal noch weiter durchtreten“. Schellnhuber beschreibt drastisch, was 2050 und bis dahin passieren würde (Min. 9.15). Jede/r kann ausrechnen wie groß die Wahrscheinlichkeit ist, dass er /sie das erlebt und wie alt 2050 seine/ihre Kinder und Enkel sind.

Es gibt viele Ansatzpunkte, diese Horrorszenarien abzuwenden, wenigstens abzumildern. Ein Ansatzpunkt ist für den Ausstieg aus Klimakillerprojekten mit CO₂-Exzessen wie Stuttgart21, konkret das Engagement für ein Moratorium und die Zulassung von Konversionskonzepten wie Umstieg21.

Mehr Achtung für die Bahnkolleg*innen!

... aber auch ran an die Ursachen!

Im Rahmen ihrer Bundeskonferenz Ende November hat die Eisenbahnergewerkschaft EVG eine Kampagne „#mehrAchtung“ gemeinsam mit dem Bundesverkehrsministerium ins Leben gerufen.



Hintergrund ist der allgegenwärtige Frust über die Malaise der Bahn, die leider oft ungebremst bei den Kolleginnen an Bord der Züge oder an den Schaltern oder in den hotlines abgeladen wird. Es soll „ein starkes Signal“ gesendet werden, „damit unsere Kolleginnen und Kollegen bei Bus und Bahn die Anerkennung und den Respekt erfahren, den sie verdienen,“ so der EVG-Vorsitzende Martin Burkert.

Mehr geholfen wäre den Kolleginnen, wenn die EVG nicht die ganzen Jahre mit ihrer starken Vertretung im Aufsichtsrat alles mitgemacht hätte, was die Talfahrt verursacht hat, sondern statt zu schweigen, ihr Gewicht für eine Kursänderung in die Waagschale geworfen hätte, z.B. auch beim Katastrophenprojekt Stuttgart21.

BahnAnsage des Monats

11/2023

Im ICE:

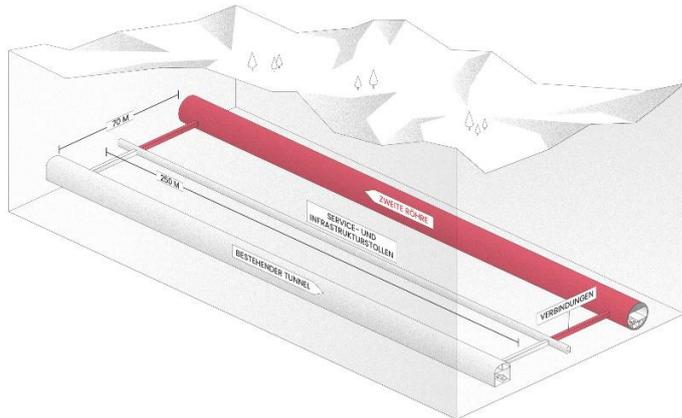
**„Liebe Fahrgäste, bitte
schreien Sie mich nicht an!
Ich bin nur der
Zugbegleiter. Ich bin nicht
die Bahn und verdiene
keine Millionen wie der
Vorstand!“**

Unrealistische Lebenserwartungen von Betontunneln beschönigen Kosten und Klimaeffekte

Wenn Tunnel, dann anders

Gemeinhin wird davon ausgegangen, dass die heutige Lebenserwartung von Tunnelbauwerken 100 Jahre seien, beim Brenner-Basistunnel (Eisenbahn) geht man gar von 200 Jahre aus. Auf so viele Jahre Amortisation werden die Kosten umgelegt. Auch die CO₂-Kosten-Nutzen-Bilanz geht davon aus, dass 100 Jahre lang erstmal keine großen CO₂-intensiven Investitionen in Tunnelbeton nötig sind.

Die Erfahrung mit dem Schweizer Gotthard-Straßentunnel belehrt uns eines Besseren: schon 43 Jahre nach seiner Eröffnung 1980 ist der Tunnel ein Totalsanierungsfall. Im September zeigten sich Risse in der Tunneldecke und Betonteile fielen auf die Fahrbahn. Mit derlei hatte man wohl gerechnet und schon vor einiger Zeit den Bau einer zweiten parallel verlaufenden Röhre begonnen.



<https://gotthardtunnel.ch/die-zweite-roehre/bauarbeiten>

Damit will man 2030 fertig sein und sich dann an die Sanierung der bisherigen Röhre machen, wofür weitere drei Jahre geplant sind.

Sicher unterscheidet sich ein Straßentunnel von einem Eisenbahntunnel. Aber in beiden Fällen kommt massenhaft CO₂-intensiver Stahlbeton zum Einsatz. In beiden Fällen gibt es hohe Brandrisiken und beide brauchen deshalb zwingend „tot“sicher funktionierende Entrauchungs- und Entfluchtungskonzepte.

Von beidem bräuchte es bei Stuttgart21 allerdings deutlich mehr, denn hier geht es nicht um knapp 17 km wie beim Gotthardstraßentunnel, sondern bis jetzt um etwa 60 km und mit „Ergänzungsprojekten“ 107 km Tunnel! Das auch noch mit steilen Anstiegen.

Und anders als bei S21 verfügt schon der bisherige Gotthardstraßentunnel über Querschläge zur Flucht in die rauchfreie Röhre alle 250 m und nicht nur alle 500 m wie z.B. beim Fildertunnel. Und längst überall Standard: es gibt eben diese Rettungsröhre, die es bei S21, selbst in den neu geplanten Tunneln aus Kostengründen nicht gibt. Ein nachträglicher Bau einer solchen Röhre bei den bereits fertigen Tunneln sei nach Aussage der DB im Brandschutzprozess in Mannheim auch nicht machbar.

Schaukasten aus Rostock

Begrenztes Verfallsdatum bei Betonprojekt Stuttgart21

Obwohl inzwischen nach Rostock übersiedelt, beliefert Peter Müller die Mahnwache weiter mit informativen Aushängen. Thema zuletzt: die Risiken des Bauens mit Stahlbeton, wie er exzessiv bei Stuttgart21 eingesetzt wurde und weiter geplant ist den Ergänzungsprojekten. Zum einen hat Stahlbeton ohnehin eine begrenzte Lebensdauer, die noch durch Umwelteinflüsse und schlampiges Bauen – soll vorkommen bei S21 – zusätzlich verkürzt wird. Fachlich kompetent und anhand vieler Beispiele und Illustrationen gut erklärt (Anlage)!

Oberstaatsanwalt in Stuttgart verweigert Ermittlungen in Sachen Rostbrüheeinleitung

Müßiggang ist aller Laster Anfang

Ähnlich wie den Richtern beim Mannheimer Brandschutzprozess fehlte wohl auch dem Stuttgarter Oberstaatsanwalt Schölling die richtige Motivation, sich auf die Strafanzeige wegen Einleitung von Rostbrühe aus den blauen Rohren in Böden und Gewässer im Schlossgarten (Heilquellenschutzgebiet) und in den Neckar (Fischschongebiet) ernsthaft einzulassen. Hierzu hatten das Aktionsbündnis und zwei Vertreter der Ingenieure22 neue Beweisfotos beigebracht.

Auf über 7 Seiten des Schriftsatzes werden der Einfachheit halber alte abweisende Einstellungsverfügungen der Staatsanwaltschaft Stuttgart in die neue Einstellungsverfügung einkopiert, um dann in wenigen Zeilen mitzuteilen, dass den befragten Behörden nichts aufgefallen sei.

Natürlich werden die Anzeigenerstatter es auch hier nicht auf sich beruhen lassen. Zunächst haben sie Beschwerde eingelegt und Akteneinsicht beantragt. Sie beabsichtigen, nach der Akteneinsicht ihre formal bereits am 12. Dezember eingereichte Beschwerde gegen die Einstellungsverfügung fundiert zu begründen.

Bahnreisende erleben „Kaltereignis“ in einem ICE in Belgien

Drei Stunden in einem Tunnel festgesssen

Ein aus Brüssel kommender ICE blieb am 4. Dezember mitten im belgischen Soumagne-Tunnel liegen. Drei Stunden lang saßen die Reisenden in einem kalten Zug fest. Statt nach Frankfurt/M weiterzufahren, wurde der Zug in den Bahnhof von Liège abgeschleppt, von wo es dann irgendwie weiterging. Gründe für den Ausfall wurden bisher nicht bekannt gegeben. Kurzmeldung z.B. [hier](#). Der Tunnel von Soumagne ist mit bescheidenen 6 km schon Belgiens längster Eisenbahntunnel.

Frank Distel an Matthias Gastel anlässlich Kostensteigerungen

„Wie lange schaut Ihr Euch das noch an?“

Als Anfang Dezember die ersten Meldungen über die neuen Kostensteigerungen und Bauzeitverlängerungen in den Medien auftauchten, brach es aus dem sonst sehr ruhigen und besonnenen Frank Distel nur so heraus und er schrieb *Matthias Gastel*, Bahnexperte der Grünen Bundestagfraktion, ihm vertraut aus vielen Fachgesprächen und Diskussionen, eine Mail unter dem Betreff "Chaos"

Lieber Matthias,

wie lange schaut Ihr Euch das noch an?

1. Fertigstellung vermutlich 2027....
2. Kosten ohne Pfaffensteig und Nordzulauf über 10 Milliarden (was „wir“ schon seit Jahren sagen!). Tatsächlich vermutlich 12 Mrd., denn wir werden alle wieder belogen, wie schon von Anfang an.
3. Kosten mit Pfaffensteig und Nordzulauf: wohl gegen 20 Milliarden – für einen schlechteren Bahnhof im Vergleich zu heute!
4. Mit den beiden Wahnsinnstunneln besteht das Projekt aus fast 110 km Tunnelröhren! Der vorhandene Tunnel „Langes Feld“ an der Schnellbahntrasse Stuttgart – Mannheim muss, da direkt anschließend, mit dazugerechnet werden!
5. Brandschutz in 110 km – direkt zusammenhängenden - Tunnelröhren bei nur sehr wenigen Möglichkeiten für einen in Brand geratenen Zug, ins Freie zu gelangen? Absolute Fehlanzeige!
6. Leistungsfähigkeit soll jetzt über mehr Doppelstockzüge mit bis zu 4 Traktionen erreicht werden – Offenbarungseid Nr. 1! Vollbesetzt 8.000 und mehr Menschen an Bord! Sichere Entfluchtung, zumal im Brandfall? Kannst Du vergessen! Rechnet mal lieber mit einer Vielzahl von Toten!
7. Schau Dir mal die Details zum unzureichenden Brandschutz genauer an, u.a. den Brand weiter anfachende Frischluft bergauf in den Fildertunnel einblasen – welch ein tödlicher Unfug! Ich bin fassungslos! Fliehen könnte man also im Brandfall günstigstenfalls bergab, entgegen des Frischluftstroms. Was ist, wenn der Zug am „talseitigen“ Ende brennt? Was ist mit all den armen Seelen, die bergseitig des Brandherds jämmerlich umkommen, weil sie den brennenden Zug nicht in die bergwärts strömenden heißen Rauchgase verlassen können? Panikmache??? Denk‘ an das Murphy’sche Gesetz! Die Deutsche Bahn ist wahnsinnig, solche Risiken in Kauf zu nehmen! Das EBA und Wissing („Scheuer 2.0“) gleich mit! Und der VGH macht sich via zwanghaft vermeinter Klageberechtigung der Schutzgemeinschaft einen schlanken Fuß! Noch eine weitere, verantwortungslose Institution!

8. *Unter Sicherheitsaspekten ist das Projekt an Verantwortungslosigkeit nicht mehr zu unterbieten!*
9. *Über 100 Doppelbelegungen der Bahnsteige pro Tag – das größte Problem bezüglich Verspätungsauf- statt – abbau, vgl. Hbf. Köln! – Offenbarungseid Nr. 2!*
10. *ETCS plus Pfaffensteig plus Nordzulauf = Deutschlandtakt? Kompletter Unsinn! ETCS sorgt für dichtere Zugfolge und vielleicht schnelleres Fahren; Pfaffensteigtunnel für 4 Minuten Fahrzeitgewinn. Wozu? Um pro Zeiteinheit mehr Züge in den völlig unterdimensionierten „Flaschenhals“ Schiefbahnhof zu pressen?*
11. *„Nahverkehrsdreieck“ für den Regionalverkehr? Schwachsinn Nr. wieviel? Ich höre auf, zu zählen! Ein Hauptbahnhof, der diesen Namen verdient, „lebt“ davon, dass sich dort ALLE Zugarten treffen und das Umsteigen einfach wird!!! Aber, sorry, ich vergaß, dass die Bahn in Stuttgart für 20 Milliarden wegen der Längsneigung ja gar keinen Hauptbahnhof sondern „nur“ einen HALTEPUNKT baut.*
12. *Unzulässige Gleislängsneigung... viel zu lange und enge Fluchtwege im Schiefbahnhof, viel zu weit auseinanderliegende Querschläge und viel zu enge Fluchtwege in den Tunneln, Hochwassergefahren in der Tallage bei Überlastung des Nesenbachdükers und bei den häufiger werdenden Katastrophenregen, vgl. Ahrtal!und...und...und!!!!*

Lieber Matthias, tut mir leid, wenn ich aus schierer Verzweiflung über so viel Unverstand bei den Entscheidungsverantwortlichen ins Sarkastische verfalle, jetzt, wo fast alles zu spät ist. Hätte man mehr und früher auf uns Projektgegner gehört, wäre das Schlimmste noch zu verhindern gewesen – und Milliarden an Kosten gespart worden; Geld das JETZT, nachdem das BVerfG der Ampel in den Arm gefallen ist, mehr denn je fehlt!

Man muss nicht, wie ich, Verkehrsingenieur sein, um die zahllosen chaotischen Mängel dieses größten Fehlprojekts deutscher Eisenbahngeschichte zu entlarven. DER GESUNDE MENSCHENVERSTAND WÜRDTE VÖLLIG REICHEN! Wo ist der geblieben? Bei der Stadt Stuttgart mit Ihrem nicht minder unsinnigen Städtebauprojekt? Ganz gewiss nicht! Ich lasse die Fragen ermüchtert offen.

*Adventsgrüße,
Frank*

Dipl.-Ing. Frank Distel, Bürgermeister i.R. (Backnang), Verkehrsingenieurwesen

Gastels Antwort und der sich daraus ergebende Mailwechsel ist weniger zitierenswert, erhält er doch immer wieder nur Altbekanntes: die Volkabstimmung habe anders entschieden, jetzt gelte es das Beste daraus zu machen, die Gegner hätten keine Alternativen ...

Jürgen Resch erläutert in Rottweil DUH-Klage gegen Gäubahnkappung
Lauter werdendes Grollen entlang der Gäubahn

Darum klagt DUH gegen Gäubahn-Kappung

Geschäftsführer Jürgen Resch hat mit seiner Organisation schon das Dieselfahrverbot durchgesetzt. In Rottweil sagt er, wie er vor Gericht dafür sorgen will, dass die Gäubahn weiter bis zum Hauptbahnhof durchfährt.

■ Von Jürgen Lück

ROTTWEIL Das evangelische Gemeindehaus in der Jahnmeisterstraße war fast bis auf den letzten Platz besetzt: Einer der Hoffnungsträger der Initiative „Wir wollen zum Hauptbahnhof“ ist zu Gast: Jürgen Resch, Geschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe (DUH). Er hat nicht nur das Dieselfahrverbot durchgesetzt, sondern will jetzt die Gäubahn-Kappung per Klage verhindern.

Schon mit dem ersten Satz hat Resch das Publikum auf seiner Seite: „Ich bin begeistert, wie für die Gäubahn gekämpft wird. Die Bahn muss zur Bürgerbahn werden. Sie gehört zur Grundversorgung wie sauberes und günstiges Trinkwasser. Erstmals in Deutschland ist geplant, für 15 Jahre oder länger einen ganzen Landesteil abzuhängen.“ Applaus.

„Die Richter sind auch kluge Leute. Die bekommen schon mit, was eine ganze Raumschaft bewegt.“
Jürgen Resch

Der DUH-Geschäftsführer zitiert aus einem Gespräch mit Bernhard Huber (Fernverkehrsvorstand Deutsche Bahn): „Woher wollen Sie wissen, Herr Resch, dass die Leute nach Stuttgart wollen? Vielleicht



Jürgen Resch ist Geschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe.



Die Zuhörer im evangelischen Gemeindehaus in Rottweil lauschen Jürgen Reschs Ausführungen gespannt und sparen nicht mit Applaus.

fahren?“ Gelächter im Saal.

Resch sieht diese Signale als Anzeichen, dass sowohl die Deutsche Bahn, Bundesregierung als auch die Politik sehr nervös ist. Aufgrund der Klagen (neben der Deutschen Umwelthilfe klagt auch der Landesschutzverband gegen die Gäubahn-Kappung).

Resch: „Andere Städte unterstützen uns. Ich habe auch Signale aus dem Schweizer Verkehrsministerium, dass sie schon vor der Abbildung der Gäubahn die Fernverbindung nach Stuttgart einstellen werden. Die haben keine Lust mehr.“

Resch habe dann Rechtsanwalt Remo Klinger (setzte unter anderem Dieselfahrverbote durch, Rechtsanwalt der Stadt gegen das geplante Absetzgelände in Hailerbach-Nagold) gebeten, sich mit der Kappung zu beschäftigen: „Je tiefer

schäftigte, desto empirter wurde er – wie perfide gegen das Recht verstoßen wird. Wir haben deshalb beschlossen, zu klagen.“ Und zu den OBS der Gäubahn-Anrainer: „Da wird sich keiner reus wagen. Weil sie abhängig von den Zuschüssen des Landes sind.“

Doch warum klagt die Deutsche Umwelthilfe?

Resch: „Es ist völlig verrückt. Aber wir klagen nicht gegen etwas. Sondern dafür, dass geltendes Recht eingehalten wird.“ Es geht um den Planfeststellungsbeschluss, der vorsieht, dass die Gäubahn kurz unterbrochen wird, damit die S-Bahn Gleise von der Mitternachtstraße anders verlegt werden können. Die Bahn stehe auf dem Standpunkt, dass dieser Planfeststellungsbeschluss auch eine längere Kappung rechtfertigen würde.

Hilft die neue mutmaßliche Verzögerung bei Stuttgart 21?

Resch: „Das Eisenbahnbundesamt hat unseren Widerspruch zurückgewiesen. Damit konnten wir vorher eine politische Lösung hin!“

Was hält Resch von der S-Bahn Verlängerung bis Horb und Rottweil?

Ganz wichtig, so Resch zu der Initiative: „Lassen Sie sich nie auf schnurstricke Deals ein wie die S-Bahn Verlängerung bis Rottweil oder Singen. Bitte keine Regionalverbindungen. Beispielsweise von Radolfzell nach Rottweil und von dort aus mit dem Metropolexpress. Die Nervosität in den Ministerien, bei der Bahn und beim Land ist da, weil sie nicht wissen, wie es mit den Klagen wird. Wir haben schon drei rund um das Projekt Stuttgart 21 gewonnen!“ Großer Applaus.

ob vor dem Verwaltungsgericht, dem Oberverwaltungsgericht oder dem Bundesverwaltungsgericht. Wir werden alle Leute nerven. Vielleicht kriegen wir Klage einreichen. Als Kammer würde uns das Verwaltungsgericht Stuttgart zugewiesen. Das hat mir zwei Tage lang schlechte Laune gemacht. Da kommt heute die Nachricht auf SWR1, das sich die Inbetriebnahme von Stuttgart 21 wieder verschiebt, weil sie den digitalen Knoten nicht rechtzeitig fertig bekommen.“

DUH-Geschäftsführer Resch freut sich über diese Verzögerung. Erhöht es doch die Chance, dass die Klage erfolgreich werden könnte – auch wenn das Verwaltungsgericht sie ablehnt: „Wir haben ein bis zwei Jahre Zeit gewonnen. Wir haben die besseren Argumente

Was ist, wenn die Klage scheitert?

Resch: „Ich rate Ihnen: machen Sie nicht zu früh Kompromisse. Das Gute setzt sich durch. Das ist ein harter Kampf. Umso besser, das Initiativen wie diese kämpfen.“

Er fügt noch hinzu: „Die Richter sind auch kluge Leute. Die bekommen schon mit, was eine ganze Raumschaft bewegt. Vorschläge wie die Gäubahn-Fernzüge über Tübingen umzuleiten – wenn die Gegenseite mit so etwas kommt, zeigt das, wie nervös sie ist. Das sind Nachrichten aus Schilla und ich gehe davon aus, dass das auch Richter erkennen.“

Was ist, wenn die Stadt Stuttgart sich querstellt mit Baubürgermeister Peter Fitzald (Grüne)?

Resch: „Die Sorge teile ich zu hundert Prozent. Auch, was die Person anbelangt. Ich sehe aber auch, dass Stuttgart vor vorn nicht kommentiert, dass es beim Tiefbahnhof wieder Verzögerungen von ein bis zwei Jahren gibt.“

Warum beantragt das Land keinen Ergänzungsbahnhof?

Resch: „Verkehrsminister Hermann hat sich mit seinem Vorschlag eine blutige Nase geholt. Das Land hat das Problem, dass es immer noch einen Rechtsstreit über die Mehrkosten von S21 gibt. Wenn das Land sagt, wir brauchen einen Ergänzungsbahnhof, dann geht die Finanzministerin wieder los.“

Zweimal im Großen Saal des Stuttgarter Rathauses:

**„Keine Gäubahnkappung!“ (19.2.),
„Keine Rosensteinbebauung!“ (4.3.)**

Bei beiden Themen geht es um die immer näher rückenden dramatischen Auswirkungen von S21 - wenn keine massive Gegenwehr kommt. Bei der Gäubahnkappung droht die langjährige Abkoppelung des Stuttgarter Hauptbahnhofs vom und in den Süden. Bei der Bebauung des Gleisvorfelds geht es um die Gefahr einer weiteren Aufheizung des Stuttgarter Kessels in Zeiten ohnehin dramatischer Klimaentwicklungen.

Die Termine, jeweils nach den Montagsdemos, stehen. Das Aktionsbündnis bereitet die Veranstaltungen mit der FrAktion im Gemeinderat und mit bzw. in Bündnissen vor. Also vormerken. Später mehr.

Vortrag des ehemaligen SBB-Chefs Weibel in Heidelberg „Die Eisenbahn vor ihrem dritten Jahrhundert“



Dr. Benedikt Weibel, der auch Hauptreferent der Rathausveranstaltung am 19. Februar in Stuttgart sein wird (s. oben), war 1993 – 2006 Vorstandsvorsitzender der SBB und hat in der Schweiz wesentlich das innovative Konzept Bahn 2000 umgesetzt. Der Eisenbahnverkehr in der Schweiz gilt heute als weltweit vorbildlich und bildet einen starken Kontrast zum hierzulande betriebenen Diletantismus.

So, 14. Januar 2024, 17h

Das Haus der Kultur DAI Heidelberg

Sofienstraße 12

Heidelberg.

Näheres und Tickets: <https://dai-heidelberg.de/de/veranstaltungen/benedikt-weibel-59942/>

Gehaltsverzicht statt Boni

Anstand!

Es geht auch anders. Mal wieder in der Schweiz. Er schäme sich für seinen hohen Lohn, erklärte Benedikt Weibel, der damalige Chef der Schweizer Bahn, als der Aufsichtsrat dem Vorstand 2001 die Bezüge verdoppeln wollte – und verzichtete mit auf ca. 250.000 € auf heutige Werte grob umgerechnet. Hintergrund war der damals in der Schweiz grassierende Sozialabbau. Nicht einmal Probleme bei der SBB. Was für ein Kontrast zu unserer Bahnschicht, die sich trotz großer finanzieller Zukunftssorgen vieler Menschen und trotz maximaler Schlechtleistung ordentlich Boni genehmigt!



Wiedereröffnung der Stadtbahnverbindung Staatsgalerie – Hauptbahnhof

Sperrung 164-mal länger als versprochen

Von den S21-Bauarbeiten würden die Stadtbahnnutzer*innen quasi gar nicht merken. Alle Bauarbeiten würden unter laufendem Rad abgewickelt. Allenfalls müsse mit einer 14-tägigen Unterbrechung während der Ferienzeit gerechnet werden. Das war die Festlegung in der Planfeststellung und argumentativer Baustein der S21-Befürworter während der Volksabstimmung.

Es kam deutlich anders:

Aus einer 14-tägigen Unterbrechung in der Ferienzeit (Planfeststellung S21) wurden 6 Jahre und 3 Monate oder 2304 Tage. Dazu kommen zwischen dem 17. Mai 2016 zusätzliche 15 Monate Sperrung des Abschnitts zwischen Staatsgalerie und Charlottenplatz. Damit dauert die Sperrung zwischen Staatsgalerie und Hauptbahnhof 164-mal länger als angekündigt. Das hat Fritz Schirrmeister, Mitarbeiter der FrAktion ermittelt. Kein Wunder eigentlich, wenn eine komplette Haltestelle neu gebaut werden muss, weil die S21-Gleise darunter durchgeführt werden mussten.

Von solchen Petitesse wollte die Festgemeinde bei der Eröffnung, darunter SSB-Chef Thomas Moser Winfried Hermann, Regionalpräsident Thomas Bopp, OB Frank Nopper und die S21-Geschäftsführer Olaf Drescher und Michael Pradel, natürlich nichts wissen.

Als dann Moser auch noch den Fahrgästen dankte, dass sie diese Einschränkungen „anstandslos akzeptiert“ hätten, kippte die Verdrängerei ins Zynische. Kling so, als wären die Fahrgäste gefragt worden und hätten zugestimmt, dass sie diese Zumutungen für das tolle Stuttgart21 gern in Kauf genommen hätten. Bericht [Christian Milankovic in Stuttgarter Zeitung](#)

Ketzerische Antwort auf die Frage

Warum lassen die Leute sich das gefallen?

„,fragt sich FAZ- Feuilletonist Edo Reents angesichts des Bahnchaos und der S21-Zumutungen (FAZ 24.11.)

Die Feststellung ist: „Aber so ist das, wenn man immer nur groß denkt, mit Hochgeschwindigkeit und finanziell unverantwortlichen Prestigebahnhöfen wie Stuttgart 21, die in der Breite, wo es aufs Funktionieren ankommt, gar nichts bringen.“

Daran schließt sich die Frage an:

„Das eigentliche Wunder ist jedoch ein anderes: Wieso nimmt die Bevölkerung das alles hin, vielleicht nicht klag-, aber folgenlos? Es ist schon aus Verbraucherschutzgesichtspunkten nicht zu begreifen, wie ein Unternehmen damit durchkommt, dass es die Leistung, die es in Aussicht stellt und für die es viel Geld verlangt, immer weniger und immer unzuverlässiger erbringt. Vielleicht ist es ganz banal: Solange die Leute ihr W-LAN haben und ununterbrochen telefonieren können, sind sie zufrieden. Doch was sagt es über ein Land aus, in dem die Möglichkeit, dass Zweieinhalbtonner bis in die letzten Winkel der Innenstädte vordringen, als Freiheit gilt, während die wichtigste Bahnstrecke nur zweigleisig ist? Freiheit von den nun wohl ins Gigantische wachsenden Reibungsverlusten bei der Bahn wäre doch auch etwas. Oder spielt das alles keine Rolle mehr, weil irgendwann sowieso jeder zweite Deutsche ganz privat im Großraumwagen unterwegs ist?“

Lobpreisungen zum Tod von Heinz Dürr

Totengräber der Bahn

Mag sein, dass der Ex-Bahnchef Heinz Dürr, der am 27. November 90-jährig verstarb, „ein wunderbarer Mensch und ein herausragender baden-württembergischer Unternehmer war“, wie es Innenminister Thomas Strobl in einem [Nachruf](#) formulierte. Und dann Strobl weiter:

„Als Bahnchef brachte er unter anderem Stuttgart 21 mit auf den Weg, ganz im Sinne eines modernen Bahnknotens und einer historisch einmaligen Stadtentwicklung Stuttgarts.“

Nichts als Gutes über Tote, heißt es ja. Aber Strobl meint das wirklich. Dürr war eine Person des öffentlichen Lebens und inzwischen eine historische. Da darf man sagen: Dürr hat 1994 das Skandal-Projekt Stuttgart21 auf den Weg gebracht und bis zu seinem Lebensende stur verteidigt. Noch am Schluss des Gietinger-Films über Stuttgart21 („Das trojanische Pferd“) beharrt er, man habe nie verstanden, dass es bei S21 um ein Immobilienprojekt gehe. Doch, haben wir. Aber anders als Dürr ist uns die Bahn nicht egal, ist uns nicht, wie Dürr, egal ob dieser Bahnhof funktioniert oder der Leuchtturm verfehlter Bahnpolitik ist und wird. Deswegen ist pauschale Lobhudelei fehl am Platz. Dürr war einer der Totengräber der Bahn.



Sybille Stamm gestorben

Mit viel Herzblut, nicht nur gegen Stuttgart21

Sybille war Vieles: Politikerin, erst bei der SPD, dann bei der LINKEN, Richterin am Verfassungsgerichtshof Baden-Württemberg, Feministin, vor allen aber linke Gewerkschafter*in in vielen Funktionen, erst bei der IG Metall, dann bei der IG Medien, und als die sich als kleinste Gewerkschaft mit vier anderen 2001 zu ver.di zusammenschloss, wurde sie Landesbezirksleiterin in Baden-Württemberg. Das alles ist sehr gut dokumentiert auf [wikipedia](#).

Aus alledem resultierte, und das fehlt bei Wikipedia, dass sie damit quasi organisch auch Stuttgart21-Gegnerin der ersten Stunde war und mit ihrer starken Stimme dazu beigetragen hat, dass sich ver.di und große Teile der Gewerkschaften anfangs sehr klar gegen S21 positioniert haben. Viele werden sich an sie als Teilnehmerin der Montagsdemos oder der sogenannten Promi-Blockade im Juli 2011 erinnern:



Am 14. Dezember ist sie plötzlich gestorben. Als S21-Gegner*innen und als Gewerkschafter*innen gegen Stuttgart21 werden wir ihr unendlich dankbar bleiben!

Peter Grohmanns

600ster Bürgerbrief!

Ganz klein stehts oben rechts auf dem jüngsten Bürgerbrief, vom Meister persönlich wie jedes Mal auf der Montagsdemo verteilt: sein 600. Bürgerbrief! Damit ist er den Montagsdemos, die schon bei 688 sind dicht auf den Fersen, wenn auch wohl unerreichbar.

Vielen Dank und Glückwünsche von allen Wohlmeinenden und Gutmenschen!

peter-grohmann@die-anstifter.de Krennstr 51 A 70597 Stuttgart Zum BB 600 am 11.12.23: +

Mein Name ist Mensch.



Vom Wert der Menschenrechte
Charlottenstraße 44, 70182 Stuttgart
Mi, 17. Januar 2024, 19 h

Theater am Olgaek, Die AnStifter
Wolfram Kastner: Nicht ich provoziere, sondern die Zustände provozieren mich. Politische Kunst im öffentlichen Raum

Wolfram P.Kastner macht Kunst, die stört und sich einmischt; Kunst, die sichtbar macht, was sonst nicht zu sehen ist. Seine Kunst provoziert Nachdenken und Diskussion, nicht selten auch Widerspruch, Verbote und Strafanzeigen: **Polizei**
Solche Kunst eignet sich nicht zur dekorativen Beschönigung von Rüstungs- und Automobilkonzernen oder Bankfoyers. Gleichbedeutend neben seinen Interventionen und Aktionen in der Öffentlichkeit zu politischen Themen wie Gewalt, Ausgrenzung, Reflektion der NS-Geschichte und

Militarisierung gibt es Installationen, Objekte und humorvolle, bissige, mitunter auch schöne Bilder, Säulen- und Schilderfotos, Kulturbeutel, Notfalluhren, Zeit, Aktien, Ruhekissen, Heiligen Stuhl, Filme
Wolfram Kastner ist Mitbegründer und Vorsitzender des Kuratoriums der Kurt-Eisner-Kulturstiftung und gehört dem wissenschaftlichen Beirat der Giordano-Bruno-Stiftung an. https://de.wikipedia.org/wiki/Wolfram_P._Kastner

Vom Wert der Menschenrechte
Hat'se mal 'ne Mark? Aufklärung kostet!
Die AnStifter sind gemeinnütziger als du denkst
IBAN: DE31 4306 0967 7000 5827 01
Kennwort "30 Tage"

Sa, 13. Jan' 24, 10:30 h, Hegelhaus
Prof. Dr. Michael Weingarten: Sokrates und Jesus – Fragen an die historischen Überlieferungen / Die AnStifter

Vom Wert der Menschenrechte?
Dann am 14. Februar ins Theaterhaus: Grohmanns Politischer Aschermittwoch



Peter Grohmann: Das Wintern der Woche am 11. Dez '23 / <https://youtu.be/WoEjpeDjIA>

Die Deutschland-Verräter

Vor dem Landgericht Chemnitz begann - mit fünf Jahren Verspätung - der Prozeß gegen sechs von 122 rechtslaufenden Deutschlandverrätern und AIG-Fußgängern wegen Körperverletzung und Nazirei. Die restlichen verfolgten Kegelbrüder von Höcke und Pagida wurden vom Gericht sinnigerweise in Neuner-Gruppen aufgeteilt: Alle Neuner! Die Opfer der Chemnitzer Gewalt fürchteten, dass die meisten Angeklagten noch vor einem Gerichts- und Gottes-Urteil entweder das Zeitliche gesegnet haben oder es in Sachsen keine unabhängige Justiz mehr gibt, weil alles fremdelt. Vorsicht - das ist jetzt eine reinrassige Spekulation, denn es könnt' auch deutlich schneller gehen mit dem Abstieg der Demokraten. Die Pegelstände steigen dieser Tage selbst an seichten Ufern, während die Kaufkraft sinkt und die Montagsspaziergänge an anderen Wochentagen republikweit zunehmen. Der politischer Klimawandel wird, wenn überhaupt, dann nicht also solcher, vastehste? Die Zuwanderung wiederum als solche wird von den restdeutschen Angsthasen radikal abgelehnt. Als Zugabe erfahren immer wieder demokratische Institutionen und ihre personenbezogenen Körper eine faustdicke Verachtung: Paar in die Fresse, wenn nicht mehr. Der Schoss ist noch weitaus fruchtbarer, als Brecht glaubte.

Offen gestanden, ich les' viel rum in der Welt. "Als Philosoph bleibt Dir nüchtern andres übrig", unterstützt mich meine Omi Glimbszsch aus Zittau, wenn sie mich beim Lesen der Fake-News erwischt oder mit der örtlichen Stuttgarter Wein-Zeitung auf dem Klo. Ich les' sogar Gestriges und Vorgestriges, Lumumba, Rose Ausländer, Tucholsky (schon wegen dieser Namen!), auch was vom Juden Heine, bissel Böhmerrmann, Kameliendame, Ronja Räubertochter - selbst als Frau! Und was den Kurt Tucholsky angeht - Sie wissen schon: "Küsst die Faschisten" - da hall' ich's mit Sheila Mysorekar, eine wie wir, nur anders. Sheila hat fürs Neue Deutschland festgestellt, dass man in den meisten Redaktionen die Hosen voll hat und unter allen Umständen das F-Wort vermeidet. Rechtspopulisten? Ja, gern, das geht. Rechtsaußen auch, gelegentlich auch Rechtsradikale, allenfalls noch Postfaschisten zu einer Faschistin wie Melloni, der Olaf Scholz die Haare krault.

Was ich sagen will? Das frag' ich mich selbst oft. Klare Sprache, klare Ansage, klare Trennungslinien. Das schmerzt vielleicht, ist aber notwendig: Die Republik, die Demokratie, selbst die mit den vielen Fehlern, als kleinster gemeinsamer Nenner. Sorry, aber drunter geht's nicht.

Mensch, Peter Grohmann ist Koordinator des Bürgerprojekts Die AnStifter
Der Provokateur Wolfram P.Kastner am 17.1. 24 im Stuttgarter Theater am Olgaek
Hier mehr und mehr zur Ausstellung Menschenrechte

Vielen Dank, dass Ihr bis hierhin gelesen habt! Alles Gute für die Weihnachtszeit, wenn 's geht ohne allzuviel Stuttgart21-Ärger. Am 8. Januar geht 's demomäßig weiter mit Nr. 690! Mit, wem wohl? **Mit Peter Grohmann!** (18h Schlossplatz).

Viele Grüße von Werner

Ex-Twitter: @WernerBorn_ auf dem Sprung weg von Elon Musk zu BlueSky: @WernerBorn.bsky.social

... und nicht vergessen:

Mehr Geld = mehr Widerstand gegen das dumme Weiterso bei Stuttgart21
Spendenkampagne 2023 [hier!](#)

