

Liebe Freundinnen und Freunde!

Während sich die Stuttgart21-Gegner*innen selbstbewusst und mit einigem Stolz zur 700sten MontagsDemo aufmachen (s.u.), gerät das Projekt selbst immer mehr ins Schleudern.

An den Problemen der Kapazität, am ungelösten Brandschutz oder an den massiven Klimabelastungen konnte man sich mit Aussitzen, Leugnen und Lügen bisher noch einigermaßen vorbeimogeln. Aber jetzt kommt ein technisches Problem ins Spiel, das vor ein paar Jahren noch niemand auf dem Schirm hatte: die Einführung von ETCS, der neuen Zugsicherungstechnik. "Es handelt sich um die komplexeste Inbetriebnahme eines neuen Eisenbahnknotens der vergangenen Jahrzehnte mit deutschlandweiten Auswirkungen und ist beispiellos in Europa", so die Bahn. Richtig!

Aber dann schließt sich die Frage von *Benedikt Weibel* an: "Wenn Sie einen digitalen Bahnhof machen wollen, den es in dieser Größenordnung und dieser Komplexität noch nirgendwo gibt - warum soll das ausgerechnet der Deutschen Bahn gelingen? Das ist Harakiri."

Die ETCS-Installation im Netz und in den Zügen klappt erstmal, vielleicht für lange Zeit, nicht. Damit brechen alle Zeitpläne und Kostenrechnungen zusammen. S21-Befürworter fallen aus allen Wolken oder tun zumindest so. Die Schlagzeile von Christian Milankovic in der Stuttgarter Zeitung vom 3. März „Das Desaster ist perfekt" ging bundesweit viral.

Jetzt gibt es drei Auswege aus dem Dilemma

... meint SWR S21-Experte *Frieder Kümmerer* <https://www.swr.de/swr/aktuell/baden-wuerttemberg/stuttgart/stuttgart-21-wann-und-wie-wird-der-bahnknoten-eroeffnet-100.html>

1. Eröffnung Ende 2025. Wie geplant und trotz allem. Das glaubt ernsthaft niemand mehr.
2. Teileröffnung Ende 2025 (auch Schrumpf- oder Scheineröffnung genannt). Das brächte viele technische Probleme: Wie den weiterbestehendem oberirdischen Kopfbahnhof mit ein paar Gleisen im unterirdischen S21 quer verbinden? Die nächste Blamage droht. Da setzt die S21-Community doch lieber auf eine
3. Verschiebung der Eröffnung. Das kostet 400 Mio. pro Jahr, sagt Kümmerer und macht auch Probleme: Schimmelgefahr in nicht genutzten Tunnelröhren, z.B. Und eine Blamage wäre es auch, aber die S21-Parteien könnten sich über die nächste Landtagswahl im Frühjahr 2026 retten.

Die Alternativen 2 und 3. sind **Kombilösungen**, zumindest auf Zeit. Der Kopfbahnhof müsste erhalten bleiben. Die DB wird gezwungen sein, gerade den Bahnhof, den sie unbedingt verschwinden lassen will, funktionsfähig zu erhalten und das heißt sicher auch, Erhaltungsinvestitionen vorzunehmen. Es wird sich auch die Frage stellen, wie lange sich die Bürger*innen und Bahnkund*innen noch die unverschämten Fernwenderwege zu den Zügen gefallen lassen werden.

Als schmerzstillendes Argument heißt es nun vom S21-Fanclub: Ist ja nur für kurz! Vielleicht noch ein Jahr warten, dann sei auch der Flughafenbahnhof fertig, vielleicht auch der Zugang durch den geschundenen Bonatzbau zu den Gleisen, man könne einen Testbetrieb fahren – und dann klappt alles. Und wenn sie nicht gestorben sind ... dann fahren sie auch in 100 Jahren noch in den Kopfbahnhof nach Stuttgart.

Die Kombilösung wäre eine Er-Lösung vom worst case. Die Gäubahn könnte weiter in den Kopfbahnhof fahren und die klimageignanten Bebauungspläne auf dem Gleisvorfeld wären perdu. Selbst wenn nicht alle Gleise oben erhalten würden, müsste alles erstmal verworfen und neu geplant werden. Und auch die Kombilösung birgt große bahntechnische Problem. Man bedenke den alten Spontispruch „In der allergrößten Not, ist der Mittelweg der Tod“. Auch das Problem des Brandschutzes und das Überschwemmungsrisiko bliebe. Und: würden aus Gründen des Brandschutzes nur wenige Züge im S21 Tunnelsystem fahren können, fragt sich doch, ob es nicht bessere Nutzungsmöglichkeiten für die gigantische Tunnelspinne gäbe. All das erfordert eine

4. Alternative aus der Tabuzone herauszuholen: den Baustopp. Statt wie narkotisiert der nächsten Fata Morgana hinterherzulaufen, weitere Milliarden zu versenken und Klimaschäden anzurichten, wäre eine Denkpause gut. Wenn nicht so, wie dann anders? Es wäre nicht der erste Fall in der Geschichte, wo eine Milliardeninvestition abgeschrieben werden musste und am Ende Konversionslösungen zu aller Zufriedenheit gefunden wurden. **Schluss also mit dem Gerede von der Unumkehrbarkeit!**

 **Werner Sauerborn**
@wernerborn.bsky.social
#S21 wird nicht verspätet,
sondern funktional NIE fertig!
Deswegen alle auf die 700!!!
MontagsDemo am 18.5!
ALLE, die schon aufgaben, die
sich schämen, sich geirrt zu
haben, die meinen, aus
Koalitionsraison schweigen zu
müssen, die aber für
Verkehrswende und Klima
sind. www.swr.de/swraktuell/
b...

Als „**Deutschlands größtes Dauerprovisorium**“ ruft der NDR mit diesem Audio auch im Norden der Republik Stuttgart 21 wieder in Erinnerung:
<https://www.ndr.de/nachrichten/info/Leben-mit-Deutschlands-groesster-Baustelle-Stuttgart-21.audio1593202.html>

All das wird auch Thema sein auf der

700 (!) Montagsdemo ...:



Und danach: Dort der traditionelle **Schwabenstreich**.

Und davor: **Raddemo** 17.45h ab Feuersee – gesund + aktiv zur MoDemo am Hbf!

Wie immer hat das Demoteam auch diese Montagsdemo auf die Beine gestellt. Hier

Erläuterung zur Motivauswahl des von Uli Stübler gestalteten Flyers und Einladung an alle von Tom Adler, Demoteam:

Liebe Freund*innen von Kopfbahnhof, Verkehrswende und Vernunft,

unser Flyer zur 700. Montagsdemo gegen das Tunnelbahnhofsprojekt kommenden Montag greift ein Bild für Stuttgart21 auf: den "Elefanten im eigenen Wohnzimmer", der verbissen ignoriert wird, wenn Planer und Entscheider ihre Wolkenkuckucksheime eines blühenden Stuttgarter Bahnhofs- und Rosensteinquartiers malen.

Die Verrenkungen des rosa Elefanten auf Stuhl und Drahtseil, der verzweifelt versucht, sich vorm Absturz zu retten, illustrieren die aktuelle Not der Stuttgart21-Projektbetreiber: Sie und ihre in den letzten Jahren ständig wiederholten Versprechen blamieren sich jeden Tag aufs Neue vor der Realität. Kein einziges wird gehalten. Christian Milankovic schreibt in der StZ: "Stuttgart 21: Das Desaster ist perfekt". Verkehrsminister und Projektförderer Winfried Hermann plädiert wie die Landes-CDU für Eröffnungsverschiebung.

Die kollektive Blamage der Projektbetreiber und -Unterstützer öffnet ein Möglichkeitsfenster für den Erhalt des Kopfbahnhofs. Lasst uns gemeinsam dafür sorgen, dass es offenbleibt und nicht so leicht wieder zuge drückt werden kann - schon am kommenden Montag mit einer tollen Kundgebung um 18:00 vor dem zerschundenen Hauptbahnhof, bei der 700. Montagsdemo mit Jürgen Resch, Carola Rackete, Volker Lösch, dem Lenkungskreis Jazz, moderiert von Angelika Linckh.

Sehen wir uns? Herzliche Obenbleiber-Grüße, tom

Und hier die

Gemeinsame Pressemitteilung von Aktionsbündnis und Demoteam:

<https://kopfbahnhof-21.de/pressemitteilungen/700-montagsdemo-gegen-stuttgart21-fuer-verkehrswende-und-klimaschutz/>

Kontext fragt Demorednerin Carola Rackete:

„Was haben Sie mit Stuttgart 21 am Hut?“

Antwort: „Ich sehe die bewusste Täuschung der Bevölkerung, das Paradebeispiel für die Verschwendung von Milliarden öffentlicher Gelder, die Weigerung, darüber Rechenschaft abzulegen, sprich Transparenz und Aufklärung zu schaffen. Staat und Behörden sind es den Bürgerinnen und Bürger schuldig, vernünftig mit ihrem Geld zu wirtschaften. Wie das bei Stuttgart 21 gehandhabt wurde, ist skandalös.“

Hier das Interview, in dem es um Racketes Engagement gegen Umweltzerstörung und Klimawandel und um ihren Blick aus der Ferne auf den Protest gegen das Jahrhundertprojekt geht: <https://www.kontextwochenzeitung.de/gesellschaft/676/der-umgang-mit-s-21-ist-skandaloes-9421.html>

Arno Luik-Interview

„Stuttgart 21 als Symbol für den Zerfall der Deutschen Bahn“

Wenn es bei der Bahn rumort, und das tut es ja in Permanenz, dann ist Arno Luik ein gefragter Ansprechpartner, so auch für Peter Schwarz von der Waiblinger Kreiszeitung, der ein „saftiges Gespräch“ mit ihm führte zu S21, GDL-Streik, ETCS, Bahnchaos und die

Duldsamkeit der Bürger*innen ...

https://www.zvw.de/rem-s-murr-kreis/schienen-schande-was-bei-der-bahn-alles-schief-l%C3%A4uft-db-experte-ordnet-ein_arid-785453 :

Hier Auszüge des Beitrags hinter Paywall

Dieser Tage wurde bekannt, dass Stuttgart 21 Ende 2025 wohl nur teilweise in Betrieb gehen kann. Und dass S21 elf bis zwölf Milliarden kosten wird, zeichnet sich ja schon länger ab. Herr Luik, überrascht Sie irgendwas daran?

Mich überrascht nur die Chuzpe, mit der die Bahn und die Politik – und da schließe ich die Grünen mit ein – Versprechen brechen und dieses Wahnsinnsprojekt verzweifelt gegen alle Vernunft durchziehen. Und ich bin allenfalls erstaunt, wie duldsam die Bürger so vieles seit so vielen Jahren hinnehmen. All diese Behinderungen! Wenn ich nur daran denke, wie lange man nun im Hauptbahnhof braucht, um auf die Schillerstraße zu kommen. Unfassbar. Aber in Sachen S21 selber überrascht mich gar nichts. Ich habe schon 2010/11 aufgrund von bahninternen Unterlagen, die mir vorlagen, geschrieben, dass S21 frühestens 2025/26 ans Netz gehen und zehn bis 15 Milliarden kosten wird. Ich wurde als Cassandra verhöhnt. Dabei waren diese Unterlagen auch den Verantwortlichen an der Bahnspitze und in der Politik bekannt. Sie wussten, was sie anrichten. Aber wenn man die Zahlen ehrlich genannt hätte, wäre das Projekt tot gewesen.

Offiziell klang es durchaus anders.

Bahnchef Rüdiger Grube hat damals immer wieder erklärt: Ich versichere Ihnen als ehrbarer Hamburger Kaufmann, S21 kostet nicht mehr als 4,5 Milliarden Euro, und es darf auch gar nicht mehr kosten, denn sonst wäre dieses Projekt unwirtschaftlich, und das könnte ich nicht verantworten!

Dann kam die Volksabstimmung 2011 ...

... und ein paar Wochen später war plötzlich von sechs Milliarden die Rede. Und es wurde trotz der Kostenexplosion, die zur sofortigen Beendigung des Projekts verpflichtet hätte, weitergebaut – unter dem grünen Ministerpräsidenten, dem grünen Verkehrsminister, dem grünen Oberbürgermeister.

Kretschmann, Hermann, Kuhn. Immerhin, dank S21 soll es dann wunderbar viel mehr Zugverkehr geben. Heißt es.

Wie bitte? S21 sorgt nicht für mehr Zugverkehr. S21 behindert ihn massiv. S21 ist ein nicht zu verantwortender Rückbau der Zugkapazität, und das in der boomenden Industrieregion Stuttgart. S21 ist eine Chiffre für den herrschenden Irrsinn der DB: Überehrgeizige Manager und Politiker wollten sich ein Denkmal setzen. Aber aus dem Denkmal wird ein Mahnmahl.

Moment! Ein Bahnsprecher hat mir im Mai 2023 in den Block diktiert: Wenn die Digitalisierung des Bahnknotens Stuttgart abgeschlossen sei, werde der neue Tiefbahnhof „an die 100 Züge pro Stunde aufnehmen können“ – die im Stresstest „bereits nachgewiesene“ Zugzahl könne damit „perspektivisch nochmals etwa verdoppelt werden“.

Soll ich jetzt lachen? Oder heulen? So spricht ein Mensch, der offenbar einer kindlich-naiven Technikgläubigkeit verfallen ist. Die Digitalisierung stockt hinten und vorn. Und dass das viel gepriesene ETCS die Kapazität steigern, ist unwahr. ETCS heißt European Train Control System. Kontrolle ist das entscheidende Wort. Es ist ein digitales Zugsicherungssystem. Es heißt nicht Acceleration System, Beschleunigungssystem, oder Capacity System. ETCS führt zu Verlangsamung und Kapazitätsminderung.

Warum Verlangsamung?

Die Bremskurven von ETCS sind, jetzt ein paar Fachworte, „flacher“ als die von „konventionellen Zugbeeinflussungssystemen“: ETCS-geführte Züge müssen früher mit dem Bremsen anfangen. Salopp gesagt: Wenn die ETCS-Züge durch die steilen Tunnel den Tiefbahnhof anfahren, werden sie mit Tempo 20 an die Bahnsteige ranschleichen statt mit 40. Das System ist in der Schweiz teilweise im Einsatz; dort spricht man von bis zu 15 Prozent Kapazitätsreduzierung.

Ist es wenigstens zuverlässig?

ETCS, anders als die bewährten Zugleitsysteme, hat keine Rückfallebene: Entweder es funktioniert, oder es gibt den Stillstand. Es funktioniert auf Funkbasis – gewiefte Hacker können in Zukunft Züge problemlos lahmlegen. ETCS ist anfällig und langsam, aber immerhin, und da freut sich die Industrie, wahnwitzig teuer. Diese angedachte ETCS-Ausstattung von S21, vollmundig „Digitaler Knoten Stuttgart“, wird mit der dafür notwendigen Aufrüstung der Züge wohl um eine Milliarde Euro mehr kosten. Genialer Schachzug: Diese Zusatzkosten tauchen als S21-Projektkosten nicht auf. Ärgerlich: Der Bürger muss für diese schlechtere Bahn blechen ohne Ende.

Sie haben mal gesagt, der Zustand der Deutschen Bahn sei ein Symbol für vieles, was hierzulande schief läuft. Was meinen Sie damit?

Wir leben in prekären Zeiten, in denen wirklich alles kippen kann. Ich höre in ganz vielen Bevölkerungskreisen: Es ist nicht gerecht, was hier passiert. Viele sind verunsichert. Ich benutze jetzt mal ein Schlagwort: Der Neoliberalismus und der Glaubensgrundsatz der schwarzen Null produzieren Wut und Frust bei vielen Bürgern – das Öffentliche verkommt zusehends, in Schulen regnet es rein, Autobahnbrücken verfallen, Krankenhäuser verschwinden, die Post verschwindet, Bahnhöfe verschwinden. Wenn sich der Staat zurückzieht aus vielen wichtigen Bereichen, kommt das Gefühl der Unbehaglichkeit auf.

Wie merken Sie das der Bahn als Reisender im Alltag an?

Neulich bin ich von Königsbrunn nach Ulm gefahren mit dem Zug, es war einer der wenigen extrem kalten Wintertage. Die Bahnsteige waren nicht geräumt, es lagen zehn Zentimeter Schnee. Das Wartehäuschen: eine Art Busverschlag. Gegenüber der alte Bahnhof mit dem Warteraum, der früher beheizt gewesen war: vernagelt, versifft, verkommen. Da wird mir von Staatswegen auf dem Land gezeigt: Du bist uns nicht wichtig. Da stand ich: keine Anzeige, keine Durchsage. Nach langer Wartezeit kam schließlich die Info: Zug fällt aus. Das hatte ich schon gemerkt. Auch der nächste fiel aus. Ich bin anderthalb Stunden auf diesem eiskalten Bahnhof rumgestanden. Da kriegt man das Gefühl: Ich bin den Regierenden nichts wert, die missachten mich. Da kommt bei vielen das Gefühl auf: Ich bin ein Abgehängter.

Das kann Staatsverdrossenheit schüren.

Von diesem Gefühl – ich werde vernachlässigt, „die da oben machen, was sie wollen“ – ist es nur ein kurzer Schritt zur Politikverdrossenheit. Nur ein kleiner Sprung zur AfD. AfD zu wählen, ist für viele Rache an „denen da oben“. Meine Befürchtung: Die AfD muss sich nur zurücklehnen und wächst und wächst. Der Lotterzustand der früher so perfekt funktionierenden Bahn nervt also nicht nur Tag für Tag Hunderttausende – er ist auch ein tragisches Symbol.

Werden sich die Zustände im Zugverkehr jetzt bessern? Versprechen gibt es ja.

Ich zweifle. Ich wollte neulich von Hamburg nach Köln mit dem Zug. An dem Tag war jeder zweite zwischen diesen zwei Metropolen Deutschlands gestrichen. Zurzeit sind knapp 60 Prozent der Fernzüge pünktlich. Nur etwas zugespitzt: Der einzige Zug, der in Deutschland pünktlich losfährt, ist der Rosenmontagsumzug in Mainz. Als es neulich schneite – kann im Winter ja mal vorkommen –, hat die Bahn die Großregion München für zwei Tage vom Bahnverkehr komplett abgehängt. Eine Frechheit! Früher hat es mehr Schnee gehabt. Und da waren die Züge pünktlich wie die Eisenbahn.

Pünktlich wie die Eisenbahn ...

Ich wundere mich, mit was für einer buddhistischen Ruhe viele Bürger und Politiker dieses Versagen hinnehmen. In Österreich schneit's mehr. In der Schweiz schneit's mehr. In Norwegen schneit's mehr. Dort fegen die Züge problemlos durch den Schnee. Bei uns wird akzeptiert, dass die Bahn immer unzuverlässiger wird. Jeder japanische Eisenbahnmanager würde sich bei einer Pünktlichkeitsquote, wie die DB sie vorweist, vor Scham ins Samurai-Schwert stürzen.

Wie haben wir das früher hingekriegt?

Mein Vater war Bahnhofsvorsteher in Königsbronn. Wenn es nachts schneite, hat er jede Stunde zum Fenster rausguckelt. Bei Bedarf hat er eine Mannschaft zusammengetrommelt, und dann haben um vier Uhr morgens 20 Leute Schnee geschippt. In Stuttgart war es genauso: Dort stand Bahnhof-Chef Eugen Hopfensitz am Fenster, und morgens haben Hunderte von Eisenbahnern das Gleisvorfeld freigeschaufelt. Jeder Bahnhof war auf den Winter vorbereitet. Heute sind die einzigen Schneebeser der DB in den Restaurants der ICE-Züge zu finden.

Derzeit kommt noch der Bahnstreik der GDL hinzu. Manche Leute klingen, als sei GDL-Chef Weselsky an allem schuld.

Dabei ist die Bahn auch ohne Weselsky de facto im Selbstbestreikungsmodus: 2017 zum Beispiel fielen 140.000 Züge komplett aus. Aber diese ausgefallenen Züge finden sich nicht in der DB-Verspätungsstatistik. Denn, so Bahnchef Richard Lutz: „Ein Zug, der nicht losfährt, kann nun mal nicht zu spät ankommen.“ Absurde Logik. Danach ist die Bahn perfekt, wenn gar keine Züge mehr fahren? Weselsky wird fast immer als der böse Bube dargestellt. Aber er ist kein Klassenkämpfer, er ist CDU-Mitglied, und er macht schlicht, was er als Gewerkschaftsführer machen muss: Er kämpft für seine Leute. Mit 28 privaten Bahnunternehmen hat er unbemerkt von der Öffentlichkeit problemlos Tarifverträge abgeschlossen, alle mit Einstieg in die 35-Stunden-Woche für Schichtarbeiter. Diese Hauptforderung der GDL ist keine Unverschämtheit, sie ist zeitgemäß und in vielen Betrieben längst Normalität. Warum klappt es bei der Bahn nicht? Ich denke, die DB-Spitze hat kein wirkliches Interesse, dass dieser Streik rasch beendet wird.

Woran liegt das aus Ihrer Sicht?

Einen Tarifvertrag mit einer Lauflänge von 30 Monaten anzubieten, eine Stunde weniger ab 2026, eine weitere ab 2028 – das ist eher Kampfansage als Kompromissbereitschaft. Ich vermute, die Bahnchefs wollen die GDL vorführen; sie wollen, dass die GDL nicht tariffähig ist. Sie wollen nur mit der kuschelzahmen Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) verhandeln.

Die EVG ist die andere, deutlich größere Gewerkschaft.

Und sie hat übrigens den zerstörerischen Rückbau von Schienen in den vergangenen Jahrzehnten, das Rausreißen von Weichen stillschweigend mitgetragen.

Haben Sie auch zu Lokführern Kontakt?

Ich kenne Lokführer, die schieben 400 bis 600 Überstunden im Jahr vor sich her. Da ist ein normales Familienleben kaum mehr möglich. Ein Staatsbetrieb, finde ich, hat eine besondere Verantwortung: Er muss Vorbild sein im Umgang mit seinen Angestellten. Aber so empfinden es viele Eisenbahner überhaupt nicht. Dazu kommt das tiefsitzende Gefühl von Ungerechtigkeit: Unsere Chefs haben gigantische Gehälter – für was? Dafür, dass die Züge verspätet sind? Dass sie gar nicht kommen? Wir werden abgespeist, müssen aber die Aggressionen enttäuschter Kunden aushalten. Und das für Löhne, für die sich die Herren und Damen im Berliner Bahnturm nicht aus ihren Ledersesseln erheben würden. Das schafft Wut. Und eine große Streikbereitschaft.

...

Aber viele sagen, Weselskys Streiks schaden der Volkswirtschaft.

Die DB hängt bei Schneefall ganze Regionen ab – dass das der Volkswirtschaft schade, habe ich noch nie gehört. Oder die elfwöchige Sperrung zwischen Waiblingen und Stuttgart im Frühjahr 2023: auch ein volkswirtschaftlicher Schaden. Mehr noch: ein Zwangsumerziehungsprogramm. So macht man Zugfahrer zu Autofahrern. In keinem westeuropäischen Industrieland rumpelt die Bahn so schlecht daher.

...

Lassen Sie an der aktuellen Bahn denn überhaupt kein gutes Haar?

Doch, doch. Die DB ist in einem sehr gut: in ihrer Propaganda. Werbung. Ohne weiteres könnte sie dem Papst ein Doppelbett andrehen. Und so hat sie es auch geschafft, den Leuten S21 schmackhaft zu machen.

ZEIT online

Unterstützung des GDL-Streiks von unerwarteter Seite:



DB-Aufsichtsratssitzung am 20. März in Berlin

Wie wär's mal mit radikalen Konsequenzen?

Wenn bei einem DAX-Unternehmen – und in dieser Liga würde die DB spielen – soviel schiefeht wie derzeit bei der Bahn, dann wäre Feuer unterm Dach, nicht zuletzt was Personalien betrifft. Dergleichen ist man von der DB nicht gewohnt. Aber vielleicht wird es diesmal anders laufen.

Die mediale Aufmerksamkeit dürfte jedenfalls gewährleistet sein.

Deswegen ist auch diesmal wieder eine Reise zur Aufsichtsratssitzung geplant.

Eckpunkte sind der ...

Schwabenstreik mit den Berliner Unterstützer*innen am Mittwoch (21.) um 19h am Potsdamer Platz (an der historischen Ampel) und eine

Protestkundgebung am Donnerstag (22.) von 10h bis 11.30h (angemeldet) vor der Pressekonferenz der DB, die um 11h beginnt.

Treffpunkt um 9:45 Uhr am Bahnhof Schöneberg. Von dort 200 m bis zur DB-PK im „EUREF-Campus“.

Anresemöglichkeiten hat Markus Mezger wieder zusammengestellt (danke!). Nachfragen bitte an markusmezger@web.de !

Da Fernverkehrstickets mit Anfahrt tagsüber im ICE inzwischen leider nur noch teuer zu haben sind, empfiehlt Markus 3 Anreise-Möglichkeiten nach Berlin:

1) "Gratis" für Deutschlandticket-Besitzende im Nahverkehr (Di, 19.3.2024 Stuttgart Hbf ab um 10:58 Uhr, Berlin Hbf an um 21:57 Uhr, siehe <https://bahnapp.link/route/06s8h8qv/>)

2) Mit selbst zu buchendem Flixbahn-Ticket für aktuell 30,98€ (Di, 20.3. und Mi, 21.3. Stuttgart Hbf ab jeweils

um 7:21 Uhr, Berlin Hbf an jeweils um 13:14 Uhr, siehe <https://kurzelinks.de/41a9> bzw. <https://kurzelinks.de/dcwf>).

3) Mit ICE-Fernverkehr über Nacht (Mittwoch, 20.3.2024 Stuttgart Hbf ab um 0:11 Uhr, Berlin Hbf an um 7:29 Uhr, siehe <https://bahnapp.link/route/yrgr29p/>)

Falls sich für diese Möglichkeit möglichst schnell mindestens 6 Personen finden ließen, könnte ich dafür ein Gruppenticket zum Preis von aktuell nur 15€ pro Person buchen (Rückmeldung in diesem Falle bis Samstagabend an markusmezger@web.de notwendig)!

Außerdem besteht die Möglichkeit eines Solidaritätsbesuchs des **Protestcamps gegen die Erweiterungspläne von Tesla in Grünheide**

Infos:

<https://www.berliner-zeitung.de/news/tesla-protestcamp-carola-rackete-fordert-raeumungsstopp-li.2196789>

<https://www.tagesschau.de/inland/regional/brandenburg/rbb-gruenheide-oder-spree-tesla-protestcamp-bereitet-sich-auf-moegliche-raeumung-vor-100.html>

<https://www.tagesschau.de/inland/regional/brandenburg/rbb-tesla-protestcamp-in-gruenheide-polizei-prueft-moegliche-verlaengerung-100.html>

Markus bittet bei Interesse um schnellstmögliche Rückmeldung.

Bürgerbahn-Denkfabrik veröffentlicht Alternativen Geschäftsbericht

Darum ist eine Generalsanierung des DB-Konzerns unumgänglich!

Am Mittwoch, den 20. März 2024, demselben Tag, an dem auch die DB AG ihren jährlichen Geschäftsbericht veröffentlicht, ist auch Bürgerbahn Denkfabrik, der Dachverband, in dem u.a. das Aktionsbündnis mitarbeitet, zur Stelle mit dem zur Tradition gewordenen Alternativen Geschäftsbericht.



Auf 160 Seiten schreiben 24 Autor*innen über die drohende „Entgleisung“ der deutschen Bahnpolitik angesichts von Personalmangel, Lokführerstreiks, gekürzter Bundesmittel und der irrigen Politik der „Generalsanierungen“, aberwitziger Investitionen in Rennstrecken und Großprojekte.

Positiv formuliert

- **Personalmangel durch attraktive Arbeitsbedingungen abbauen**
- **Generalsanierung sinnvoll gestalten**
- **Investitionen sinnvoll verteilen**
- **Bahn in ländlichen Regionen wieder attraktiv machen**
- **Takt vor Tempo**
- **Nachtzugsystem aktiv mitgestalten**
- **Mehr Bahnexpertise in Vorstand, Aufsichtsrat und Bahnmanagement**
- **Hausaufgaben machen statt Blühträumen der Globalisierung nachhängen**

Dazu Heiner Monheim, Sprecher von *Bürgerbahn-Denkfabrik für eine starke Schiene*»
Eine gute Bahn setzt nicht auf teure Prestigeprojekte, sondern auf maximale Kundennähe. Sie reaktiviert Bahnhöfe und Gütergleise, baut wieder viel mehr Weichen ins Netz und orientiert sich an einem bundesweiten Taktsystem, in dem schnelle Anschlüsse viel wichtiger sind als die Höchstgeschwindigkeit. Die Schweiz beweist seit Jahrzehnten, wie erfolgreich das Konzept »Takt vor Tempo« und „Flächenbahn für Alle“ ist. Nur so kann Deutschland seine klimapolitischen Hausaufgaben erfüllen. Auf monströse Tunnelprojekte und massive Streckensperrungen muss die Bahn verzichten. Wie das geht, zeigt der Alternative Geschäftsbericht von Bürgerbahn.“

Infos und Kontakt: <https://buergerbahn-denkfabrik.org/> Andreas Müller-Goldenstedt Mitglied im Koordinierungs-Team 0049 1781806932 amuego@gmx.net

Der Alternative Geschäftsbericht wird sicher zur 701. MontagsDemo an den Ständen und der Mahnwache gegen Spende verfügbar sein.

Überregionales Bündnis zum Erhalt der Gäubahn in Rottweil gegründet

**„Wir wollen nach Stuttgart“ und „Wir wollen zum Bodensee“
kommen zusammen.**

Das gibt Druck für die Herren Theurer, seines Zeichens FDP-Staatssekretär bei Verkehrsminister Wissing, und CDU-MdL Guido Wolf vom sog. Interessenverband Gäubahn: Am 9. März hat sich in Rottweil ein Dachverband von Bürgerinitiativen entlang der Gäubahn und weiterer Verbände gegründet. Sie verabschiedeten die *Rottweiler Erklärung*, die sich „gegen weitere Verschlechterungen auf der Gäubahn und insbesondere gegen die Abkoppelung vom Stuttgarter Hauptbahnhof“ wendet. Unterstützt wird das neue Bündnis dabei vom Bundesgeschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe, Jürgen Resch, der gegen die Kappung der Gäubahn klagt und auf der Rottweiler Konferenz erläuterte, dass eine Unterbrechung der Gäubahn rechtlich gar nicht zulässig ist.

PM des neuen Bündnisses:

<https://rottweil-stuttgart-ohne-umsteigen.de/2024/03/12/pressemeldung-ueberregionales-gaeubahn-buendnis-gegruendet/>

Schlagzeile im Südkurier vom 15.3.2024:

Stuttgart 21

Schlechte Nachrichten für S21, gute für die Gäubahn? Es könnte länger direkt nach Stuttgart gehen!

Bericht von Ulrike Bäuerlein, hinter paywall, daher hier nur auszugsweise:

Wenn angesichts der neuen Turbulenzen um Stuttgart21 der Stuttgarter Kopfbahnhof erst einmal weiter erhalten werden muss, könnte auch kaum die Gäubahn-Verbindung zum Hauptbahnhof abgebaut werden, so Bäuerlein. Bisher sah es so aus, als müssten „Fahrgäste von und nach Singen, zum Bodensee oder aus Zürich und Italien am Regionalbahnhof in Stuttgart-Vaihingen umsteigen – und das jahrelang.“

„Dagegen und für den Erhalt der direkten Verbindung zum Bahnhof kämpfen seit Jahren mehrere Initiativen, Kommunen und überregionale Bündnisse entlang der Gäubahn-Strecke, zudem klagt die Deutsche Umwelthilfe (DUH) gegen eine Kappung. Zuletzt gründete sich am vergangenen Wochenende in Rottweil das Bündnis „Pro Gäubahn“.

Er gehe „fest davon aus, dass die Bahn die Gäubahn-Anbindung erhalten wird, solange oben noch Schienenverkehr läuft. Ein Rückbau der Gleise wäre dann völlig absurd“, sagt Grünen-MdB Matthias Gastel. „Das würde der Gäubahn massiven und unverantwortlichen Schaden zufügen.“ Die Stadt Stuttgart müsste sich mit einer Verzögerung dann eben arrangieren...

Landesverkehrsminister Winfried Hermann rechnet jedenfalls nicht mit einem pünktlichen Start, wie er am Dienstag in Stuttgart sagte. „Stand heute ist der Eröffnungstermin Ende 2025 nicht sicher. Das Einzige, was bisher sicher war: Später wird es immer noch teurer“, sagte der Grünen-Politiker.

„Wir haben der DB klar signalisiert, dass wir keinen Holperstart wollen.“ Für Hermann heißt das: Keine halben Lösungen, sondern erst Vollbetrieb, wenn alles fertig ist – und nach einer ausgiebigen Testphase.

Matthias Gastel hält dagegen einen parallelen Teilbetrieb des neuen Bahnhofs und den Weiterbetrieb des alten Kopfbahnhofs über eine gewisse Zeit für möglich. „Das ist mit uns aber nur zu machen, wenn die Fahrgäste einen echten Nutzen davon haben. Als Alibi, um den Termin zu halten, irgendetwas in Betrieb zu nehmen und dann nur drei Züge am Tag durch den Tiefbahnhof fahren zu lassen, wird es das nicht geben“, sagt Gastel.

Gegen die Kappung der Gäubahn-Anbindung laufen derzeit auch noch rechtliche Verfahren. Einerseits versucht das Bündnis aus Landesnaturschutzverband (LNV), Fahrgastverband Pro Bahn und dem ökologischen Verkehrsclub VCD, beim Eisenbahnbundesamt (EBA) gegen die Kappung der Strecke rechtlich vorzugehen.

„Ende Februar wurde unser Widerspruch abgelehnt“, teilte LNV-Vorstandmitglied Stefan Frey am Mittwoch auf Anfrage mit, der LNV prüfe nun den Bescheid und bereite sich darauf vor, vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart gegen die Gäubahn-Kappung zu klagen.

Zudem ist ebenfalls vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart die Klage der Deutschen Umwelthilfe (DUH) gegen die Gäubahn-Kappung anhängig. „Wir rechnen in Kürze mit einem ersten Verhandlungstermin“, sagte DUH-Bundesgeschäftsführer Jürgen Resch dem SÜDKURIER auf Anfrage...

Provisorium – oder Dauerlösung? Eine Kombi-Lösung „würde für mehrere Jahre den unmittelbaren Anschluss der Gäubahn an den Stuttgarter Hauptbahnhof sicherstellen“, so Resch, und vielleicht noch mehr: „Der Parallelbetrieb wird sich schnell von einem Provisorium zu einer Dauerlösung entwickeln.“

Umso mehr, als dass die DUH laut Resch Hinweise darauf habe, dass sich die Eröffnung deutlich verzögern könnte. Es werde in Bahnkreisen nicht von einer zeitnahen Lösung der Probleme mit dem neuen digitalen Sicherheitssystem ECTS ausgegangen, so Resch. „Konkret wird offensichtlich nicht mit einem Jahr, sondern mit mehreren Jahren Verzögerung gerechnet.“

Post dazu auf facebook:

17:11   

 **Pro Gäubahn ist hier:**
Rottweil.
10 Std. · Rottweil · 

Dr. Hans-Jörg Jäkel, Vorsitzender des Gäubahnkomitees Stuttgart, hat auf der gestrigen Gründungskonferenz des neuen Pro Gäubahn-Bündnisses einen fantastischen Vorschlag gemacht.

1979 feierte die Deutsche Bundesbahn 100 Jahre Gäubahn ganz groß mit Sonderfahrten auf der Strecke. Das Zuglaufschild, das er gestern zeigte, erinnert noch daran. 2024 ist die Gäubahn 145 Jahre alt. 2029 wird sie 150. Spätestens in dem Jahr sollte dieses Jubiläum wieder groß mit entsprechenden Sonderfahrten begangen werden. Jäkel, der selbst Museumsbahnfahrten mit historischen Fahrzeugen organisiert, möchte Feierlichkeiten zu 150 Jahre Gäubahn in die Wege leiten. Selbstverständlich sollen der Jubiläumszug dann über die historische Strecke bis Stuttgart Hbf (oben) geführt werden.

Wir freuen uns darauf.



Alles zum Thema Gäubahnunterbrechung im Beitrag von *Dipl.-Ing. Frank Distel* (Aktionsbündnis/Schutzgemeinschaft Filder) im RailBlog von Bürgerbahn: <https://buergerbahn-denkfabrik.org/rail-blog-268-frank-distel/>

Ostern wieder Tag der offenen S21

Das große Ablenkmanöver

Für Fragen, die das große Ganze betreffen, fühlen sich die Organisatoren des Tags der offenen Baustelle erfahrungsgemäß nicht zuständig. Auf Fragen nach Kosten, Brandschutz, Klima etc. kommen Textbausteine, aber keine Antworten. Viel lieber soll die Eleganz der Kelchstützen und das bombastische Unterirdische bestaunt werden.

Von Seiten der Stuttgart21-Gegner*innen wird es Gegenangebote geben.

Am Tag der Offenen Baustelle mit dem Roten Flitzer über die Gäubahn-Panoramastrecke

Infos zu Fahrzeiten, Route und Ticketvorverkauf hier: <https://roter-flitzer.de/tag-der-offenen-baustelle/>

den Miniaturwelten gegenüber der Mahnwache, wo sich übrigens immer ein Besuch lohnt.

Flugblätter und ggf. Weiteres ist noch in der Planung. Nähere Infos folgen.

Wieder Trouble beim VfB

Ausgerechnet Tanja Gönner

Wer sich noch an die Auftritte der „Mappus-Geheimwaffe“ und baden-württembergischen Verkehrsministerin Tanja Gönner in der sogenannten Schlichtung erinnert, hätte sich eher vorstellen können, sie als Mitverantwortliche für das S21-Drama vor Gericht oder in einem Untersuchungsausschuss wiederzusehen. Aber nun haben sie die neuen Autosponsoren zur Aufsichtsratsvorsitzenden der VfB AG gemacht.

Aber vielen ist sie vielleicht auch eher von der 64. Montagsdemo vom 21.2. 2011 in Erinnerung, als Alias von Christine Prayon:

https://youtu.be/R1Ao-oKuP-Y?si=R_MSMCh6NtSI8uOP

23. April

Weiter im Milliarden Krimi um ungedeckte S21-Kosten

Ankündigung des Verwaltungsgerichts Stuttgart:

Die 13. Kammer des Verwaltungsgerichts Stuttgart verhandelt am

Dienstag, den 23. April 2024, ab 13:30 Uhr,
im Sitzungssaal 5 des Gerichtsgebäudes
in 70178 Stuttgart, Augustenstraße 5

über die Klagen der DB AG u. a. gegen das Land Baden-Württemberg, die Landeshauptstadt Stuttgart, den Verband Region Stuttgart und die Flughafen Stuttgart GmbH wegen der Finanzierung der Mehrkosten für das Projekt Stuttgart 21 (Az.: 13 K 9542/16).

Die Verhandlung ist öffentlich.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Sitzplatzkapazität im Saal begrenzt ist. Anmeldungen von Medienvertretern sind bis spätestens 16.04.2024 ausschließlich per E-Mail unter der Adresse Pressestelle@VGStuttgart.justiz.bwl.de unter Angabe der Kontaktdaten möglich.

<https://verwaltungsgericht-stuttgart.justiz-bw.de/pb/,Lde/18983175>



Spaß muss sein:

& viele Grüße von Werner

X-Twitter: @WernerBorn_

BlueSky: @WernerBorn.bsky.social

