

Liebe Freundinnen und Freunde,

Beginnen wir mit **Kombi ...**

Als die Bahn zugeben musste, dass sie die S21-Eröffnung Ende 2025 nicht hinbekommt, war die Erleichterung bei Vielen erstmal groß. Nicht weil mit einer Verschiebung um ein Jahr gerechnet wurde – das war nur eine Lüge mehr – sondern weil alle Welt natürlich davon ausging, dass es viele Jahre länger dauern würde; zumal dann, wenn die Verantwortlichen bei Stadt und Land keinen „Holperstart“ wollen. Ihre Hoffnungen vor der Landtagswahl im Frühjahr 2026 mit einer glanzvollen S21-Eröffnung werben zu können, dürften sie längst aufgegeben haben. Jetzt wollen sie sich wenigstens nicht noch mit einer Scheineröffnung bis auf die Knochen blamieren.

Weil der Kopfbahnhof aber erstmal erhalten bleiben würde, schossen die Erwartungen ins Kraut, dieser Zustand könne sich zum Dauerzustand verfestigen und dann wäre das doch Kombi. Und Kombi klingt ja immer nach Friedensschluss, Vernunft und Kompromiss. Wenn man schon die jetzt aus der Not gefundene Koexistenz von Oben und Unten einen Kompromiss nennen will, dann ist es ein Kompromiss zwischen der Propagandawelt der Verantwortlichen - und der Realität, sozusagen ein Scheinkombi, währenddessen ungeniert die alten zerstörerischen S21-Ziele weiterverfolgt werden.

Die „echte“ Kombilösung würde nämlich die Aufgabe der Weiterbauziele bedeuten, also Planungs- und Baustopp bei den Ergänzungsprojekten und der Rosensteinbebauung. Oben *bleibt*, teilweise oder ganz, und unten *kommt* teilweise oder ganz. Angesichts des vorherrschenden Starrsinns und der Realitätsverweigerung der S-21-Verantwortlichen, viele nennen sie Täter, muss der Karren wohl erst noch tiefer in den Dreck fahren, bis der Groschen fällt.

Scheinkombi ist überhaupt keine Lösung und Echt-Kombi ist eher ein fauler Kompromiss, der nicht als Dauerlösung taugt. Die Probleme des Brandschutzes bleiben, wenn auch die Risiken bei einem zur „Kopfbahnhofergänzungsstation“ geschrumpften Tiefbahnhof nur noch hoch und nicht mehr extrem wären. Eine Genehmigung vor Inbetriebnahme müsste, wenn's „mit rechten Dingen zugeht“, auch einem solchen Tiefbahnhof-/Tunnelsystem aus Gründen des Brandschutzes verweigert werden.

Ob geschrumpft oder nicht, die Dammwirkung des Halbtiefquerbahnhofs bliebe auch, und würde bei Starkregen, der immer häufiger, stärker und wahrscheinlicher wird, zu dramatischen Überflutungen vor dem Bahnhofswall und im Tiefbahnhof führen, der dann nur mit hohem Reparaturaufwand und nach langer Sperrung wieder in Betrieb genommen werden könnte.

Das schlagendste Argument ergibt sich vielleicht aus der Frage, ob es nicht eine bessere Nutzungsmöglichkeit des bis jetzt schon für 11 Mrd € Gebauten gibt als dort nur eingeschränkt Zugverkehr zu betreiben - und das noch mit hohen Risiken.

Wäre es nicht intelligenter, klimagerechter, stadtfreundlicher, und im Sinne der allseits gewünschten Verkehrswende, wenn dieses Tunnelsystem und die Tiefbahnhofhalle für ein System unterirdischer Güterlogistik genutzt würden, bei dem nicht viele Menschen großen Risiken ausgesetzt würden, bei dem Rad- und Fernbusverkehr integriert werden könnten und bei dem oberirdisch Autostraßen zugunsten von mehr Lebensqualität zurückgebaut werden könnten, weil ein Teil der Güter unterirdisch befördert würde? Ließen sich nicht viele für die Vorstellung gewinnen, auch wieder S21-barrierefrei von der City in den Schlossgarten flanieren oder radeln zu können, wie es [www.umstieg21.de](http://www.umstieg21.de) vorsieht?



Wieder mehr bundesweite kritische Aufmerksamkeit

## „Prestigeprojekt Stuttgart21: Milliarden in den Sand gesetzt“

- ... so schlagzeilt z.B. die **Frankfurter Rundschau** am 11.4. einen Beitrag von Stephan Hebel <https://www.fr.de/meinung/gesetzt-stuttgart-21-deutsche-bahn-bauprojekt-milliarden-in-den-sand-92995513.html> und bindet gleich noch ein Video zum Alternativen Geschäftsbericht von Bürgerbahn Denkfabrik ein: <https://www.fr.de/meinung/gesetzt-stuttgart-21-deutsche-bahn-bauprojekt-milliarden-in-den-sand-92995513.html>
- Nicht zu unterschätzen: die Welt der social media. Das postet der Journalist und Buchautor Claas Gefroi, der auf **Bluesky** 9.300 und auf **X** 14.500 Follower hat. Basis war der Beitrag in der FR. Auch sowas schafft Reichweite!



- Rüdiger Soldt in der **F.A.Z.**, 16.3. „Der Pannenbahnhof“ mit viel Hintergrundinfos zu den Gründen der Eröffnung-Verschiebung, s. Anlage
- Max Ferstl und Roland Muschel in der **Süddeutschen** am 13.3.: <https://www.sueddeutsche.de/politik/stuttgart-21-fertigstellung-bahn-verschiebung-1.6449877>
- Gerhard Matzig, auch **Süddeutsche**, hat sich die S21-Baustellen und insbesondere das geplante Rosensteinquartier zur Brust genommen und einen wortstarken Verriss in der **Süddeutschen** geschrieben (Anlage)

Zitate:

„Die Milaneo-Megalomanie im sogenannten "Europaviertel" ist ein erster Hinweis darauf, warum man in Stuttgart den amtlichen Versprechungen nicht mehr glaubt. Das Werbebild vom neuen Stuttgarter Stadtteil Rosenstein ("Für alle. Für morgen") am Bahnhof-Bauzaun hat jemand so kommentiert: "Lügen".“



(... meinte Herr Matzig diese Deko nach der 700sten MoDemo am Hbf?)

„Besucht man "Milaneo", denkt man sofort: Bitte baut doch einfach mal nichts. Oder legt einen Rasen an.“

Das „riesenhafte Modell Rosenstein in der Eichstraße ... zeigt den Für-alle-für-morgen-Stadtteil Rosenstein. Der erst zustande kommt, wenn der Bahnhof bis auf die Bonatz-Resteerverwertung (Was kommt rein? Shopping!) weg ist.“

- Rüdiger Soldt in **FAZ** online am 11.4.2024  
Unterüberschrift: „Selbst eine provisorische Inbetriebnahme von Stuttgart 21 Ende 2025 wird unwahrscheinlicher. In der Politik ist die Angst groß vor einem Verkehrschaos.“  
<https://www.faz.net/aktuell/politik/inland/stuttgart-21-darum-koennte-sich-der-pannen-bahnhof-noch-mehr-verzoegern-19646828.html#void>
- Jörg Palitzsch in der ansonsten in der S21-Berichterstattung sehr zurückhaltenden **taz** in einem Beitrag, der das ganze Elend der Lage am und um den Stuttgarter beschreibt: „Es fährt ein Zug von irgendwo“  
<https://www.taz.de/!5995856>
- Auch **Mario Barth**, der Comedian mit der feinen Nase für Skandale öffentlicher Geldverschwendung, hat die S21-Fährte wieder aufgenommen und berichtet am Mittwoch 17.04., 20.15h in seiner Sendung, "Mario Barth deckt auf" / RTL über Aktuelles zu den Themen Kosten, fehlender Brandschutz in Tunneln und Tiefbahnhof und Überschwemmungsrisiko in Folge der Dammwirkung des S21- Halbtiefbahnhofs.

So wird die 2-stündige Sendung bei der es nur oder überwiegend zu Stuttgart21 gehen wird, vom Sender RTL beworben:

*Stuttgart 21 ist der BER des Schwabenländle! Dauerbauprojekt, Verzögerungen um gleich mehrere Jahre und Kostenexplosionen im Stakkato. Sowie: Baumängel. Der Kostendeckel von 4,56 Mrd. Euro ist längst gerissen. 9,76 Milliarden Euro standen September 2023 auf der Uhr. Seit Oktober 2023 kommen noch einmal 614 Millionen Euro dazu. Doch damit nicht genug. Schon Anfang Dezember wird klar: Es werden noch einmal 2 Mrd. EUR für die Fertigstellung, insgesamt rund 11,5 Mrd. EUR. Die Kosten haben sich fast versechsfacht. S21 toppst also den BER (7 Mrd. Euro). Kosten rauf und Fertigstellung später: Die Eröffnung könnte sich auf 2025 verzögern.*

Globaler Klimastreik am Freitag 19.4., auch in Stuttgart

## **Klima bleibt zentral. Widerstand verbindet!**

„Die Klimakrise kennt keine Ländergrenzen. Genauso muss global zusammengearbeitet werden, um sie abzubremsen und klimagerechte Politik für alle zu betreiben.“ - wohl wahr diese Worte der Fridays Stuttgart, mit denen sie aufrufen zum

**Globalen Klimastreik am 19.4., 14 Uhr Schlossplatz,  
anschließend Demo durch die Innenstadt zum Pariser Platz, Abschluss vor der LBBW**

Weiter aus dem Friday-Aufruf:

*„Beim Globalen Klimastreik steht der internationale Kampf für Klimagerechtigkeit im Mittelpunkt. Denn dieser ist unabdingbar im Kampf gegen die Klimakrise. Die Industriestaaten, auch Deutschland, sind maßgeblich für die Ursachen der Klimakrise verantwortlich. Und dabei sind nicht nur die noch immer steigenden Treibhausgasemissionen problematisch, sondern auch die Gewinnung von fossilen Energieträgern und Rohstoffen. Dafür werden unglaublich viel Natur und Lebensraum zerstört. Menschen werden vertrieben, verfolgt, ausgebeutet und ihren Grundrechten beraubt. Und die Gewinne fließen an einige wenige Konzerne, die immer reicher werden, während die örtliche Bevölkerung kaum von der Ausbeutung ihrer Region profitieren.“*

Besonderen Fokus legt der Globale Klimastreik diesmal auf ...

- der geplanten **Zerstörung des Kongobeckens für die Ölförderung**

- der von der LBBW finanziell geförderte **Abholzung des Akbelen-Walds** zur Braunkohlegewinnung durch ein Braunkohleunternehmen in der Türkei, das hart gegen die protestierende Bevölkerung vorgeht (spannend zu erfahren, was sich hier nach der großen Schlappe Erdogans bei den türkischen Kommunalwahlen kürzlich geändert hat)
- die Zusammenhänge von **Klimakrise, Flucht, Krieg und Faschismus** – und den großen Protesten gegen Rechts

Der Weg ist weit vom Akbelen-Wald und dem Kongobecken zu den Klimaverbrechen, die hier und jetzt begangen werden, z.B. mit der weiterhin geplanten Bebauung des Rosensteinquartiers und den Betonorgien im Zuge der unbeirrt weiter verfolgten Ergänzungsprojekte.

Gern angenommen hat das Aktionsbündnis das Angebot der Stuttgarter Fridays, mit einem Stand bei der Kundgebung vertreten zu sein ([bitte unterstützen!](#)).

Alles zu KlimaSkandal21 soll Thema sein. Devise ist, auch wenn's diesmal nicht dieses Banner sein wird:



Kontext würdigt Deutschlands dümmstes Bahnprojekt zu seinem 30. Geburtstag

## **Stuttgart ist dümmer als Scheuer**

*„30-jähriges Jubiläum! Im April 1994 haben Vertreter von Bahn, Stadt und Land das Projekt erstmals der Öffentlichkeit präsentiert. Daraufhin hat Kurt Cobain sich erschossen.*

*Die Fertigstellung des dümmsten Bauprojekts seit dem Turmbau zu Babel beziehungsweise "die größte Fehlentscheidung der Eisenbahngeschichte" (Winfried Hermann) war bekanntermaßen für Dezember 2019 geplant. Das Ganze hätte 2,5 Milliarden Euro kosten sollen. 700 Gegendemos später wissen wir: Hat beides fast geklappt!*

*Damit sind wir auch wieder bei Andi Scheuer“, der sein Bundestagsmandat niedergelegt hatte“, was kontext-Satiriker Cornelius W. M. Oettle als Staatsbürger mit einem lachenden, als Satiriker mit einem weinenden Auge sieht. „Was das Passauer Universalgenie mit seiner Maut vergurkt hat, wirkt wie Mäusedreck neben dem, was die S-21-Trottel uns eingebrockt haben. Scheuer hat ja nur ein paar hundert Millionen für nichts versenkt. Die S-21-Befürworter indes haben mit ihrer Milliardenverschwendung die Leistung des Bahnhofs wohl am Ende auch noch verschlechtert. Stuttgart ist dümmer als Scheuer.“*

<https://www.kontextwochenzeitung.de/kolumne/680/stuttgart-ist-duemmer-als-scheuer-9469.html>

<https://www.kontextwochenzeitung.de/dossiers/das-jahrhundertloch-stuttgart-21.html>

Rückfragen beim Aktionsbündnis lassen erwarten, dass die Stuttgarter Zeitung am 17.4. einen längeren Beitrag zu 30 Jahre Stuttgart 21 veröffentlichen wird.

Kontext wird auch nochmal in seiner Ausgabe 681 ab 17.4. online berichten:

<https://www.kontextwochenzeitung.de/>

Pressemitteilung des Aktionsbündnisses zu 30 Jahre Stuttgart 21

## **„30 Jahre Kritik, Enthüllungen, Protest – und Alternativen!“**

15. Apr. 2024

30 Jahre nach der öffentlichen Vorstellung des Projekts Stuttgart 21 sehen sich die Projektgegner in ihrer Kritik fast ausnahmslos bestätigt. Bündnissprecher Martin Poguntke: „Diese Bewegung ist deshalb so ausdauernd und weiterhin hoch aktiv, weil sie immer auf der richtigen Spur war und darin fachlich immer wieder bestätigt wurde. Mangelnde Leistungsfähigkeit, steigende Kosten, spätere Fertigstellung, massive Klimaschäden – die Kritiker hatten zu jeder Zeit recht mit ihren Mahnungen.“

Die Stärke und das Durchhaltevermögen der Protestbewegung hatten und haben ihren Kern im kompromisslosen Umgang mit Fakten anstelle von Schönfärbereien, Faktenmanipulation und Ideologie. Einen demokratiepolitischen Tiefpunkt stellte dabei die Volksabstimmung von 2011 dar – ein Lehrstück „gelenkter Demokratie“, bei dem wider besseres Wissen eine baldige Fertigstellung des Projekts bei Kosten von maximal 4,5 Mrd. Euro und 30 Prozent Leistungssteigerung versprochen wurde. Während andernorts ähnliche Erfahrungen Politikverdrossenheit und Rechts-Entwicklungen befeuern, ist der Protest gegen Stuttgart 21 nie politisch nach rechts gekippt, sondern hat sich immer konsequent als Demokratiebewegung verstanden – auch gegen Rechts und Neonazis.

Die Stärke der Kritiker-Bewegung liegt auch darin, dass sie nie nur das Projekt abgelehnt, sondern immer auch konstruktive Gegenvorschläge gemacht hat – auch wenn diese politisch und medial meist ignoriert und totgeschwiegen werden, wohl, weil sie dem Dogma der Unumkehrbarkeit von S21 zuwiderliefen. Gerade jetzt, wo das Projekt an allen Ecken und Enden ins Trudeln gerät, sieht das Aktionsbündnis einen Schwerpunkt seiner Arbeit darin, eine Öffnung der Diskussion zu erreichen, in der auch Konversionsansätze wie das Konzept „Umstieg 21“ aufs Tapet kommen. Dabei geht es gerade nicht um ein Zurück auf Null, sondern im Wesentlichen um die Umnutzung von Tunnels und Tiefbahnhofhalle für hochmoderne vollautomatische Güterlogistik und die Modernisierung des Kopfbahnhofs. Geprüft wird derzeit die Nutzung der Tunnels für Energieträger wie Wasserstoff oder Fernwärme.

Das seit Jahren vorgebrachte Argument, es müsse weiter gebaut und investiert werden, weil schon so viel gebaut und investiert wurde, würde in der Privatwirtschaft kein Betriebswirt akzeptieren. Bündnissprecher Martin Poguntke: „Unwirtschaftlich versenktes Geld wird nicht wirtschaftlicher, wenn man noch mehr versenkt. Wer auf dem Holzweg ist, geht nicht weiter, auch wenn er schon sehr weit gegangen ist. Es wird allerhöchste Zeit, dass sich alle Projektbeteiligten ehrlich machen und nach Auswegen suchen, die wirtschaftlich vertretbar sind und – angesichts der drohenden Klimakatastrophe – die Verkehrswende durch eine massive Erweiterung des Bahnverkehrs tatsächlich ermöglichen. Dafür kämpfen wir – as long as it takes!“

Kontakt:

Martin Poguntke, 0151 403 602 56

Werner Sauerborn, 0171 320 980 1“

<https://kopfbahnhof-21.de/pressemitteilungen/30-jahre-kritik-enthuellungen-protest-und-alternativen/>

Kein rundes, aber auch ein Jubiläum

## **Aktionsbündnis 17 geworden**

Einen Großteil der Geschichte von Stuttgart21, nämlich 17 Jahre lang, hat das Aktionsbündnis das Projekt in Grund und Boden kritisiert und bekämpft. Hier eine Notiz zu dessen wechselvoller Geschichte, die man in eine Phase mit und eine ohne die Grünen einteilen kann:

<https://kopfbahnhof-21.de/aktuelles/17-geburtstag-des-aktionsbuendnisses-gegen-stuttgart-21/>

## S21-Tunnel

### **Weit unterhalb der eigenen Sicherheitsstandards**

Das „Deutsches Zentrum für Schienenverkehrsforschung beim Eisenbahn-Bundesamt (DZSF)“ ist eine unabhängige technisch-wissenschaftliche Forschungseinrichtung des Bundes, angesiedelt beim EBA. Seine Forschungen münden in Standards für Wirtschaftlichkeit, Umwelt und Sicherheit im Schienenverkehr. Hier zu den DZSF-Zielen: [https://www.dzsf.bund.de/DZSF/DE/home\\_node.html](https://www.dzsf.bund.de/DZSF/DE/home_node.html)

In einer „*Untersuchung der Auswirkungen unterirdischer Verknüpfungsstellen auf Neubaustrecken am Beispiel des deutschen Brenner-Nordzulaufs*“, werden Standards konkretisiert, denen die Brandsicherheit in den S21-Tunneln hohnspricht.

Hier Ausschnitte aus dem Bericht mit Hervorhebungen und Kurzbewertung von Dr. Christoph Engelhardt:

S. 26: „Generell muss es aber im Notfall **an jeder beliebigen Stelle des Tunnels** möglich sein, einen **brennenden Zug** zu verlassen und **einen sicheren** (d. h. vor Rauch, Gasen und extremer Hitze geschützten) **Raum aufzusuchen**.“ S. 27: „Die Komplexität der Bauwerke sowie die **Erfordernisse zur Rettung und Evakuierung einer großen Anzahl von Menschen** ziehen, insbesondere bei **langen Tunneln**, ggf. auch umfangreiche oberirdische Installationen sowie die Einrichtung von Rettungsplätzen und Zufahrtswegen nach sich. [...] Der Abstand zwischen den Querschlägen und die Gestaltung der Rettungswege muss so gestaltet sein, dass **alle betroffenen Personen** die sicheren Bereiche auch bei starker Rauchentwicklung und kurzzeitiger Einwirkung giftiger Gase und Dämpfe noch aus eigener Kraft erreichen können. [...] Es ist zu berücksichtigen, dass an Evakuierungswege umfassende Anforderungen zu stellen sind (z. B. Mindestbreite, Mindesthöhe, max. Längsneigung, Eignung für Selbst-/Fremdrettung), wobei die Möglichkeit der Selbstrettung von **Personen mit eingeschränkter Mobilität** mit betrachtet werden muss.“

Damit räumt das EBA (über sein Forschungszentrum) ein, dass seine Antworten an uns und ggü. Journalisten, bei den S21-Tunneln seien die Regeln der Technik eingehalten und regelkonform genehmigt worden, eine Falschaussage sind. Offensichtlich weiß das EBA genau, dass die Rettungswege nach der Personenzahl zu dimensionieren sind und dass der worst case (jeder beliebigen Stelle) beherrscht werden muss.

## Züge Europas, vereinigt Euch!

### **Perspektive „United Railways of Europe!“**

Die LINKE hat’s gerade schwer. Endlich vom Ballast des Streits mit dem Wagenknechtflügel befreit, steigt sie in die politische Sacharbeit ein, hier beim Thema Bahnpolitik – und wird trotzdem in den Umfragen bestraft. Auch hier scheint Populismus populärer zu sein.

Die Vision der LINKEn, hier vorgestellt in einem Post von Martin Schirdewan mit Carola Rackete Spitzenkandidat der LINKEn für die EU-Wahl am 9. Juni: „*Eine gemeinnützige Bahn für Europa - bezahlbar, verlässlich & klimafreundlich. Mit Zügen, die im Stundentakt alle europäischen Großstädte anfahren. Mit einer gemeinsamen Buchungsplattform & mehr Fahrgastrechten. Bahn frei für die United Railways of Europe!*“ X, 8.4.2024

Genauer hier: <https://www.die-linke.de/start/nachrichten/detail/united-railways-of-europe-zuege-europas-vereinigt-euch/>

Pressekonferenz von Martin Schirdewan dazu:

[https://x.com/phoenix\\_de/status/1777328121747853610?s=46&t=8ZNIVP73xkchujecOFIM-g](https://x.com/phoenix_de/status/1777328121747853610?s=46&t=8ZNIVP73xkchujecOFIM-g)

Teufel mit Beelzebub austreiben?

## **Der Generalsanierungs-Irrtum**

Jahrelang wurde das deutsche Schienennetz runtergewirtschaftet und stattdessen in Hochgeschwindigkeits- und (vermeintliche) Prestigeprojekte investiert. Die Schäden dieser Politik erfahren Bahnreisende täglich.

Aber jetzt soll es ganz schnell gehen. Im Schweinsgalopp sollen die größten Schwachstellen im Fernverkehrsnetz angegangen werden. Schlüsselwort: Generalsanierung. Statt mit Tempo, aber unter rollendem Rad und mit vertretbaren Einschränkungen, sollen jetzt Hauptverbindungsstrecken für Monate ganz abgeköpelt werden. Um diese Abschnitte soll es gehen:

- (1) Kassel – Göttingen, 10. Dezember 2023 bis 26. Mai 2024
- (2) Frankfurt - Fulda, 22. März bis 7. Juni 2024
- (3) Frankfurt - Heidelberg, 30. März bis 26. Mai 2024
- (4) Karlsruhe - Stuttgart, 1. April bis 18. Juli 2024
- (5) Koblenz - Köln, 8. bis 15. April 2024
- (6) Hamburg - Schwerin, 30. April bis 17. Mai 2024
- (7) Frankfurt – Mannheim (Riedbahn), 15. Juli bis 14. Dezember 2024
- (8) Köln – Frankfurt, 16. Juli bis 12. August 2024
- (9) Erfurt – Eisenach, 2. August bis 24. November 2024
- (10) Knoten Stuttgart, 3. August bis 6. September 2024
- (11) Hamburg – Berlin, 17. August bis 14. Dezember 2024
- (12) Hamburg – Schwerin, 4. August bis 22. November 2024
- (13) Karlsruhe – Freiburg, 10. bis 30. August 2024
- (14) Hamm – Hagen, 19. Oktober bis 14. Dezember 2024

Dem ersten Fehler (Runterwirtschaften) folgt der zweite (Generalsanierung). Die Folgen für die ohnehin marode Bahn wären fatal.

Prof Heiner Monheim, Sprecher von Bürgerbahn-Denkfabrik erklärt dazu in der jüngsten Pressemitteilung seines/unseres Verbands:

*»Was die Deutsche Bahn den Fahrgästen auf der Strecke Hamburg-Berlin in den nächsten zwei Jahren zumutet, ist unverträglich und spricht allem Gerede von einer „Verkehrswende“ und „wir wollen mehr Fahrgäste auf der Schiene haben“ Hohn. Nicht umsonst bezeichnete Benedikt Weibel, der ehemalige Vorstandsvorsitzende der Schweizer Bundesbahnen (SBB), die Generalsanierungsstrategie als „Selbstmord auf Raten“. Im Interesse der Fahrgäste müssen die Sanierungsarbeiten, wie seit über 150 Jahren bei der Bahn üblich, im laufenden Betrieb, also „unter dem Rollenden Rad“ stattfinden.«*

<https://buergerbahn-denkfabrik.org/generalsanierung-von-bahnstrecken-zum-nutzen-der-bahnindustrie-zum-schaden-fuer-die-fahrgaeste/>

Krach bei DB Cargo

## **„Der Vorstand muss weg“, fordern EVG-Betriebsräte**

Bei der Bahn ist bisher eigentlich nur die GDL für klare Ansagen gegenüber der Chefetage und deren bahnerstörerischer Politik bekannt. Bei der Güterbahn DB-Cargo ist das anders. Hier ist die größere Schwester der GDL, die EVG, schon immer deutlich rebellischer. In einem eskalierenden Konflikt gingen kürzlich in Fulda am Bahnhof 500 DB-Cargo-Betriebsräte auf Initiative der EVG-Betriebsratsspitze auf die Straße unter dem Motto „Wir sehen rot – kein Kahlschlag bei DB Cargo!“ und forderten gar den Rücktritt ihres Vorstands und ihrer Chefin, der bisherigen Hoffnungsträgerin Sigrid Nikutta.

Anlass sind massive Kürzungen und Personalabbau angesichts einer wirtschaftlich zunehmend desolaten Lage des DB-Güterverkehrs, dies wiederum Folge einer Politik, die DB-Cargo immer stärker aufs Abstellgleis schob: mangelhafte Schieneninfrastruktur, Abbau von Gleisanschlüssen bei Firmen, stagnierende Elektrifizierung des Netzes, veralteter Bestand an Waggons, der nicht mehr den Transportbedürfnissen der Verlager entspricht, usw...



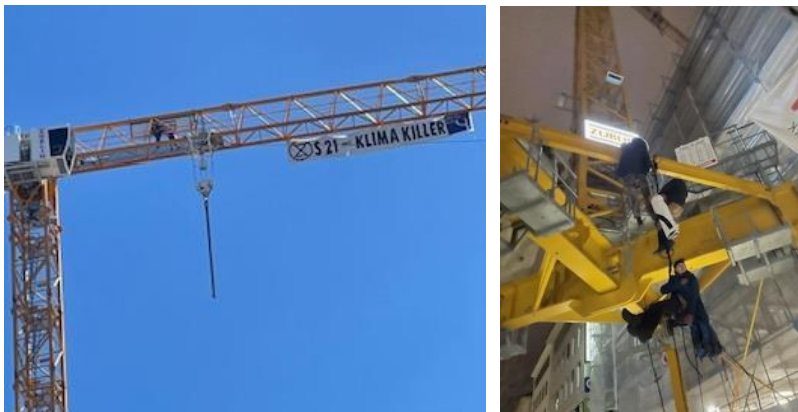
Ausführlicher im Alternativen Geschäftsbericht auf S. 28ff: [https://buergerbahn-denkfabrik.org/wp-content/uploads/2024/03/2024.03.17\\_Altgesch\\_Bericht\\_2024.pdf](https://buergerbahn-denkfabrik.org/wp-content/uploads/2024/03/2024.03.17_Altgesch_Bericht_2024.pdf)

Die Verladewirtschaft steigt um auf private Anbieter oder auf den LKW – und die Beschäftigten haben das Nachsehen – so wars wohl auch gedacht von den CSU-Verkehrsministern, deren Politik jetzt FDP-Wissing fortführt.

<https://zeitung.stuttgarter-zeitung.de/data/28860/reader/reader.html?social#!preferred/0/package/28860/pub/39410/page/10/content/1304405>

### Bundesverfassungsgericht hebt Haftstrafe gegen Klimaaktivist Samuel Bosch auf **„... in seinem Grundrecht auf Meinungsfreiheit verletzt“**

Charlie Kiehne und Samuel Bosch waren es, die zusammen mit Simon Helmstedt zweimal spektakulär Baukräne bestiegen und Banner gegen **KlimaSkandal21** aushängten.



Die XR-Aktivist\*innen haben auch bei anderen Anlässen mit spektakulären Aktionen gegen Umweltzerstörungen protestiert. Bei einer ihrer Aktionen protestierten Charlie und Samuel zusammen mit Ingo Blechschmidt gegen die Rodung des geschützten Lohwaldes nördlich von Augsburg. Das Transparent „Lohwald-Rodung trotz laufender Gerichtsverfahren? Frech!“ an der Hauswand des Regierungspräsidiums aufgehängt, empörte den zuständigen CSU-Regierungspräsident so sehr, dass er Anzeige erstattete. Vor Gericht bekam er Recht und die beiden wanderten in den Knast. Samuel sollte drei und Charlie zwei Wochen sitzen. Samuel wandte sich ohne den Marathon durch die Instanzen zu laufen direkt mit einer Beschwerde an das Bundesverfassungsgericht.

Obwohl nur 2% solcher Beschwerden durchkommen, entschied das oberste Gericht der Republik in Samuels Fall sehr schnell und erklärte die Augsburger Urteile für verfassungswidrig. Die Banner stellten *keine "üble Nachrede von Personen des politischen Lebens"* dar, vielmehr verletzten *"die angegriffenen Entscheidungen (...) den Beschwerdeführer in seinem Grundrecht auf Meinungsfreiheit"*. Das Verfassungsgericht betont, dass "der Schutz der Meinungsfreiheit gerade aus dem besonderen Schutzbedürfnis der Machtkritik erwachsen ist". Zwei Wochen saß Samuel ab. Dann musste er entlassen werden. So geht Rechtsstaat!

<https://www.kontextwochenzeitung.de/gesellschaft/680/ein-urteil-fuer-die-meinungsfreiheit-9466.html>

### Konzept zur Besänftigung der Gäubahnannrainer vorgestellt **Winfried Hermann plant öfter keinen Anschluss**

Mit elf „Kompensationsmaßnahmen“ will Verkehrsminister Hermann, den überparteilichen Unmut von Bahnnutzer\*innen und Politiker\*innen entlang der Gäubahn dämpfen, die partout ohne

Umsteigerei in S- oder Stadtbahnen zum Stuttgarter Hauptbahnhof – und sicher auch derer, die raus aus Stuttgart Richtung Bodensee, fahren wollen.

Die S21-Kosten sollen ja nicht um weitere zig-Millionen steigen. Deshalb soll im Wesentlichen aus dem Landesetat finanziert werden, dass „weiterhin die Intercity-Züge auf der Gäubahn auch mit Nahverkehrsfahrscheinen wie dem Deutschlandticket genutzt werden können“. Zudem soll der Takt auf der Strecke bis/von Vaihingen verdichtet werden und der Metropolexpress soll Standard werden.

Und dann fällt dem gefallenen Helden Hermann noch was ein: der 10 Mio € teure Umbau des Bahnhofs Vaihingen, der ja mal für den leichteren Umstieg von/nach Flughafen/Messe gedacht war, erfährt jetzt einen Bedeutungswandel zum klasse Umsteigeort von und zu einer abgekoppelten Gäubahn: <https://zeitung.stuttgarter-zeitung.de/data/29456/reader/reader.html?social#!preferred/0/package/29456/pub/40250/page/6/content/1333872>

### Pyrrhussieg der Bahn um Freigabe von Entfluchtungssimulationen

**„Wie ein Stück nasse Seife“** (Norbert Bongartz)

Vor dem Verwaltungsgericht gab es am 13.4. eine kleine Protestaktion mit Bannern zum Brandschutz:



Im Gerichtssaal: ca. 20 Zuschauer\*innen, soweit erkennbar nur S21-Gegner\*innen. Auf der Richterbank nur Richterin Brigitte Roth, auf Klägerseite (Bahn) Herr Bitzer und ein Bahn-Anwalt Krappel von der Kanzlei Kasper Knacke. Auf unsere Seite RA Mann und Dieter Reicherter, sowie Wolfgang J. als Beklagter, gegen den sich die „Zwangsvollstreckungsabwehrklage“ richtete. Abwehren wollte die Bahn eine Zwangsvollstreckung gegen den PSU-Vorsitzenden Olaf Drescher zur Offenlegung der Simulationen.

Der technische Ablauf war eine Zumutung, weil die Richterin die halbe Sitzung auf ein Diktiergerät aufsprach, was zu vielen Pausen und Verzögerungen führte. Es fehlte ein/e Protokollant\*in.

Der geladene Zeuge, Stephan Gundel, Sicherheitsleiter der beauftragten Schweizer Spezialfirma Gruner AG, erläuterte glaubhaft, dass die Simulationen nach einem festgelegten Regelverfahren gelöscht wurden, weil die DB den Vorgang für abgeschlossen hielt, die Simulationen also derzeit nicht bereitgestellt werden könnten, jedoch wiederherstellbar seien.

Das Urteil, in dem die Bahn formal obsiegte, kommt schriftlich. Devise: “Wo nichts ist, kann nichts offengelegt werden“, zitiert Alexander Müller die Richterin:

<https://zeitung.stuttgarter-zeitung.de/data/29470/reader/reader.html?social#!preferred/0/package/29470/pub/40093/page/17/content/1328518>

**Formal ein Sieg der PSU (Bahn), de facto eine Bankrotterklärung der Bahn.** So etwas nennt man einen Pyrrhussieg. Mit Zähnen und Klauen verweigert die PSU Einblicke in die existenziellen Fragen der Sicherheit in einem der wohl weltweit größten unterirdischen Tunnelsysteme. Und die verantwortliche Politik interessiert das alles nicht. Ein verantwortungsbewusstes Unternehmen hätte größtes Interesse daran, die jahrelange Kritik an der Brandsicherheit ihrer Bauten auszuräumen, indem sie alles offenlegt und einer Überprüfung zugänglich macht. Stattdessen verpflichtet sie die Gruner

AG, deren Geschäftsbeziehungen zur Bahn inzwischen abgebrochen sind (Gründe wären interessant) zur Verschwiegenheit, lässt zu, dass die Simulationen routinemäßig gelöscht werden und weigert sich angesichts der andauernden fachlichen Zweifel und Kritik, die Simulationen noch einmal zu beauftragen. Wer so handelt, will etwas vertuschen. Und die Politik und die Parteien, die hier schweigen, sind mitverantwortlich, wenn hier ein brandgefährlicher Tiefbahnhof mit derzeit knapp 60 und geplant am Ende über 100 unterirdischen Tunnelkilometern in Betrieb ginge.

Nach der Sitzung wurde unter Zeitdruck ein knapp dreiminütiges Statement von Dieter Reicherter zur juristischen und politischen Einordnung des Prozesses aufgenommen. Hier die Transkription und in der Anlage für die Ohren das Audio.

*„Die heutige Verhandlung war leider für uns unumgänglich, weil wir ja die Behauptung der Bahn nachprüfen lassen mussten durch ein Gericht, ob es die Simulationen noch gibt oder nicht. Wir konnten uns ja nicht auf das verlassen, was jetzt erst in den letzten zwei Jahren behauptet wurde. Der Anfang war ja: als unser Antrag 2016 auf Einsicht in die Simulationen gestellt wurde, ging die PSU selbst immer davon aus, dass die Simulationen vorhanden seien und verweigerte dann auch im Prozess später bis zum VGH und bei Abschluss des Vergleichs die Einsichtnahme und hat durch den Abschluss des Vergleichs natürlich zu erkennen gegeben, dass die Simulationen vorhanden sind. Sie hat sich dann erst hinterher plötzlich darauf berufen, die Simulationen sei nicht mehr vorhanden und, wie erwähnt, wir mussten das gerichtlich nachprüfen lassen. Das ging leider nicht anders als über den Weg der Zwangsvollstreckung. Fakt ist aber auch, dass die Bahn von Anfang an den Antrag mit der Begründung hätte ablehnen müssen, dass die Simulationen nicht mehr existieren. Sie hat es nicht getan mit falschen Begründungen versucht, die Einsichtnahme zu verhindern und deshalb überhaupt das Klageverfahren veranlasst.*

*Ich persönlich halte das für eine Ungehörigkeit, auch gegenüber den Gerichten, denn die Richterinnen und Richter wurden ja sechs Jahre lang getäuscht über die Existenz der Simulationen. Ganz abgesehen davon ist jetzt natürlich weiter zu klären, dass die früher erstellten Simulationen nie ein Brandereignis betrafen, sondern immer nur ein so genanntes Kaltereignis.*

*Unterm Strich bleibt es dabei, dass die Bahn keinerlei Nachweis hat, wie sie im Brandfall Menschen aus den S21-Tunneln evakuieren will, sie hat im übrigen auch keine Nachweise mehr dafür, wie sie bei einem so genannten Kaltereignis die Menschen evakuieren will. Bei dem, was wir durch die Einsichtnahme in den Bericht darüber haben, konnten wir schon feststellen, dass falsche Annahmen gesetzt wurden und die Ergebnisse falsch sind und da bleiben wir mit Sicherheit dran, auch an der weiteren Aufklärung.“*

### Nächster S21-Gerichtstermin

## **Nächste Runde im Streit der Projektpartner über Milliarden ungedeckter Mehrkosten**

Aus PM 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.“

### Weitere Klage

## **Auch Landesnaturschutzverband (LNV) gegen Gäubahnabkoppelung**

Das war zu erwarten: auch der Widerspruch des LNV beim EBA gegen die Genehmigung der Gäubahnabkoppelung wurde abgelehnt. Diese Erfahrung hatte auch die Deutsche Umwelthilfe schon gemacht. Jetzt geht auch der LNV den nächsten Schritt und hat am 23. März Klage beim VG Stuttgart gegen die EBA-Ablehnung eingereicht.

Besonders grotesk: Das EBA hatte dem LNV die Antragsbefugnis abgesprochen. Begründung: Ob die Kappung der Strecke „tatsächliche eine verstärkte Belastung der Natur und Umwelt“ – durch Verkehrsverlagerungen auf die Straße – habe, sei nicht nachgewiesen. Ohnehin habe Umweltschutz im Eisenbahnrecht keinen Stellenwert.“

In der Pressemeldung des LNV <https://lnv-bw.de/lnv-erhebt-klage-fuer-erhalt-der-gaebahn/> verweist LNV-Anwalt Prof. Urs Kramer auf eine Berechnung Pro Bahn BW: „Diese ergibt durch die zu erwartende Abwanderung von Gäubahn-Fahrgästen auf die Straße jährliche Mehremissionen allein beim Treibhausgas CO<sub>2</sub> von ca. 19.000 t. Bei sechseinhalbjähriger Kappungsdauer wären das rd. 124.000 t CO<sub>2</sub>.“ Dabei gehe der LNV „von Fahrgastverlusten von 20 % aus, was einer konservativen Schätzung entspricht. In Frankreich wurde für die Aufnahme umsteigefreier Verbindungen eine Erhöhung von Fahrgastzahlen von 40 % beobachtet. (Die DB nennt teils sogar höhere Werte.)“

**Auch bei VfB-Fans unvergessen: Tanja Gönner alias „Schwarze Mamba“:**



Samstag, 13.4. Spiel VfB gegen Frankfurt

& viele Grüße von Werner

X: @WernerBorn\_

BlueSky: @WernerBorn.bsky.social