

Stuttgart, 11. Juni 2024

Auch 2026 wird es keine Stuttgart 21-Eröffnung geben

Lenkungskreis: nächste Runde Märchenstunde

Die Bahn und ihre Projektpartner in Stadt und Land setzen ihr Täuschungsspiel fort, wie gehabt. Mit Versprechen, von denen sie selbst wissen, dass sie wieder nicht einzuhalten sein werden, bauen sie weiter in die Sackgasse hinein. Es sei „*kein technischer Wagemut, sondern verantwortungsloses Abenteuerum, in einen überkomplexen Bahnknoten das hochkomplexe ETCS (elektronische Zugsteuerung) einbauen zu wollen*“, so Martin Poguntke, Sprecher des Aktionsbündnisses. Ein Standpunkt, den mit dem ehemaligen Chef der Schweizer Bahn (SBB) Benedikt Weibel, einer teilt, der es wissen muss. Immerhin hat die technisch führende SBB das System über Jahre behutsam und erfolgreich eingeführt – allerdings auch die Mär entkräftet, dass ETCS nennenswerte Kapazitätsvorteile bringe.

Als entscheidende Hürde für eine Inbetriebnahme überhaupt wird sich der praktisch nicht existente Brandschutz im Kopfbahnhof und in der wohl weltweit einmalig dichten unterirdischen Tunnelspinne von in der Endausbaustufe 100 Kilometer Länge erweisen. Das setzt allerdings voraus, dass sich die zuständigen Gerichte nicht länger vor der inhaltlichen Klärung der Brandschutzfrage in der Sache drücken.

Über die Sicherheitsfragen hinaus haben die immer existenzieller werdenden Klimafragen bei Stuttgart 21 noch nie eine Rolle gespielt. Kein Thema ist, dass mit der Bebauung des Rosenstein die ohnehin überhitzte Stadt ihre überlebenswichtige Frischluftschneise zubaut. Kein Thema ist, dass bei Extremregen Teile der Stadt und S- und U-Bahnhöfe überschwemmt würden, sowie über den Tiefbahnhof die Tunnel nach Unter- und Obertürkheim bis an die Decke geflutet würden.

Mit Stuttgart 21 wird allem, was Ursache für die Krise des Bahnverkehrs in Deutschland ist, noch die Krone aufgesetzt: Gleiskapazitäten werden abgebaut, damit man Flächen vermarkten kann. 47 km weitere Tunnel („Ergänzungsprojekte“) werden geplant, die nichts am Flaschenhals S21 ändern, aber weitere Milliarden kosten. Das ist eine Verewigung des Bahn Chaos. In Stuttgart sollen weitere Milliarden vergraben werden, die für die Bahnsanierung bundesweit gebraucht würden. Erstaunlich,“ so Poguntke, „*dass man sich das in den anderen Bundesländern seit langem so gefallen lässt.*“

Geschickt spielen Stadt und Land beim Prozess um die ungedeckten Mehrkosten – und jetzt auch wieder im Lenkungskreis – das getäuschte Opfer. Dabei ist völlig klar, dass sie wie bei vorherigen Terminverschiebungen und Kostensteigerungen schon immer wussten, wie es um das Projekt steht. Zumindest es hätten wissen können. Eine Möglichkeit wäre gewesen, sich ernsthaft mit den Fakten auseinander zu setzen. Hätten Sie das getan, hätten sie nicht jedes Mal danach, wie Ministerpräsident Kretschmann sagen müssen, dass die Gegner doch recht gehabt hatten.

Einmal mehr fordert das Aktionsbündnis: Schluss mit Märchenstunde! Fakten auf den Tisch! Inventur! Wo steht das Projekt wirklich? Welche Alternativen gibt es zum Schwarzen Loch eines chaotischen nimmer endenden Endes?

Kontakt: Martin Poguntke, 0151 403 602 56

Werner Sauerborn, 0171 320 98 01