

Diesmal hierzu:

---

- Vorab: Was hat der Kampf gegen Rechts mit Stuttgart21 zu tun?
- Montagsdemo zum 14. Jahrestag des Schwarzen Donnerstag
- Demokratiekongress im Theaterhaus
- Stuttgart(21) Deutschlands unbeliebtester Bahnhof
- Stuttgart21 provoziert Überflutungen
- Wird §23 AEG zum finalen Sargnagel von S21?
  - Stellungnahmen, Leserbriefe,
  - S21-Ausschuss im Rathaus
  - Riexinger schreibt an Nopper
- GDL: Weselsky geht, Mario Reiß kommt
- Gäubahn
  - Prozess erst im nächsten Jahr
  - Gäubahnfilm
  - Gäubahnaktionstag
- Die WELT liest den S21ern die Leviten
- Luik auf allen Kanälen
- Der Politikertypus CSU-Verkehrsminister

Liebe Freundinnen und Freunde,

man möchte die Decke über den Kopf ziehen angesichts der derzeitigen Nachrichtenlage. Klima interessiert kaum noch, da können die Meldungen von sintflutartigen Überschwemmungen oder existenzvernichtenden Trockenheiten noch so dramatisch sein. Und dann der kaum zu bremsende Aufstieg von Rechtsextremen und Nazis. Die parlamentarische Demokratie mit ihren Bürgerrechten und ihren vielen Mängeln, auf die wir uns aber wie selbstverständlich verlassen hatten, gerät ins Rutschen. Vorgänge wie im Thüringer Landtag erinnern an den Durchmarsch der NSDAP um 1933 herum auf nahezu demokratischem Weg.

Was hat das mit Stuttgart21 zu tun? Viel!

Das jahrelange Ignorieren von offensichtlichen Fakten, das Immerweitemachen gegen jede Vernunft und gegen jedes Argument und die demokratisch-manipulative Art, mit der das Projekt durchgedrückt wurde - all das hat viel Vertrauen in die Politik und die demokratischen Institutionen gekostet (s.a. WELT-Artikel unten). Stichworte hierzu sind die rechtswidrige Polizeigewalt am Schwarzen Donnerstag, die manipulative Volksabstimmung 2011, das Abwürgen mehrerer Bürgerbegehren gegen S21, ein Kampagnenjournalismus der Mainstreammedien vor allem der Stuttgarter Zeitung zu Beginn des Projekts, und nicht zuletzt das Umfallen der Grünen, die genau das Gegenteil von dem, was sie zuvor vertreten haben – kaum an der Macht - nicht nur gemacht, sondern eben auch vertreten haben und vertreten.

Der Kampf gegen das Projekt war auch immer ein Kampf gegen all das und für den Rechtsstaat und eine bessere Demokratie. Diese Bürgerbewegung ist von der Politik ignoriert und schlecht behandelt worden. Sie hat aus dem daraus erwachsenden Frust aber nicht die rechte Konsequenz gezogen, sondern im Gegenteil. Gerade die Montagsdemos manifestieren nicht nur Protest gegen Stuttgart21,

sondern eben auch gegen die Rechtsradikalisierung, und das nicht mal kurz und dann wieder weg, sondern stetig, am kommenden besonderen Montag zum ...

## 726. Mal: Die Montagsdemo !

18h: **Kundgebung:** vor dem Hbf

**Danach: Demozug,** allen voran **Lokomotive Stuttgart** und **Capella Rebella,** vorbei am ehemaligen Nordflügel, weiter nach rechts auf die Heilbronner Straße, weiter nach rechts auf den 'Platz am Hauptbahnhof' vor der LBBW, dort endet der Demozug mit dem Schwabenstreich.

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

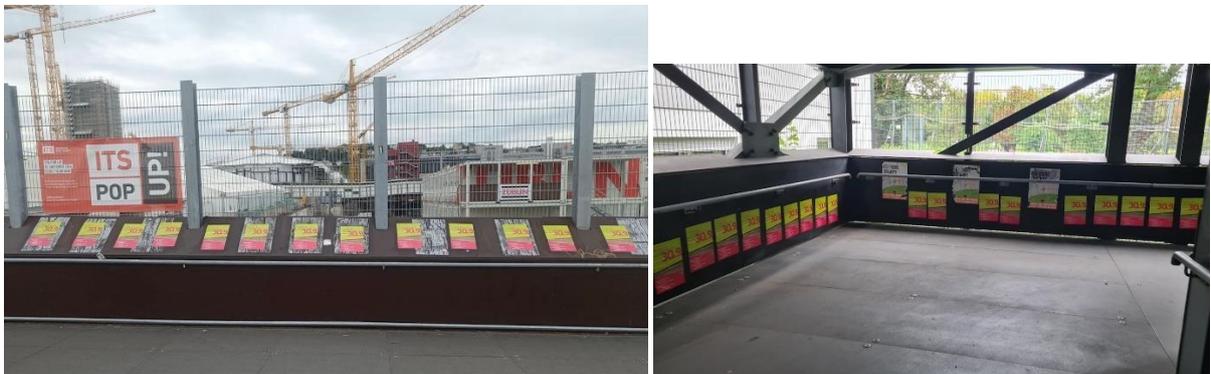


Flyer noch an der Mahnwache erhältlich.

Hier der kurze Trailer von Eberhard Linckh, der nochmal in das emotionale Gedächtnis zurückholt, was viele traumatisiert hat und auch das „Ihr werdet uns nicht los“ erklärt:

<https://youtu.be/LWah8psEpos>

Und hier Vorort-Werbung von Klimaaktivist\*innen:



Am 3. Oktober im Theaterhaus

## Der große Demokratiekongress

Zusammenkommen, Diskutieren, Arbeiten - und raus aus der Defensive! Das ist der Ansatz des seit Langem von vielen, vor allem aber von Peter Grohmann angestifteten Demokratiekongresses im Theaterhaus:



Google- Umfrage unter Bahnreisenden

## **Stuttgart(21) ist Deutschlands unbeliebtester Bahnhof**

... und das liegt, wie Merkur-Redakteurin Nathalie Rudolph am 25.9 schreibt, nicht an sich am Kopfbahnhof, sondern: „Der Hauptgrund dafür ist die Dauerbaustelle für das Bahnprojekt Stuttgart 21. Ein Ende der Baustelle ist vorerst nicht absehbar, da die Eröffnung kürzlich erneut verschoben wurde.“

Konkret kritisieren viele „den weiten Weg zwischen den Bahngleisen und der Innenstadt: „Mit der U-Bahn angekommen und dann ca. 20 Minuten mit Koffern und Kindern um den Bahnhof herumgelaufen. Quer durch einen Biergarten und am Ende kamen wir verschwitzt und außer Puste am Gleis an.“ Ein weiterer Fahrgast bezeichnet die Strecke sogar als „Fernwanderweg“. ( 😊 )

Andere kritisieren „das Fehlen von Hinweisschildern für Kurzzeitparkplätze: „Um Reisende abzuholen, muss man sich irgendwo unerlaubt mit dem Pkw reinquetschen.“ Viele Bewerber beklagen sich auch über mangelnde Sitzgelegenheiten und Einkaufsmöglichkeiten. Auch die Sauberkeit wird oft kritisiert.“

Auf den Punkt gebracht von einem Zugreisenden:

**„Wer sich das ausgedacht hat, gehört gekündigt!“**

Aus: <https://www.merkur.de/deutschland/baden-wuerttemberg/auswertung-unbeliebtester-bahnhof-deutschland-bahn-reisende-93319161.html>

Trotz aller Warnungen vor Wetterextremen

## **Stuttgart21 provoziert Überflutungen**

Immer lauter werden die Warnungen von Meteorolog\*innen und Klimaforschenden vor drohenden Wetterextremen, wie auch Starkregenereignisse. Die Erderwärmung weltweit, auch in Deutschland, nimmt nicht mehr linear zu, sondern exponentiell. Entsprechend mehr Feuchtigkeit ist in der Luft, die in immer längerem, häufigeren und extremeren Starkregen runterkommt. Plötzliche Überflutungen sind die inzwischen fast in jeder Nachrichtensendung zu sehenden Folgen.

Eindrücklich auch die Informationen und Aufrufe zum Thema Klima/Hochwasser seitens des BUND <https://www.bund.net/themen/aktuelles/detail-aktuelles/news/klimaschutz-ist-hochwasserschutz/>. Umso mehr würde man sich eine Positionierung des BUND zu den spezifischen Risiken beim Thema S21 wünschen.

All das ist in einer Stadt wie Stuttgart umso dramatischer. Stuttgart 21 erhöht die Überflutungsgefahr für die City und den Tiefbahnhof selbst beträchtlich. Der Halbtiefbahnhof mit seiner Riegelwirkung bremst den Wasserabfluss an der ohnehin engsten Stelle des Talausgangs. Der Überlauf des Hochwassers an der Oberfläche wird auf einen Bruchteil der heutigen Kapazität reduziert und auch die Abflussleistung der Kanalisation wird gesenkt (s. [https://wikireal.info/wiki/Stuttgart\\_21/Hochwasser](https://wikireal.info/wiki/Stuttgart_21/Hochwasser)).

Das alles sollte eine verantwortungsbewusste Stadtspitze beachten. Tut sie aber nicht, obwohl das einschlägige Wissen beim eigenen Tiefbauamt abrufbar ist, sogar öffentlich auf deren website.



Blau: Überflutung bei Starkregen. Gut erkennbar: Rückstau Schillerstraße Richtung City  
 Quelle: <https://maps.stuttgart.de/starkregen/#>

Diesen Risiken, schreibt Christoph Engelhardt auf wikireal weiter, soll mit mobilen Schutzmaßnahmen begegnet werden, für deren Einrichtung aber bei Starkregen und Sturzfluten gar keine Zeit ist. In einem anderen Szenario, nach Dauerregen mit Anstieg des Grundwasserpegels, wird der Tiefbahnhof und die Zulaufunnel sogar planmäßig automatisch geflutet. Damit ist absehbar, dass früher oder später die unterirdischen Verkehrsanlagen volllaufen mit gigantischen Schäden und einem monatelangen Ausfall der Verkehrsinfrastruktur.

### Gespräch mit OB Nopper

Am 30.9. findet ein Gespräch zwischen OB Nopper und VertreterInnen der Stadt einerseits, und einer Delegation des Aktionsbündnisses andererseits statt, bei dem sicher auch das Thema Überflutungsrisiko durch Stuttgart21 Thema sein wird.

Riexinger an Nopper zu AEG/LexS21

### „Erlauben Sie mir, Ihnen zu empfehlen ...“

Nachdem bekannt wurde, dass die bis dato unbeachtete Änderung des §23 Allgemeinen Eisenbahngesetz das Ende des Immobilienprojekts Stuttgart21 bedeuten würde, geriet die Befürwortergemeinde in Panik. Nopper fuchtelte mit schwerem Geschütz um sich, wollte zum Bundesverfassungsgericht gehen, weil in die Kommunalautonomie eingegriffen würde, und zog an allen verfügbaren Berliner Strippen, um eine Revision des §23AEG, eine **LexS21**, zu erwirken. Bisher mit begrenzter Resonanz.



<https://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.rosensteinquartier-in-stuttgart-wohnungsbau-auf-der-kippe-nopper-spricht-mit-bundesbauministerin.bfc32946-8010-4505-a632-9cd57827eac0.html> (paywall)  
 s.a.: <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.staedtebau-bei-stuttgart-21-ampel-in-sachen-gleisflaechen-uneins.318910b5-5365-44b8-b3df-c92905290c05.html> (paywall)

In diese Gemengelage hinein schrieb Bernd Riexinger Nopper am 12.8. einen Brief als Antwort auf Noppers Offensive. Riexinger ist Stuttgarter Bundestagsabgeordneter und ist für die Gruppe Die LINKE Mitglied im Verkehrsausschuss. In seinem Schreiben, hinter dem sich wohl die ganze Bürgerbewegung versammeln kann (Anlage), begrüßt er die Novellierung des AEG, die die Bebauung des Rosenstein verhindern und damit den Erhalt des Kopfbahnhofs und des Gäubahnanschlusses zur

Folge haben würde.

Zentral in seiner Argumentation: die Entkräftung des Vorwands Wohnungsbau: *Von Beginn an war Stuttgart 21 für die Politik in Stadt, Land und Bund ein Immobilienprojekt. Das Heilsversprechen ist seither, dass mit dem Rosensteinquartier die notwendigen Wohnungen entstehen, um die Wohnungskrise in der Stadt zu lösen. Auch hierbei ist Stuttgart 21 allerdings eher ein Problem und nicht die Lösung*

Um dann Punkt für Punkt aufzuführen, wo die Stadt schon längst, und auch heute noch, viel mehr Wohnungen ohne all die S21-Nachteile hätte schaffen können. Fazit: „Auf der einen Seite könnten schon heute auf versiegelten Flächen 4.000 Wohnungen gebaut werden. Auf der anderen Seite stehen 11.000 Wohnungen meist ohne Grund leer“.

Freundlicher Schluss: „Erlauben Sie mir Ihnen zu empfehlen bei den von mir genannten Projekten die Prioritäten zu setzen, statt auf die Fata-Morgana Rosensteinquartier zu warten.“



**Leserbriefe zu AEG §23 bzw. zu**  
am 12. August in StZ, darunter einige bekannte Namen ....

Werden die Karten für das geplante Rosensteinviertel mit der Änderung des Eisenbahngesetzes neu gemischt? Unsere Leserinnen und Leser sehen darin eine Chance - und zeigen wenig Verständnis für die Reaktion des Rathausschefs.

### Vernünftig

Die Verschärfung des Eisenbahnrechts im Hinblick auf eine andere Nutzung von Betriebsflächen scheint eine vernünftige und notwendige Rückkehr zu den lange gültigen Regeln zu sein. Dieses frühere Recht - für die geplante Privatisierung unter dem früheren Bahn-Chef Hartmut Mehdorn weitgehend gelockert - hätte den Verkauf durch die DB AG an die Stadt nicht erlaubt. Dieser Deal unter OB Wolfgang Schuster diente damals hauptsächlich der Behauptung von der Unumkehrbarkeit des Projekts S 21.

Nicht zukünftig, wie OB Frank Nopper meint, sondern damals war das Handeln rechtlich fragwürdig. Die voraussehbare Fehlentwicklung durch Verkäufe ohne staatlichen Einfluss nach dem derzeitigen Recht ist im Viertel um die Stadtbibliothek mit Grausen zu betrachten.

Nur strengste Regeln, ohne gefällige Ausnahmen, können das Allgemeinwohl Eisenbahn vor landläufig „Immobilienmafia“ genannten Interessen schützen. Diese Interessen versuchen sich leider gerne, wenn es möglich ist, mit städtischen Institutionen zu verbinden.

*Herrbert Müller, Stuttgart*

### Längst absehbar

Im Zusammenhang mit Stuttgart 21 zeichnet sich ab, dass die Gleise des Stuttgarter Bahnhofs nicht bebaut werden dürfen. Was Ihr Kommentator auf der Titelseite („Stellt die Ampel S21 auf Rot?“, 29. Juli 2024) als Weltuntergang einstuft, ist schon lange absehbar und wurde von den Kritikern, die leider in der Stuttgarter Zeitung nicht zu Wort kommen, schon lange vorhergesagt.

Zum einen funktioniert der Tunnelbahnhof ohne die bestehenden Gleise nicht. Zum anderen sprechen Gründe des Klimaschutzes und der Stadtkölogie gegen eine Bebauung der Flächen. Dann stimmt es trotz fortgesetzten Beteuerungen nicht, dass der Bau von teuren Eigentumswohnungen, dem sogenannten „Betongold“, zu billigem Wohnraum führt. Trotzdem wiederholen die Stuttgarter Zeitung und Ihr Kommentator das entgegen besseren Wissens gebetsmühlenhaft. Kein gutes Renommee für Ihre Zeitung.

*Conrad Fink, Freiberg/Neckar*

### Erstaunt über Nopper

Ich bin doch etwas erstaunt über das Stuttgarter Stadtoberhaupt in Bezug auf Stuttgart 21. Wann wird dieser Hauptbahnhof plus Freiflächen endlich zur Chefsache gemacht? Momentan wird nur moniert, anstatt diese Flächen mit einer Bundesgartenschau zum Beispiel und einer energieeffizienten Teilbebauung zu einem Vorzeigeviertel für Deutschland zu machen. Statt sich mit Digitalisierung und einer mobilen Infrastruktur abzuheben, durch hitzeschöne Begründung und Bebauung eine Klärung, was nutz-

schnellstens voranzubringen. Und nicht ein betonstarrendes Europaviertel zu bauen.

Auch wenn die Bundesregierung wechseln sollte, wird diese Stuttgart nicht als Nabel der Welt sehen und entsprechend fördern. Also, krepeln Sie die Ärmel hoch, eine Anbindung an andere Städte und eine umweltfreundliche Innenstadt ist für viele Firmen und Beschäftigte (in Krankenhäusern und Universitäten), Alte wie Junge, Mieter wie Eigentümer wichtig. Lassen Sie nicht das Erbe der Vorfahren, die viele schöne Orte in Stuttgart geschaffen haben, durch die Lage am Hauptbahnhof verkommen.

Denn was nicht jetzt fest beschlossen wird, könnte aufgrund weiteren Geldmangels wirklich als die schlechteste Baustelle Deutschlands enden. Wollen wir das?

*Monika Peper, Rutesheim*

### Eine große Chance

Eine Änderung des Eisenbahngesetzes lässt den Abbau von Bahnlinien nur noch bei „überwiegend öffentlichem Interesse“ zu - ein wichtiger Schritt in Richtung Verkehrswende. Jetzt können Gleisflächen nicht mehr ohne Weiteres „freigestellt“ werden, auch nicht für Wohnungsbau. Der Traum vom Rosensteinviertel geplatzt - eine Katastrophe?

Im Gegenteil: Eine große Chance für die Stadt und auch für die Bahn, sich ohne Geschichtsverlust aus der milliardenteuren Sackgasse S 21 zurückzuziehen! Ein leistungsfähiger Bahnhof könnte weiter bestehen. Und was bliebe uns nicht alles erspart: unkalkulierbare Kosten, weitere jahrelange Terminverschiebungen, gigantischer Aufwand und Umweltschäden für einen elf Kilometer langen Tunnel von Böblingen zum Flughafen, die Sperrung der Gäubahn, neue Hitzerekorde im Stuttgarter Kessel, wenn die Frischluftschneise Gleisvorfeld zugebaut wird. Noch dazu müsste die Bahn die Gleisflächen zurückkaufen - das brächte mehr als eine halbe Milliarde Euro für die Stadt!

Aber wir brauchen Wohnungen! Dafür müssen nicht Grünflächen am Stadtrand planiert werden. Es stehen massenhaft Wohnungen leer, viele Gebäude und Flächen lassen sich umnutzen. Statt weiter vom Rosensteinviertel zu träumen, sollten wir uns um ausreichend Wohnungen kümmern.

*Bernhard Völker, Stuttgart*

### Wird schon klappen

Warum die Aufregung über das Gleiserhaltungsgesetz? Kann es dem bestgeplanten Bahnprojekt aller Zeiten denn etwas anhaben? Wie glücklich schien noch Frank Noppers Parteilfreund und Amtsvorgänger Wolfgang Schuster (CDU), als er sagte: „Die Bahn baut.“ Und OB Schuster meinte damit einen besonderen, einen enorm leistungsfähigen neuen Bahnhof. Der müsste sich doch jetzt gegen den alten locker aufrechnen lassen? Oder gibt es etwa Zweifel, dass der neue mindestens so gut wie der alte ist?

### Ein Desaster

Oberbürgermeister Frank Nopper vergisst, dass wohl eher die Verantwortlichen der Stadt Stuttgart sich in einem lang anhaltenden „Zustand der Verdrängung“ befanden, als sie den irrwitzigen Plänen zu Stuttgart 21 zugestimmt und trotz jahrelanger kompetenter Kritik mit entsprechenden Alternativvorschlägen daran festgehalten haben. Stuttgart 21 offenbart sich immer mehr als das, was es von Anfang an war: ein Desaster.

*Gerhard Sottler, Weinstadt*

### Perspektivwechsel

Die Anschuldigung von OB Frank Nopper, die Parlamentarier hätten bei Änderung des Paragraph 23 Allgemeines Eisenbahngesetz nicht begriffen, über was sie abstimmten, oder seien verirrt gewesen, ist heftig. Nun wird das Verkehrsministerium nicht von den Grünen, sondern von der FDP regiert. Und das sind stramme Haushälter.

Von dem Bahnchaos in Stuttgart und dem riesigen Finanzloch ist die ganze Republik genervt. Ist es nicht denkbar, dass man in Berlin derartigen Eskapaden einen Riegel vorschoben wollte? Ein Perspektivwechsel ist nötig: Die kollektive Verirrung liegt eher in Stuttgart als in Berlin.

*Klaus Arnold, Ludwigsburg*

### Gut gemacht!

Die Stadt Stuttgart hat sich verzockt und dabei eine (abgewandelte) Weisheit nicht beachtet: Wer mit der Deutschen Bahn (DB) isst, braucht ein langes Besteck!

Ob die bisherigen Gleisflächen jemals frei werden, steht in den Sternen. Es wäre ein Rückbau von Infrastruktur. Nach Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs wird sich zeigen, ob er die erforderliche Kapazität hat. Wirklichen Verkehrsexperten fehlt der Glaube. So ist auch die Aussage von dem Bundestagsabgeordneten Matthias Gastel zu lesen: „Wir Grüne werden einer Bebauung nicht grundsätzlich im Wege stehen.“ Übersetzt aus dem Politikersprech: Wenn der Tiefbahnhof je fertig werden sollte und die zu dieser Zeit erforderliche Kapazität bringt, dann sind wir möglicherweise nicht dagegen, aber auch noch lange nicht dafür! Der Stadt Stuttgart stehen noch viele Jahre Hoffen und Bangen bevor. Der Trost: Die DB kann das zinsfreie Darlehen über 459 Millionen Euro gut gebrauchen - ist sicher auch schon verespart.

Großes Lob an die Ampel in Berlin, dass sie dem weiteren Abbau von Infrastruktur einen Riegel vorschleibt. Gut gemacht!

Schildbürgerstreich der Süddeutschen

## **AEG -Novelle bedroht die schönen S21-Pläne?**

Unter der Schlagzeile „Stuttgart 21: Ein Schildbürgerstreich, der den Wohnungsbau gefährdet“ schreibt der Stuttgarter SZ-Redakteur Roland Muschel in der Ausgabe vom 14.9.: “Wenn in Stuttgart der Bahnhof endlich unter der Erde ist, sollen oberirdisch Tausende Wohnungen entstehen – doch nun bedroht ein Bundesgesetz die schönen Pläne. Nicht nur im Rathaus ist man fassungslos.“

<https://www.sueddeutsche.de/politik/stuttgart-21-wohnen-stuttgart-lux.JPej59Ko7T3D3GCho4oCHp?reduced=true> (paywall)

Fassungslos war nach der Lektüre dieses Beitrags auch Prof. Wolfgang Hesse, seines Zeichens Hoher Priester des Intergralen Taktfahrplans aus München und griff in die Tasten:

An: Süddeutsche Zeitung GmbH // Redaktion Forum & Leserdialog

*Sehr geehrter Herr Muschel, sehr geehrte SZ-Redakteure,*

*am 14.9. haben Sie über "Stuttgart 21" berichtet und dabei zu Recht das Wort Schildbürgerstreich benutzt. Allerdings trifft dieser Vorwurf dieses Mal nicht die heutigen Paragrafen-Schützer in Berlin, sondern die damaligen Verantwortlichen in B-W und in den Chef-Etagen der Bahn. Wer kommt auf die Idee, einen der größten und tüchtigsten Bahnhöfe in Deutschland abzureißen, sein Großstadt-Portal unter die Erde zu verbuddeln und sich freiwillig in die Liga von Städten wie Aschaffenburg oder Wanne-Eickel zu begeben? Nicht zu sprechen von den ungelösten S21-Problemen wie der Schräglage der Bahnsteige, von Anhydrit, fehlendem Brandschutz, Kappung der Gäubahn-Verbindung und- und- und ... . Da liegt der eigentliche Schildbürgerstreich - nicht aber in Berlin, wo endlich der sträflichen Entwidmung von Gleisflächen Einhalt geboten wird, nachdem in den letzten 70 Jahren so viele wichtige Verkehrswege unwiederbringlich verschleudert wurden.*

*Zu Recht hat das Stuttgarter Aktionsbündnis die angebliche "städtebauliche Jahrhundertchance" durch die Zerstörung der S21-Bahnanlagen als "Lebenslüge" und als reines kommerzielles Immobilienprojekt entlarvt. Es wäre zu hoffen, dass die Stuttgarter Schildbürger nach dem Dämpfer aus Berlin endlich merken, dass auch die "schönen Pläne" und "Kelchstützen" leider keine neuen Bahngleise herzaubern können - genau wie das Hereinschaufeln von Sonnenlicht keine Erleuchtung in das fensterlose Rathaus von Schilda bringen konnte.*

*Noch wäre zu hoffen, das neue Gesetz ernst zu nehmen, die allergrößten Tollheiten zu stoppen, den Kopfbahnhof und die Gäubahn zu erhalten und die sonstigen Gefahren durch S21 auf ein Minimum zu begrenzen.*

*Mit freundlichen Grüßen, Wolfgang Hesse*

S21-Ausschuss zu §23 AEG und ETCS-Trouble im Stuttgarter Rathaus

## **So tun als wär nix?**

Jubelarien auf Stuttgart21 sind angesichts der kumulierenden Krisen des Projekts und der bundeweit verheerenden bis hämischen Berichterstattung selten geworden. Da verlegt man sich lieber auf die Kopf-in-den-Sand- Strategie und tut, so als wär nix. So z.B. bei Christian Milankovics beliebten Berichten über den „Baufortschritt“, die heldenhaften Bauarbeiter oder am 24.9. über Einwendungen im Planfeststellungsverfahren zum Pfaffensteigtunnel <https://zeitung.stuttgarter-zeitung.de/data/52528/reader/reader.html?social#!preferred/0/package/52528/pub/71920/page/17/content/2406389>.

Die 350 Einwendungen der Gegner\*innen seien ja ziemlich wenig im Vergleich zu früheren Planfeststellungsverfahren und überdies seien viele ja nur Mustereinwendungen. Ansonsten soll wohl der Eindruck entstehen, die Sache läuft, die Finanzierungszusage ist für Dezember 2025 zu erwarten

und die Baugenehmigung wohl auch demnächst. Nichts davon, dass das alles völlig auf Sand gebaut ist, von den Milliardenkosten, über den finalen Sargnagel §23AEG zur DUH-Klage, usw.

Mal sehen, ob diese Strategie auch in der

Sitzung des S-21-Ausschusses am Dienstag, 1. Oktober, 14:00 Uhr Rathaus – im mittlerer Sitzungssaal , 4. Stock

funktionieren wird. Dort geht es nämlich um zwei Anträge der Linksfraktion vom 24.7. (Anlagen):

1. Information Deutsche Bahn - Inbetriebnahme Schieneninfrastruktur - Stuttgart 21 Digitaler Schienenknoten - Inbetriebnahme koordiniert und geordnet angehen  
- mündlicher Bericht –
2. Information zur Änderung des § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz im Dezember 2023  
S21-Gleisflächen und die Freistellung von Bahnbetriebszwecken:  
Verhindert das Allgemeine Eisenbahngesetz das Rosensteinquartier?  
- mündlicher Bericht –

Sicher wird es wieder Hannes Rockenbauch sein, der den anderen die Köpfe aus dem Sand zieht. Und leider sind Zwischenrufe aus dem Publikum eigentlich verboten.

GDL- Bundeskongress

## **Claus Weselsky geht, Mario Reiß kommt**

Für viele Gewerkschafter\*innen war Claus Weselsky ein Gewerkschaftsführer mit starkem Rückgrat, wie man ihn sich wünscht, für Stuttgart21-Gegner\*innen war er vor allem ein langjähriger verlässlicher Bündnispartner im Kampf gegen das unselige Projekt und für eine bessere Bahn. Zuletzt hatte er zusammen mit Jürgen Resch im Welthaus in Stuttgart eine Initiative für den Erhalt des Kopfbahnhofs ergriffen. Am 3. September verabschiedete ihn seine Gewerkschaft auf ihrem 50. Bundeskongress, genannt Generalversammlung, unter großem Applaus in den Ruhestand - und wählte Mario Reiß mit 95%iger Zustimmung zum neuen Vorsitzenden. Reiß war jahrelang Vertreter der GDL im Aufsichtsrat der Bahn und dort die einzige S21-kritische Stimme.

Weselsky wie er laibt und lebt:

Claus Weselsky im LVZ-Interview

**„Es funktioniert nichts. Außer, dass sich die Vorstände Millionen Euro zuschieben“**



*Interview Leipziger Volkszeitung 26.9.(hinter paywall)*

<https://www.lvz.de/mitteldeutschland/interview-claus-weselsky-wirft-deutscher-bahn-versagen-vor-HSSEBUWW4NEH5JCOC2OM5Z6B5U.html>

Um den ganz stark von Winnie Wolf geförderten und geprägten Kontakt zur GDL und zu ihrem

Vorsitzenden fortzuführen, nahmen vom Aktionsbündnis Ernst Delle und Andy Kegreiß und von Bürgerbahn Denkfabrik Andreas Müller-Goldenstedt an Weselskys Verabschiedung teil.

Die Basis für viel Einvernehmen auch in Zukunft bietet dieser programmatische Satz aus dem beschlossenen Leitantrag:

*„Wir sehen einen Lösungsansatz für die aktuell katastrophale infrastrukturelle Situation (der Bahn) zukünftig darin, immer weiter Abstand zu nehmen von infrastrukturellen Großbauprojekten. Im Rahmen einer strategischen Neuausrichtung der Schienenverkehrsplanung sollen Großprojekte mit langen Bauzeiten und hohem Kapitalbedarf einer kritischen Überprüfung unterzogen werden. Ziel ist ein effizienterer Mitteleinsatz und eine stärkere Fokussierung auf den Erhalt und die Optimierung der bestehenden Schieneninfrastruktur. Dieser Gedanke muss einen Paradigmenwechsel markieren, der die Prioritäten im Schienenverkehr grundlegend neu definiert.“*

Die Mühlen der Justiz mahlen langsam

## **Gäubahnprozess erst im nächsten Jahr**

Die Deutsche Umwelthilfe geht bekanntlich gerichtlich gegen die für Mai 2026 geplante Kappung der Gäubahn und damit weiter Teile von Baden-Württemberg, der Schweiz und Italien vom Bahnnetz vor. Sechs Monate vor der völlig unrealistischen, aber weiter geplanten Eröffnung des Tiefbahnhofs würde der Südwesten für offiziell sieben, voraussichtlich jedoch mindestens 15 Jahre, vom Stuttgarter Bahnknoten abgekoppelt werden.

Die Klage der DUH wurde bereits im Juni 2023 eingereicht. Die erste Verhandlung soll jetzt am 12. Februar 2025 vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart stattfinden.

In Konstanz, Singen, Tuttlingen, ...

## **Aktionstag gegen Gäubahnkappung**

In den Städten entlang der Gäubahn werden zahlreiche Infostände, Reden und Aktionen organisiert und Fahrgäste auf die Bedeutung der Gäubahn aufmerksam gemacht – denn sie werden, nach den Kappungsplänen der DB, massiv betroffen sein. **Jürgen Resch** redet z.B. auf Einladung des überregionalen ProGäubahn-Bündnisses am **Freitag, den 11. Oktober ab 11:00 Uhr in Konstanz**. Weitere Infos in Kürze hier: [www.pro-gaebahn.de](http://www.pro-gaebahn.de)

Klaus Gietingers

## **Gäubahnfilm**

Am 23. September nach der Montag 725. Montagsdemo zeigte Klaus Gietinger seinen Film "Der Kampf um die Gäubahn" im vollbesetzten Delphi-Kino in Stuttgart. Hier schöner Trailer zum Film: <https://www.youtube.com/watch?v=v0IHvJqx1lw>.

Die Premiere war der Start für eine Serie von Vorführungen v.a. entlang der Gäubahnstrecke. Sicher ist schon mal eine Aufführung am 27.11. im Kulturzentrum der GEMS in Singen <https://www.diegems.de/> und auch eine am 5.2. nächsten Jahres in Rottweil. Weitere Termine sind angesichts des wachsenden Unmuts entlang der Gäubahnstrecke in Aussicht. Letztendlich wird jede/r den Film sehen können – vorort oder digital – Termine und Zugänge werden ausreichend kommuniziert werden.

Hier die Rede von Klaus Gietinger mit einer tour d'horizon über die Krise(n) von Bahn und S21 auf der Demo vor der Filmvorführung: <https://www.bei-abriss-aufstand.de/2024/09/24/die-725-montagsdemo-am-23-9-24-auf-dem-schlossplatz/> in Text und im MoDemo-Video ab Min. 10.35.

## Balsam auf die geschundene Seele des Widerstands, oder ...



CHAOTISCHES BAUPROJEKT

### **Späte Genugtuung für die „Wutbürger“**

Von **Hannelore Crolly, Matthias Kamann**

Wenn die WELT, Leitmedium des Springerverlags, in einem Beitrag vom 24.9. einen langjähriger Bahninsider zitiert, der Stuttgart21 als Fehlentscheidung von Anfang an bezeichnet und dem Widerstand dagegen Respekt zollt, dann muss es schlecht stehen um das Projekt.

Rudolf Breimeier heißt der heute 86-Jährige, „*der bis 1998 bei der DB für konzeptionelle Gestaltung und Wirtschaftlichkeit großräumiger Infrastrukturprojekte zuständig*“ war und „*schon 1994 mit einer Neuordnung des Bahnverkehrs im Raum Stuttgart*“ befasst war.

Breimeier kam schon seinerzeit zu dem Schluss, dass Stuttgart21 „*der oberirdischen Variante wirtschaftlich unterlegen sei*.“ Das hätten eigentlich damals alle gewusst, zumindest wissen können, „*Es war politische Einflussnahme auf die Deutsche Bahn, was zu Stuttgart 21 führte*“. Oder als bonmot von Georg Brunnhuber, Cheflobbyist der Deutschen Bahn AG und von 2015 bis 2019 Vorsitzender des Propaganda Vereins Bahnprojekt Stuttgart-Ulm: „*Es gibt Projekte, die durchgerechnet werden – und es gibt politische Projekte*.“

#### Weitere Zitate:

„*Dass die Bahn an dem Bauprojekt gegen alle Widerstände festgehalten hat, rächt sich heute und macht Stuttgart 21 zum mahnenden Beispiel dafür, wie riskant es ist, Einwänden zu wenig Gehör zu schenken*.“

„*Dabei lag dieses Wissen früh auf dem Tisch: Schon 2007 protestierten 67.000 Baden-Württemberger per Unterschrift gegen das drohende Milliardengrab. Im selben Jahr entstand das Aktionsbündnis gegen Stuttgart21. Es organisierte Demos und Infostände, sammelte Fakten, formulierte Petitionen, gab Gutachten in Auftrag. Und der damals frisch gewählte grüne Ministerpräsident des Landes, Winfried Kretschmann, bezeichnete S21 kurz vor der Volksabstimmung im November 2011 als „verkehrstechnisches Nadelöhr der Zukunft“, dessen Kosten-Nutzen-Verhältnis „völlig aus dem Ruder gelaufen“ sei*.“

„*Die Bahnstoppgegner hätten seinerzeit nur ausgesprochen, was auch der DB bei der Planung klar gewesen sei*“ wird Boris Palmer zitiert. Dass nämlich „*Stuttgart 21 die Kapazität des Bahnknotens verringern und bei einer wirklich bedarfsgerechten Ausgestaltung unbezahlbar würde*.“ *Trotzdem habe man Protestgruppen und besorgte Bürger ähnlich diskreditiert wie heute diejenigen, die Probleme einer unregelmäßigen Einwanderung thematisieren: „Die S21-Kritiker wurden von Politik und manchen Medien als Fortschrittsfeinde und Bahnstoppnarrer, Nörgler, Baumbesetzer und Juchtenkäferschützer abqualifiziert*.“ „*Wutbürger*“ wurde 2010 sogar Wort des Jahres – als Beschreibung des angeblich bräsig-uneinsichtigen Skeptikers, der sich jedem Wandel verweigert.

„*Hingegen ist mir innerhalb der DB niemand bekannt, der sich damals für jene unterirdische Lösung ausgesprochen hätte*.“ *Dass diese in den 90er-Jahren dennoch durchgesetzt wurde, habe verschiedene Gründe gehabt, „von denen kein einziger etwas mit nüchternen Kosten-Nutzen-Kalkulationen und Notwendigkeiten des Bahnbetriebs zu tun hatte*“.

„*Ein wichtiger Faktor sei die sogenannte Maultaschen-Connection gewesen, eine schwäbische Vierergruppe, die S21 im Jahr 1994 kurzerhand zum „Jahrhundertprojekt“ ausrief. Beteiligt waren der damalige Bahn-Chef Heinz Dürr, Stuttgarts Oberbürgermeister Manfred Rommel, Ministerpräsident Erwin Teufel und Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann (alle CDU). „Sie hantierten“, so Breimeier, „unter Missachtung eisenbahntechnischer und haushaltspolitischer Grundsätze mit Fantasien von einem neuen Stuttgarter Stadtviertel, warfen den Tiefbahnhof mit der Neubaustrecke zusammen und missbrauchten deren wirtschaftliche Vertretbarkeit als Vehikel für die Durchsetzung des unwirtschaftlichen Tunnelgewirrs*.“

„Damals sei es auch Mode in der Verkehrspolitik gewesen, die sogenannte Beamtenbahn zu belächeln. Das hätten sich die S21-Befürworter zunutze gemacht, erinnert sich Breimeier. „Die versierten Fachleute der einstigen Bundesbahn und auch der DDR-Reichsbahn wurden in fast der ganzen Öffentlichkeit als unbeweglich und ideenlos diskreditiert, sodass es geradezu geboten schien, deren Einwände gegen S21 beiseite zu wischen.“

**Herausgekommen sei eine „Absurdität“: „Diejenigen, die gegen die verachtete ‚Beamtenbahn‘ ein angeblich unternehmerisches Denken nach Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten etablieren wollten, setzten gegen die kühlen, wirtschaftlichen Kalkulationen der Beamten das unwirtschaftlichste Projekt der neueren deutschen Eisenbahngeschichte durch.“**

<https://www.welt.de/politik/deutschland/article253610200/Chaotisches-Bauprojekt-Spaete-Genuegtung-fuer-die-Wutbuerger-bei-Stuttgart-21.html>

### Luiks Generalkritik auf allen Kanälen

## **Von Mehdorn über EM, Wasserkopf, Generalsanierung und, und, und ...**

„Herr Luik, ich fahre am Samstag mit der Deutschen Bahn von Berlin nach Dortmund ... Ich möchte dort ins Stadion gehen. Spielbeginn ist 18.30 Uhr, der Zug geht vormittags um 10 Uhr. Bei der momentanen Berichterstattung zur Bahn wachsen meine Zweifel, ob ich rechtzeitig ankomme. Was würden Sie sagen, womit ich rechnen muss?“ so startet Flynn Jacobs sein Interview mit Arno Luik am in der Berliner Zeitung am 27.8. – und macht damit ein großes Fass auf (Anlage)

### Die Schuldfrage oder ...

## **Der Politikertypus CSU-Verkehrsminister**

„Tagesanbruch“ heißt ein neues Nachrichtenformat von t-online. In der Ausgabe vom 18.9. geht Florian Harms mal der naheliegenden Frage nach, wer eigentlich den Super-Gau der Bahn zu verantworten hat. Ganz vorsichtig steigt er ein, auch Politiker seien ja nur Menschen, mal leisteten sie gute Arbeit, mal machten sie Fehler. Deshalb solle man nicht verallgemeinern. Allerdings mit einer Ausnahme:

„Einen Politikertypus gibt es, der hat so viel Schlechtes über die Bevölkerung gebracht, dass ein Muster zu erkennen ist. Dieser Politikertypus heißt **CSU-Verkehrsminister**. Er hat entscheidend dazu beigetragen, die Mobilität im größten EU-Staat Deutschland herunterzuwirtschaften, die Bevölkerung zu frustrieren und das Vertrauen in die Politik zu beschädigen. **Peter Ramsauer** war von 2009 bis 2013 Verkehrsminister, **Alexander Dobrindt** von 2013 bis 2017, **Christian Schmidt** kommissarisch von 2017 bis 2018 und **Andreas Scheuer** von 2018 bis 2021. Alle vier sind CSU-Männer, und zusammen haben sie so viele Schäden angerichtet, dass keine zehn Tagesanbrüche ausreichen würden, um sie alle aufzuzählen. Den riesigen Etat des Verkehrsministeriums verwendeten sie, um schicke Umgehungsstraßen in Bayern zu bauen, wider besseres Wissen die Autobahn-Maut in den Sand zu setzen und teure PR-Termine zu veranstalten. Währenddessen ließen sie unzählige Autobahnbrücken und das **33.000** Kilometer lange Schienennetz der **Deutschen Bahn** verrotten.“

[https://www.t-online.de/nachrichten/tagesanbruch/id\\_100491756/deutsche-bahn-csu-minister-ruinierten-deutschlands-verkehr-desaster-bleibt.html](https://www.t-online.de/nachrichten/tagesanbruch/id_100491756/deutsche-bahn-csu-minister-ruinierten-deutschlands-verkehr-desaster-bleibt.html)

& viele Grüße von Werner (BlueSky: @WernerBorn.bsky.social )