

### **Vorab erstmal, worum es diesmal geht ....:**

- Erinnerung an Prof. Rohrhirsch: „Das Tunnelbahnhofprojekt scheitert an sich selbst“
- 2 Gründe für Zuversicht: AEG-Novellierung und Gäubahnproteste
- Antrag der Linksfraktion im Stuttgarter Gemeinderat zur Abkoppelung Gäubahn
- 738. Montagsdemo & Spendenaufruf
- Stuttgart21 bleibt sich treu: schon wieder Baumfällungen in großem Stil
- Mainstream zu Riedbahneröffnung: Voreilige Lobesarien
- Glück gehabt, Deutsche Bahn: Sicherheitslücken auf der Neubaustrecke
- Schwallbauwerk - Stuttgart neues WAHR-Zeichen? Das Tor zur Unterwelt!
- Bundesrechnungshof: Politische Verantwortungslosigkeit schuld an Bahnkrise
- S21-Lücken in den Nachrufen auf einen Großen: Edzard Reuter und der Zoff im Spätzlesumpf
- Rosensteinquartier 2040: am Bedarf vorbei
- Eisenbahnromantik ganz unromantisch: Wissenswertes zum neuen IC/L, Innovationen im Güterverkehr ... und ETCS
- Ausgerechnet Rivoir! Empörung über Kostenexplosion und Zeitverzug bei Opfersanierung:
- Schrecken ohne Ende: Wieder Streckensperrungen zwischen Bad Cannstatt und Waiblingen
- Peter Müller erklärt: Warum heißt der Lügenturm Lügenturm?
- Werbeallianz des Stuttgarter Balletts mit Stuttgart21?
- Die Rapper Sylvia Winkler und Stephan Köperl „wollten nur mal fragen“: Wie siehts denn aus mit der Hochkultur am Tiefbahnhof?
- Grußwort zum Jahresende der Bündnissprecher Dieter Reihherter und Martin Poguntke

### **Liebe Freundinnen und Freunde,**

„Das Tunnelbahnhofprojekt scheitert an sich selbst, weil es die Grundgesetze des Eisenbahnbetriebs missachtet, ja geradezu verachtet.“ So kommentierte Prof. Ferdinand Rohrhirsch schon 2011 das S21-Projekt. Und weil dieser Satz heute aktueller denn je ist, wird er demnächst als Tafel an der Vorderseite der Mahnwache zu sehen sein.

Rohrhirsch, 2018 erst 61jährig gestorben, war ein Kluger. Vielleicht weil er sowohl was von

Eisenbahn verstand (Berufseinstieg beim Güterbahnhof Kornwestheim, Ausbildung im mittleren nichttechnischen Dienst bei der Deutschen Bundesbahn im Ulmer Hbf), als auch später als Wissenschaftsethiker und Professor für Philosophie an der katholischen Universität Eichstätt-Ingolstadt forschte und lehrte.

2011 erschien in drei Auflagen sein Büchlein „Philosophie, Eisenbahn und Stuttgart 21 - Erklärungsversuch meiner Zuneigung zu einem gegenwärtig umstrittenen Kopfbahnhof (Verlag Uwe Siedentop). Auf dessen Covertext sinniert Rohrhirsch: „Was regst du dich so auf? Es ist doch nur ein Bahnhof!“ Resultat seines Nachdenkens. „Warum ist es beim Stuttgarter Kopfbahnhof nicht so wie immer? Warum bin ich nicht auch dieses Mal, wie schon so oft, in der Lage, mir beruhigend zuzureden und mir zu sagen: Was regst Du Dich so auf, es ist doch nur ein Bahnhof?“

Resultat seiner Reflexionen war die Unterstützung des Widerstands gegen das Projekt. Zuletzt trat Rohrhirsch bei der Präsentation des Konzepts Umstieg21 im Juli 2016 im vollbesetzten Saal des Stuttgarter Gewerkschaftshauses öffentlich auf: <https://youtu.be/jyBH9yj9koo>.

Hier weitere Montagsdemoreden von Prof. Rohrhirsch:

<https://www.bei-abriss-aufstand.de/2018/03/21/zum-tod-von-prof-ferdinand-rohrhirsch/>

Es ist ein Jammer, dass Ferdinand Rohrhirsch wie auch Gangolf Stocker, Peter Conradi, Peter Dübbers, Winfried Wolf und so viele über die lange Distanz dieses Widerstands Verstorbene jetzt nicht mehr miterleben, wie sich die Weitsicht des Satzes von Rohrhirsch zu erfüllen scheint, dass „das Tunnelbahnhofprojekt an sich selbst scheitert“.

Worauf sich diese neue Zuversicht gründet, darüber ist in den letzten Wochen viel in Berichten auf Foren, Plattformen und Montagsdemos informiert und diskutiert worden.

**Zum einen sind es die Proteste gegen die Abkoppelung der Gäubahn.** Auf Druck von unten kündigen Politiker der Tunnelparteien ihre bedingungslose S21-Loyalität mit ihren Parteivorderen auf. Die CDU Südbaden lehnt die Abkoppelung ab, am Ende kommt der baden-württembergische CDU-Parteichef und designierte Spitzenkandidat für die Landtagswahl, Manuel Hagel, auch nicht mehr umhin, in der Gäubahnfrage auf Distanz zu seinen Stuttgarter Parteifreund\*innen zu gehen.

Während es bei der SPD wohl noch etwas länger dauert, bis der Groschen fällt, haben sich auch die Grünen auf ihrer Landesdelegiertenkonferenz klar festgelegt. Zitat Andreas Ragoschke-Schumm, Bundestagskandidat der Grünen für Rottweil und Tuttlingen: "Hier gab es eine große Mehrheit für den Weiterbetrieb der Gäubahn bis zum Hauptbahnhof. Auch die Stuttgarter Delegierten haben sich hierfür ausgesprochen. Das ist jetzt also offizieller Standpunkt der Landespartei."

Und auch der des nicht unmaßgeblichen Delegierte Winfried Hermann.

Pro-Gäubahnbündnis zur neuen Grünen Beschlusslage: <https://kopfbahnhof-21.de/pressemitteilungen/gruene-landespartei-fuer-weiterbetrieb-der-gaeubahn-bis-stuttgart-hbf-oben-pressemitteilung-pro-gaeubahn-ini/>.

Der eher nach allen Seiten offene Matthias Gastel ist konsequenterweise auch bereit, für den Erhalt der Gäubahnbindung an den Kopfbahnhof Teile der Rosensteinpläne aufzugeben. Der Pfaffensteigtunnel wird inzwischen auch abgelehnt.

Das sind Verschiebungen in der politischen Arithmetik, die es in der politischen S21-Landschaft seit dem Seitenwechsel der Grünen nicht mehr gegeben hat. Wird die CDU-Spitze in Stadt und Land sich zu eigen machen, was ihr Frontrunner und wichtige Gliederungen der Partei vertreten? Wird die neue

Beschlusslage der Grünen Konsequenzen für das Handeln der Grün-Schwarzen Landesregierung haben? Werden die Grünen Kretschmann und Hermann befolgen, was ihre Partei beschlossen hat?

Damit aus Worten Taten werden:

## **Antrag der Linksfraktion im Stuttgarter Gemeinderat**

Damit sich aus all den wohlklingenden Worten in Wahlkampfzeiten auch ein konkretes politisches Umschwenken ergibt, hat die Linksfraktion die Steilvorlagen genutzt und am 17.12. einen Antrag an den Gemeinderat gestellt, der aus einem einfachen Satz besteht:

Antrag: Der Gemeinderat der Landeshauptstadt Stuttgart lehnt die Kappung der Gäubahn ab

Diesen Antrag abzulehnen, dürfte den Tunnelparteien schwerfallen, denn die Begründung ist eine Aneinanderreihung wörtlicher Zitate von Aussagen und Begründungen vom Parteitagbeschluss der Grünen Baden-Württemberg, von Aussagen des stellvertretenden Fraktionssprecher der CDU-Landtagsfraktion, Stefan Teufel, von Manuel Hagel, sowie vom parlamentarischen Geschäftsführer der CDU-Bundestagsfraktion und Spitzenkandidaten für Baden-Württemberg für den Bundestag, Thorsten Frei.

Der Wind hat sich gedreht und weht dem hiesigen S21-Fanclub kräftig ins Gesicht. Stuttgart ist offenkundig eine Insel - hier gibt es bislang als einziges noch keine Mehrheit gegen die geplante Kappung der Gäubahn. Das will der Antrag, der in der ersten Sitzung des Gemeinderats am 23.1. auf der Tagesordnung stehen wird, ändern. Der Besucherandrang wird jedenfalls groß sein!

Hier der Antrag mit lesenswerter Begründung:

<https://diefraktion-stuttgart.de/2024/12/17/antrag-die-gaebahn-darf-und-wird-nicht-sieben-jahre-lang-abgehaengt-werden/>

Dieser Antrag wird auch Klarheit schaffen, ob die verbale Umentorichtungen von Grünen und CDU vielleicht etwas mit der zeitlichen Nähe zweier Termine zu tun haben, nämlich der vorgezogenen Bundestagswahl am 23. Februar und dem 12. Februar? Dann nämlich verhandelt das Verwaltungsgericht Stuttgart in öffentlicher Sitzung die Klage der Deutschen Umwelthilfe und des Landesnaturschutzverbands gegen die geplante langjährige Abbindung der Gäubahn – und da sieht es sehr nach einer Niederlage der Abkoppler aus, auch wenn noch nicht sofort mit einer Urteilsverkündung zu rechnen ist. Wer möchte schon mit dem unpopulären Thema Gäubahnabkopplung 11 Tage vor der Wahl in Verbindung gebracht werden?

- Spenden für die Gäubahnkampagne der DUH hier: <https://www.duh.de/>
- Klaus Gietingers Film „Der Kampf um die Gäubahn ist ein Kampf um die Bahn“ Jetzt auch als DVD an den MoDemo-Ständen, an der Mahnwache und unter [info@buergerbahn-denkfabrik.com](mailto:info@buergerbahn-denkfabrik.com) bestellbar.

## **Zweiter Grund für Zuversicht: der neue §23 des AEG** (Allgemeines Eisenbahngesetz)

Wie sich inzwischen aufgeklärt hat, war diese Novellierung kein Blitz aus heiterem Himmel oder eine Entscheidung, die der Bundestag in geistiger Umnachtung beschlossen hat. Vielmehr ging er auf eine überparteiliche Initiative in der Beschleunigungskommission Schiene zurück. Dort hatte man erkannt, dass dem weiteren Abbau von Schieneninfrastruktur nur durch verschärfte Entwidmungsregeln Einhalt geboten werden kann – und hat die Neuformulierung in den Gesetzestext eingebracht.

Dass dies Konsequenzen für die Entwidmung der Stuttgarter Kopfbahnhofgleise haben würde, war dann ja nur logisch und folgerichtig – nur eben schwer verkraftbar für die Kapazitätsleugner, die dem

Publikum faktenresistent immer noch verkaufen wollen, die 8 Durchgangsgleise des Tiefbahnhofs machten den Kopfbahnhof überflüssig.

Alle Hebel setzten die S21-Seilschaften, allen voran das Grün-Schwarze Gespann Nopper/Pätzold, in Bewegung, um in Berlin eine Revision des Gesetzes durchzudrücken. Als es am 2. Dezember zur Anhörung im Verkehrsausschuss kam, war außer dem Grünen Baubürgermeister Pätzold als Sachverständigem der CDU/CSU und seinen Loyalisten Städtetag und Stuttgarter Mieterverein keiner bereit, die fortschrittliche Regelung komplett zu chanceln. Auch der übermütige Gang der Stadt Stuttgart zum Bundesverfassungsgericht wurde vom Papst des Eisenbahnrechts Prof. Urs Kramer als chancenlos abqualifiziert.

Kompromisse, die die Substanz des AEG §23 erhalten und gleichzeitig den Abriss des prominentesten Beispiels für die Erhaltungswürdigkeit von Schieneninfrastruktur, nämlich den Stuttgarter Kopfbahnhof, ermöglichen, dürften werden. SPD und Grüne einerseits und FDP andererseits haben wie angekündigt inzwischen Änderungsentwürfe vorgelegt. Die müssen dann den parlamentarischen Parcours durchlaufen. Das heißt: nächste Sitzung des Verkehrsausschusses am 29.1. Dann müsste es in den Bundestag, der bis zum Ende der Legislatur nur noch verkürzte Tagesordnungen haben wird.

Fazit: Bleibt das Gesetz, bleibt der Kopfbahnhof samt Abstellbahnhof und Gäubahnanschluss.

Auch hier zeichnet sich also eine politische Wende ab, mit der noch bis vor kurzem nicht zu rechnen war. Zunehmend scheint verstanden zu werden, dass die *Grundgesetze des Eisenbahnbetriebs nicht länger missachtet werden dürfen*, wenn es mit der Bahn nicht weiter bergab gehen soll.

In eine ähnliche Richtung geht auch die neue Priorisierung von dringenden Streckensanierungen bundesweit gegenüber den hochfliegenden Plänen eines ETCS-Ausbaus, ausgerechnet mit S21 als Pilotprojekt <https://www.bw24.de/stuttgart/dokumente-vorzeigeprojekt-deutsche-bahn-stuttgart-21-droht-aus-enthuellung-interne-93436458.html> .

Beim Bremsen der ETCS-Planung wie auch beim indirekten Ausbremsen der Rosensteinbebauung dürften die sich verdunkelnden Wirtschaftsaussichten mit erheblichen Engpässen in den öffentlichen Haushalten, incl. Bahnetat, eine große Rolle gespielt haben. Weitere Milliarden für ein Projekt, bei dem Vielen allmählich der Geduldsfaden reißt, sind immer schlechter zu vermitteln, wenn auf der anderen Seite Sozial- und Klimaschutzausgaben gekürzt werden sollen und allerorten Belegschaften in Existenznöten im Regen stehen gelassen werden.

Infos zu AEG §23 (Anhörung):

- Liste der Sachverständigen und deren Stellungnahmen zur Anhörung im Bundestagsverkehrsausschuss am 2.12.2024:  
[https://www.bundestag.de/ausschuesse/a15\\_verkehr/anhoerungen/1030020-1030020](https://www.bundestag.de/ausschuesse/a15_verkehr/anhoerungen/1030020-1030020)
- Trio aus Stuttgart (Pätzold, Gassmann, Sauerborn) bei der Anhörung: StZ 27.11.:  
<https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.streit-um-gleisflaechen-bei-stuttgart-21-s-21-trio-aus-stuttgart-bei-anhoerung-im-bundestag.7c641461-6d3d-4a85-9331-a0f014b88dd9.html> (paywall)
- Stellungnahme Werner Sauerborn für das Aktionsbündnis:  
[https://kopfbahnhof-21.de/wp-content/uploads/2024/11/Stellungnahme-fuer-Verkehrsausschuss-2.12.2024\\_final-1.pdf](https://kopfbahnhof-21.de/wp-content/uploads/2024/11/Stellungnahme-fuer-Verkehrsausschuss-2.12.2024_final-1.pdf)
- Protestaktion vor Anhörung und Interviews mit Michael Donth (CDU), Werner Sauerborn und Peter Pätzold, Grüne für die CDU:  
<https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/stuttgart/stuttgart21-bundestag-verkehrsausschuss-beraet-ueber-eisenbahngesetz-100.html?mediaId=9cefd763-2ebf-31f0-84b9-6ac922c77539&>

- Video der Anhörung:  
[https://www.bundestag.de/ausschuesse/a15\\_verkehr/anhoerungen/1030020-1030020](https://www.bundestag.de/ausschuesse/a15_verkehr/anhoerungen/1030020-1030020)  
(Sauerborn/AB ab Min. 51.40 und ab 1.44.00)
- PM des Aktionsbündnisses nach der Anhörung und vor der Sitzung des Lenkungskreises am 6.12.2024:  
<https://kopfbahnhof-21.de/pressemitteilungen/lenkungskreis-erkennung-der-neuen-realitaeten-gefragt-pressemitteilung/>

Überblick über eine volle Stuttgart21-Woche (2. bis 8.12.) mit Anhörung im Verkehrsausschuss, Lenkungskreis und Beschluss der LDK der Grünen:

<https://www.kontextwochenzeitung.de/politik/715/zuege-fliegen-nicht-durch-die-luft-9899.html>

Vorsichtiger Optimismus dürfte auch die letzte Montagsdemo in diesem Jahr prägen, nämlich die ...

**738. Montagsdemo** am 23. Dezember nochmal auf dem **Kleinen Schlossplatz** mit ...

- **Ruben Neugebauer** Mitbegründer von Seawatch
- **Ernst Delle** zu: Generalsanierung, Riedbahn-PR und Wirklichkeit.
- **Margarete Bühler**, Orgateam Mahnwache, Moderation

Danach: **Kein Demozug** aber Schwabenstreich.

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

Hinter der Organisation der Montagsdemos steckt nicht nur viel ehrenamtliches Engagement, sondern auch jedes Mal ein großer Geldeinsatz. Damit die Zukunft der MoDemos als „Stabilitätsanker“ der Bewegung für den Erhalt des Kopfbahnhofs und gegen Stuttgart21 noch lange gut finanziert erhalten bleibt, hier ein Spendenaufruf von Umkehrbar e.V., dem Verein der die Montagsdemos und großteils die Mahnwache finanziert:



Aufruftext hier: <https://kopfbahnhof-21.de/aktuelles/31239/>

Stuttgart21 bleibt sich treu

## **Schon wieder Baumfällungen in großem Stil**

134 Bäume sollen es diesmal sein, 51 davon mit einem Stammumfang von mehr als 80 cm, die im Rahmen der „Baufeldfreimachungen“ für die Rosensteinbebauung im Bereich des C1-Areals (Nordbahnhof) gefällt werden sollen. Rodungsarbeiten inklusive. Und das bis Ende Februar, weil dann die „Fällperiode“ endet. So die Mitteilungsvorlage für die Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Technik am 17.12.2024.

Protest dagegen kam nur von der Linksfraktion im Ausschuss in der Person von Hannes („Die geplanten Fällungen zeigen die verheerenden klimatologischen Folgen von Stuttgart 21 und den Bebauungsplänen“ - und zuvor in einer Pressemitteilung:

<https://diefraktion-stuttgart.de/2024/12/10/pm-baumfaellungen-in-der-maker-city-stoppen/>

Die umweltrechtlich erforderlichen Ausgleichsflächen sollen im Rahmen der Rosensteinbebauung berücksichtigt werden. Das hätten die zuständigen Naturschutzbehörden im Juli 2024 gebilligt, so die Vorlage. Da kannten sie wohl die Novellierung des AEG §23 noch nicht, die eine Entwidmung bzw. Bebauung erstmal verbietet.

Mainstream zu Riedbahneröffnung

## **Voreilige Lobesarien**

Immerhin konzentriert sich die Bahn jetzt auf die Sanierung des so lange vernachlässigten Schienennetzes und zieht Ressourcen aus den Turmbau-zu-Babel-Projekten ab. Vor lauter Erleichterung, dass das jetzt endlich in Angriff genommen wird, feiert der Mainstream die Strategie der Generalsanierungen – ohne näher hinzuschauen. Das besorgt jetzt Bürgerbahn-Denkfabrik mit einer sachkundigen Kritik am Beispiel der gerade wieder eröffneten, aber doch nicht richtig eröffneten Riedbahn zwischen Frankfurt/M und Mannheim: <https://buergerbahn-denkfabrik.org/riedbahnsanierung-aussen-hui-innen-pfui/>. Ernst Delle redet dazu auf der 738. MoDemo.

Glück gehabt, Deutsche Bahn

## **Sicherheitslücken auf der Neubaustrecke**

Erst Ende des Jahres sollen auf der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm moderne mit ETCS ausgestattete Abschlepploks zur Verfügung stehen. Wäre es seit der Eröffnung der Strecke zu gravierenden Notfällen, z.B. einem Brandfall mit Stromausfall gekommen, hätten vom Stuttgarter Bahnhof aus dieselgetriebene Abschlepploks ausrücken müssen, deren auf 25km/h begrenzte Höchstgeschwindigkeit der eines guten Radfahrers entspricht.

Das heißt die schweren Abschlepploks mit Krantechnik bräuchten im schlimmsten Fall Stunden auf teils steilen Streckenabschnitten bis sie einen havarierten Zug erreichen. Da es im Ernstfall keine Sicherungstechnik für diese Loks gab, bedurfte es auch für diese Fahrt im Schneckentempo einer Sondergenehmigung, die komischerweise nicht vom EBA, sondern vom Bundesverkehrsministerium erlassen wurde. Warum das drei Monate vor der Inbetriebnahme der NBS?

Es stellen sich also Fragen, die Thomas Wüpper in seinem Beitrag für den Tagespiegel mit dem Zitat eines „gut informierten Lokführers“ beantwortet: „Die Aufsicht (EBA) könnte sich quergestellt haben, die ICE-Strecke hätte nicht eröffnet werden können ... Politik und Konzern wären dann blamiert gewesen.“

Tagesspiegel 18.11.: <https://background.tagesspiegel.de/verkehr-und-smart-mobility/briefing/mit-tempo-25-auf-der-ice-strecke> (paywall)

Schwallbauwerk - Stuttgart neues WAHR-Zeichen?

## **Das Tor zur Unterwelt**

Parkschützer Thomas Renkenberger: *“Vergesst den Fernsehturm, das Porsche-Museum oder die Concordia auf dem Schlossplatz, Stuttgart hat ein neues Wahrzeichen, der schwäbische Arc de Triomphe de l’Étoile, die Stuttgarter Sydney-Oper, unser neues Guggenheim-Museum: Der monströse Stuttgart 21 Abluftschacht an der Willy-Brand-Straße.”* <https://www.parkschuetzer.de/statements/216691>



Montage Klaus Gebhard: <https://www.parkschuetzer.de/statements/216692>

## Bundesrechnungshof-Klatsche für fehlende Bahnpolitik

### **Politische Verantwortungslosigkeit schuld an Bahnkrise**

Seit dem Bruch der Ampel erlebt das Publikum einen neuen Volker Wissing, was vielleicht einhergehen mag mit einem zart angedeuteten Richtungswechsel der Bahnpolitik. Die Frage, ob da was dran ist: eher müßig. Denn Wissing wird nicht mehr lange Verkehrsminister sein. Er und v.a. seine CSU-Vorgänger hinterlassen jedoch einen Scherbenhaufen, den der Bundesrechnungshof quasi in Permanenz kritisiert. So auch jetzt wieder in seinem am 11. November veröffentlichten Jahresbericht.

Hauptkritik: der Bund als alleiniger Eigentümer der DB AG nehme seine grundgesetzliche Verpflichtung für die Bahn als Teil der Daseinsvorsorge nicht wahr. Es fehle seit 30 Jahren an Strategie und Steuerung.

*„Ohne Eigentümerstrategie kann der Bund die Beteiligung weder steuern noch den Beteiligungserfolg angemessen überwachen. Dem Parlament fehlt ohne diese Strategie eine wichtige Basis für Haushaltsentscheidungen. Ungeachtet des Steuerungsvakuums hat das BMDV (=Verkehrsministerium) bereits Entscheidungen zur Struktur des DB AG-Konzerns vorweggenommen und stellt ihm immer höhere Bundesmittel bereit.“*

Wissing habe zwar 2022 „politische und andere Versäumnisse“ eingeräumt, die „das System Eisenbahn an seine Grenzen gebracht“ haben, aber Besserung gelobt. Davon sei aber nicht viel zu merken, kritisiert der BRH. *„Ohne Eigentümerstrategie fehlen klare Vorgaben zur Ausrichtung des Konzerns. Ziele, die das wichtige Bundesinteresse widerspiegeln, sind nicht definiert. Das BMDV hat es versäumt, den Gemeinwohlauftrag des Bundes mit Leben zu füllen.“*

Zwar sieht der Koalitionsvertrag vor, eine „gemeinwohlorientierte Infrastruktursparte“ zu schaffen. Allerdings nutze ohne Eigentümerstrategie mit klaren Zielen auch die Konstruktion einer gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte nichts. „Bei der DB InfraGO AG wurde dem Bund – wie bei den Vorgängergesellschaften – ungenügende Kontroll- und Einflussmöglichkeiten eingeräumt“.

Das Verkehrsministerium habe die Entwicklung einer DB-Unternehmensstrategie „über Jahre verschleppt. Mit Blick auf die finanzielle und politische Bedeutung der DB AG ist das nicht hinnehmbar.“

BRH-Bericht 2024: „Seit über 30 Jahren keine Eigentümerstrategie – Bund in Dauerkrise der DB AG zielloos“:  
[https://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/2024/hauptband-2024/10-volltext.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=3](https://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Downloads/DE/Berichte/2024/hauptband-2024/10-volltext.pdf?__blob=publicationFile&v=3)

## S21-Lücken in den Nachrufen auf einen Großen

### **Edzard Reuter und der Zoff im Spätzlesumpf**

Mit einer kleinen Adaption von Peter Lenks Buchtitel „Zoff im Spätzlesumpf“ greift *Bruchstücke*, der „Blog für konstruktive Radikalität“ noch einmal eine PM des Aktionsbündnisses auf. Das AB hatte

kritisiert, das in den Lebensläufen von Edzard Reuter sein großes Engagement gegen Stuttgart21 unerwähnt blieb. <https://bruchstuecke.info/2024/11/24/edzard-reuter-und-der-zoff-im-spaetzlesumpf/>

Zum Team von Bruchstücke gehören:

*Hans-Jürgen Arlt, Ex-Pressesprecher des DGB -Bundesvorstands*

*Wolfgang Storz, Ex-Chefredakteur Frankfurter Rundschau*

*Klaus Lang, Ex-Politikplaner beim Vorstand der IG Metall*

*Jutta Roitsch, lange Zeit FR-Redakteurin v.a. zu Gewerkschaftsthemen*

*Ingrid Kurz-Scherf, Uni Marburg, zuvor WSI des DGB*

Rosensteinquartier 2040

## **Am Bedarf vorbei**

Der Region Stuttgart steht ein dramatischer Strukturwandel bevor, weil die Autoindustrie (im weitesten Sinne) vor einem tiefgreifenden Strukturwandel steht, der am Ende bis 2040 83.000 Stellen kosten wird, das sind 34% Stellen weniger bezogen auf 2023. Mit Investitionen in Komponenten v.a. für den elektrischen Antriebsstrang der Autos und in die Ladeinfrastruktur könnten allenfalls etwa 13 500 neue Stellen entstehen. Das ist das Ergebnis einer von der Region und dem Bundeswirtschaftsministerium geförderten Studie des Stuttgarter IMU-Instituts:

[https://www.imu-institut.de/fileadmin/Downloads/Publikationen/2024-09-RSS\\_final-CARS-WRS.pdf](https://www.imu-institut.de/fileadmin/Downloads/Publikationen/2024-09-RSS_final-CARS-WRS.pdf)

2040 ist auch das Jahr, in dem frühestens die angekündigten 6000 Wohnungen im Rosensteinquartier entstehen würden. Diese Planungen stehen derzeit, Stichwort AEG §23, ohnehin in den Sternen. Stuttgart wird hoffentlich das Schicksal der Autostadt Detroit erspart, aber beim Wohnungsbedarf einfach so zu tun als wäre nix, ist unseriös. Wenn tatsächlich so viele Arbeitsplätze verloren gehen, wird das auch quantitative Auswirkungen auf den Wohnungsmarkt haben – ganz abgesehen davon, dass dort ohnehin nur Wohnungen entstehen würden, die unbezahlbar sind oder so stark subventioniert werden müssten, dass es die entsprechenden öffentlichen Haushalte überfordern würde, jedenfalls anderswo günstiger und umweltverträglicher gebaut werden könnte.

Wissenswertes zum neuen IC/L, Innovationen im Güterverkehr ... und ETCS

## **Eisenbahnromantik ganz unromantisch**

Hagen von Ortloff, von dem ein handsigniertes Photo in der Mahnwache hängt, ist der Vater von „Eisenbahnromantik“, einem SWR-Format, das von Ortloff 1991 startete und das längst Kultstatus erreicht hatte beim Staffelstabwechsel 2015 zu Harald Kirchner.

Eisenbahnromantik widmet sich längst nicht nur nostalgischen Themen und wunderschönen und spektakulären Eisenbahnstrecken weltweit, sondern greift auch bahntechnische und -politische Themen auf, wie in der aktuellen Ausgabe vom 6. Dezember.

Hier geht es um die überwiegenden Vorteile des neuen IC/L, um die Strategie der Generalsanierungen am Beispiel der jetzt (fast) fertig sanierten Riedbahn zwischen Mannheim und Frankfurt/M, um die großen Probleme, aber auch Innovationen bei der Güterbahn, und natürlich um ETCS und in diesem Zusammenhang natürlich um Stuttgart21. In der ETCS-Diskussion kommt Alexander Schweitzer, Autor der Sendung zu einem grundsätzlich eher positiven Votum der umstrittenen Technologie. Viele fachkundige Gesprächspartner kommen zu Wort, darunter Dr. Felix Berschin, Jurist und Nahverkehrsberater, der 2010 für das Aktionsbündnis an der sog. Schlichtung teilnahm.

<https://www.ardmediathek.de/video/eisenbahn-romantik/zukunft-bahn/swr/Y3JpZDovL3N3ci5kZS9hZXggbzIxNTY5NzU>

Empörung über Kostenexplosion und Zeitverzug bei Opersanierung

## **Ausgerechnet Rivoir!**

Der langjährige Ulmer SPD-Landtagsabgeordnete Martin Rivoir hat sich einen Namen gemacht als einer der faktenresistentesten und polemischsten Kämpfer für Stuttgart21. Als sein Lieblingsfeind Winfried Hermann 2018 meinte, Stuttgart21 sei „die größte Fehlentscheidung der Eisenbahngeschichte“ bezeichnete Rivoir das als einen der „Quartalsanfänge von Verkehrsminister Winfried Hermann beim Thema Stuttgart 21“

Rivoir ist mitverantwortlich für das Milliardenesaster, die Zeitverzögerungen und das Bahnchaos, das sich inzwischen mit diesem Projekt verbindet. Nebenbei war Rivoir auch einer derer, die die hiesige SPD stramm auf S21-Linie getrimmt und damit deren Niedergang der letzten Jahre eingeläutet haben.  
<https://www.rivoir.eu/quartalsanfaelle-des-verkehrsministers-bei-s21-nicht-ignorieren/>

Ausgerechnet Rivoir empört sich nun über Kostenexplosionen bei Neubau bzw. Sanierung der Stuttgarter Oper und fordert ein Moratorium!

Schrecken ohne Ende

## **Wieder Streckensperrungen zwischen Bad Cannstatt und Waiblingen**

Offensichtlich wieder wegen ETCS-Arbeiten gibt's Anfang Januar erneut Streckensperrungen für die leidgeprüften Reisenden auf dieser Strecke. Während der großen Streckensperrungen 2023 ist man wohl nicht fertig geworden und kleckert jetzt mit erneuten Sperrungen hinterher.

Der immer gut informierte Peter Schwarz schreibt dazu in der Waiblinger Zeitung (ZVW) am 15.12. :

„Die Sperrung beginnt diesmal am Freitag, 3. Januar, um 23 Uhr und erstreckt sich danach über  
- das Wochenende Samstag und Sonntag, 4. und 5. Januar,  
- den Dreikönigstag, 6. Januar,  
- und einen Werktag: Dienstag, 7. Januar.  
Am Mittwoch, 8. Januar, sollen ab 4 Uhr morgens die Züge wieder durchrauschen können.“

Peter Müller erklärt

## **Warum heißt der Lügenturm Lügenturm?**

2010 lobpreis Ex-Bahnchef Grube Stuttgart21 als „ein Geschenk an die Stuttgarter Bürger.“ Das hat wohl Peter Müller auf den Gedanken gebracht, gerade jetzt, in der Zeit des großen Schenkens, sich aus der Sicht eines „Beschenkten“ den Wert dieser generösen Gabe noch einmal anzuschauen.

Während Grube 2016 im Spiegel bekannte „Ich hätte Stuttgart21 nicht gemacht“, und das Projekt gerade an allen Ecken und Enden ins Wanken gerät, wird im Infoturm Stuttgart (IST), neben Gleis 16 weiter mit Millionen Werbebetats die Mär vom tollen Zukunftsprojekt verbreitet.

Warum der Infoturm den Titel „Lügenturm“ redlich verdient hat, stellt Peter Müller Punkt für Punkt zusammen, nachzulesen in zwei Teilen hier: <https://kopfbahnhof-21.de/#peter> Devise: „Ein bisschen denken beim Schenken!“

Milliarden für die Sanierung der Stuttgarter Oper – und dann das:

## **Werbeallianz des Stuttgarter Balletts mit Skandal21?**

Eigentlich eine gute Idee, Konzerte in Deutschlands Bahnhöfen zu organisieren und das im Rahmen einer Kampagne, die den Titel eines Albums von David Bowie trägt: „Station to Station“.

Beteiligt an dem Projekt ist auch die Deutsche Bahn und auch der ITS-Lügenturm.

Seit einiger Zeit prangt nun ein Riesenbanner an unserem Bahnhofsturm, auf dem ein Stuttgarter Ballettstar sich offensichtlich um einen Imagetransfer vom guten Ruf des Stuttgarter Balletts zum schlechten Ruf von Stuttgart21 bemüht. Dies geschieht werbepsychologisch geschickt, in dem der Name Stuttgart21 besser nicht vorkommt, aber Ingenhovens Kelchstützen unmissverständlich klar machen, was hier beworben werden soll.



Und das alles zu Zeiten, wo die Stuttgarter Hochkultur mit Milliardenbeträgen aus dem allgemeinen Steuertopf unterstützt werden will. Da leistet sie sich einen Bärenienst.

Dieser Kuhhandel zwischen Ballett und Stuttgart21 bedarf der weiteren Aufhellung!

Die Rapper Sylvia Winkler und Stephan Köperl „wollten nur mal fragen“:

## **Wie siehts denn aus mit der Hochkultur am Tiefbahnhof?**

„Es gibt die Empfehlung 1% der Kosten für Kunst“ rappen die beiden sachkundig und gehen, besser rappen, in ihrem Beitrag auf der 737. Montagsdemo am 16.12. der Frage nach, wie das denn bei dem Milliardenprojekt geregelt ist. Aus dieser Neugierde wurde nicht nur der Rap, sondern eine qualifizierte und gut mit 37 Quellenangaben in Fußnoten dokumentierte Recherche.

Hier der Text: <https://www.bei-abriss-aufstand.de/2024/12/17/hochkultur-am-tiefbahnhof/>

Besser noch hier das Video, aufgenommen auf dem Fernwanderwegen, identisch mit dem Beitrag auf der MoDemo: [http://www.winkler-koepel.net/2024/Hochkultur\\_am\\_Tiefbahnhof\\_Winkler\\_Koepel\\_klein.mp4](http://www.winkler-koepel.net/2024/Hochkultur_am_Tiefbahnhof_Winkler_Koepel_klein.mp4)

Hier Ihre website: <http://winkler-koepel.net/heimseite.html>

Liebe Leser\*innen von Werners NewS21letter!

Seit vielen Jahren schreibt Werner diese Rundmails – „eigenmächtig“, aber doch im Sinne des Aktionsbündnisses. Vielen Dank dafür. Wir wollen die Gelegenheit des letzten Rundmails 2024 nutzen, uns als Sprecher des Aktionsbündnisses am Ende dieses bemerkenswerten Jahres mit einem kleinen Gruß zu Wort zu melden.

Euch und Ihnen, den Leser\*innen dieser S21-Newsletters, alias Rundmails, wollen wir danken für all das Interesse, Mitdenken, Selbst-aktiv-Werden.

Diese Bewegung hat am Ende dieses Jahres wieder – vielleicht mehr als je – Grund, auch mit gewissem Stolz auf das Erreichte zurückzublicken. Nicht zuletzt durch unsere Beharrlichkeit und unseren Druck steht das Skandal-Projekt S21 in den letzten Wochen mehr und mehr mit dem Rücken zur Wand da. Es braucht nur noch wenige gute Zufälle – und weiteren kräftigen Druck von unserer Seite –, und das Projekt zerbröselt.

Im Namen des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21 danken wir also allen, die auf irgendeine Weise am nicht endenden Protest gegen S21 beteiligt sind und waren. Und wir wünschen uns, dass wir auch im neuen Jahr so solidarisch und zielorientiert die Vielfalt unserer Bewegung erhalten und aushalten. Ihnen und euch allen viel Kraft und Zuversicht dafür!

Frohe Weihnachten und schon jetzt ein gutes neues Jahr!

The image shows two handwritten signatures in blue ink. The signature on the left is 'Dieter Reicherter' and the one on the right is 'Martin Poguntke'. Both are written in a cursive, flowing style.

Dieter Reicherter und Martin Poguntke  
Sprecher des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart21

& Gruß von Werner