

Vorab erstmal, worum es diesmal geht ...:

- Neue Zuversicht
- Kampf um den Erhalt der Gäubahn auf der Zielgeraden
 - Gemeinderatssitzung am 23.1.2025 ab 16.30h im großen Saal des Rathauses
 - Demo des Pro Gäubahn Landesbündnisses ab 16h auf dem Stuttgarter Marktplatz
 - Prozess über die Klage des Deutsche Umwelthilfe zur Gäubahnanbindung am 12.2.
 - Das Trojanische Pferd, Jürgen Resch und Roland Morlock am 7.2. in Sulz
- 741. Montagsdemo mit Hans-Jörg Jäkel und Joachim Holstein, Gerd Schinkel, Jürgen Horan
- Globaler Klimastreik 14.2. auch in Stuttgart
- Podiumsdiskussion VHS und SWR mit Angelika Linckh
- Der Stand der Dinge beim AEG §23
 - Der rot-grüne Gesetzentwurf: Fauler Kompromiss
 - S21-like: Das Versteckspiel der Stadt Stuttgart und des Deutschen Städtetags
 - Die nächsten parlamentarischen Schritte
- Geplante Baumfällungen im C1 Areal: wieder Intransparenz!
- Planungsdilettantismus: Stuttgart 21 hätte keinen funktionierenden Abstellbahnhof
- Bürgerbahn Denkfabrik: Mehr Geld macht nicht zwingend eine bessere Bahn
- Verlottertes Netz: Schienenbruch bei Gifhorn
- DB Aufsichtsrat: S21-Gegner Tolga Özgül kandidiert
- S21-Brandschutz: Es geht juristisch weiter
- „Wir vergessen nicht, wo wir herkommen und wo wir hinwollen.“

Liebe Freundinnen und Freunde,

Auf vielen der Wahlplakate, die die Stadt jetzt wieder beschildern, ist von *Zuversicht* die Rede. Das klingt nach allem, was die letzten Jahre geprägt hat, eher nach einer Beschwörungsformel. Da hat der Begriff Zuversicht, wie er die Montagsdemos, viele Gespräche und auch diese Newsletter zum Jahreswechsel bestimmt, einen deutlich realeren Hintergrund.

Vieles, was diese Bürgerbewegung seit an die zwei Jahrzehnten mit einem unglaublichen Durchhaltewillen kritisiert und angeprangert hat, wird jetzt, wo mit dem angekündigten Eröffnungstermin die Stunde der Wahrheit schlägt, sichtbar. Tom Adler hat die vielen Kippunkte, die in einer „neuen Krisenphase“ des Projekts kulminieren, in einem analytischen Beitrag zusammengetragen: <https://www.seemoz.de/stuttgart21-viele-kippunkte-in-der-neuen-krisenphase/>

Immer wahrscheinlicher wird, dass der Kopfbahnhof erhalten bleiben wird, weil er erhalten bleiben muss – und damit auch ein klimapolitischer Erfolg erreicht wäre, denn dann wäre Schluss mit dem Immobilienprojekt, das zu weiteren Bodenversiegelungen und zur weiteren Aufheizung der Stadt beitragen würde.

Zwei Themen sind es vor allem, die zu dieser Zuversicht beigetragen haben: der Kampf um den Gäubahnanschluss und das Ringen um den Erhalt des bahnfrendlichen §23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Sie haben das letzte Jahr geprägt und mit ihnen starten wir, auch in diesem Newsletter, ins Neue.

Demo, Gemeinderatssitzung, Prozess

Kampf um den Erhalt der Gäubahn auf der Zielgeraden

So eine Schlagzeile wie in der Südwestpresse am 15. Januar wird man in beiden Stuttgarter Print-Platzhirschen nicht lesen. Aber darum geht's:

Streit um Gäubahn und Stuttgart 21

„In Stuttgart bestimmen Immobilienhaie und Autolobby das Geschehen“

SWP Bei der Bahn sieht man die Kappung der Gäubahn entspannt, doch die Deutsche Umwelthilfe will das Vorhaben verhindern. Im Februar beginnt ein Gerichtsprozess.

Bockelhart ist bisher die Haltung der Stadt Stuttgart, genauer gesagt der Tunnelfraktionen, incl. leider der Grünen, wenn es um die Kappung der Gäubahn vom Stuttgarter Hauptbahnhof geht. Ihr Immobilienprojekt Rosensteinquartier soll, und sei es noch zu klimabelastend, durchgedrückt werden.

Mit dieser Position scheint sich die Stadt aber langsam zu isolieren. Etliche Kommunen mit ihren OBs und Landräten von CDU, SPD und Grünen gehen in Sachen Gäubahn auf Distanz zu ihren Parteigenoss*innen in Stuttgart. Am bemerkenswertesten vielleicht der [Beschluss der grünen Landespartei vom 8. Dezember 2024](#). Oder auch klare Wortmeldungen von CDU Landesschef Manuel Hagel und vom der CDU- Parteitag Südbaden

Wörtlich zitiert aus diesen Quellen ist einen [Antrag der Linke/SÖS-Fraktion](#) für den Stuttgarter Gemeinderat, die Gäubahn auch weiterhin von und zum Stuttgarter Kopfbahnhof zu führen, anstatt sie wie derzeit geplant in Stuttgart-Vaihingen abzuhängen.

Es ist zugesagt, dass dieser Antrag Teil der Beratungen sein wird in der **[Gemeinderatssitzung am 23.1.2025 ab 16.30h im großen Saal des Rathauses](#)**

Zuvor gibt es eine

[Demo des Pro Gäubahn Landesbündnisses ab 16h auf dem Stuttgarter Marktplatz](#)

Es sprechen

- **Hannes Rockenbauch**, Gemeinderatsfraktion LINKE/SÖS
- **Jürgen Resch**, Bundesgeschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe,
- **Hendrik Auhagen** Pro Gäubahn Landesbündnis, Grüner und Mitinitiator des grünen Parteitagsbeschlusses zum Erhalt der Gäubahn, sowie
- **Dr. Hans-Jörg Jäkel** (Gäubahnkomitee Stuttgart und Pro Gäubahn Landesbündnis).

Die Mobilisierung für diese Demo läuft über Stuttgart hinaus entlang der Gäubahn bei allen die nach Stuttgart oder von Stuttgart in den Südwesten wollen:



Hier der Aufruf:

<https://kopfbahnhof-21.de/aktuelles/pro-gaebahn-demonstriert-am-23-1-25-16-uhr-in-stuttgart-fuer-den-erhalt-der-gaebahn/>

Und als hoffentlich krönender Abschluss dann ...

der Prozess über die Klage des Deutsche Umwelthilfe zur Gäubahnbindung am 12. Februar ab 10h im Sitzungssaal 5 des VG Stuttgart, Augustenstraße 5.

Es geht um die Einhaltung der S21-Planfeststellungsbeschlüsse, die eine langjährige Abbindung der Gäubahn nicht zulassen.

Das Gericht hat angekündigt, dass weitere Sitzungstage am 13. und 14. 2. erforderlich sein werden.

Jürgen Resch wird als Initiator der Klage auf der 743. MoDemo am 3. Februar (also vor dem Prozess) das Wichtigste erläutern, und am 17. Februar auf der 745. MoDemo (nach dem Prozess) bilanzieren.

5 Tage vor dem Gäubahnprozess

Das Trojanische Pferd, Jürgen Resch und Roland Morlock am 7.2. in Sulz

Veranstaltungsort	Rathaus in Sulz, geeignet für 70 Personen
Termin	Freitag 7. Februar
Uhrzeit	18:30 bis ca. 21:00 bzw. mit offenem Ende
Programmpunkte	Vorträge von Roland Morlock und Jürgen Resch, Publikumsbeiträge, Filmvorführung „Das trojanische Pferd“ (60 Min.; aktualisiert),
Themen	S21, Gäubahnkappung in Vaihingen vom Hauptbahnhof, Panoramabahn und Pfaffensteigtunnel, und wie dabei die Gäubahn ausgebootet wird

741. Montagsdemo am 20. Januar auf dem Schlossplatz mit ...

- **Dr.-Ing. Hans-Jörg Jäkel**, Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21, Ingenieure22; "S21 - Abstellbahnhof Untertürkheim"
- **Joachim Holstein**, „Bürgerbahn - Denkfabrik“ zur aktuellen Bahnpolitik: "Wer nicht bremst, verliert"
- **Gerd Schinkel**, Liedermacher, Autor und Sänger aus Köln
- **Jürgen Horan**, Kernen 21, Moderation

Danach: Demozug zur Mahnwache, dort Schwabenstreich

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

„Die Ampel ist Geschichte – wir die Zukunft!“

Klimastreik am 14. Februar!

Unter diesem Slogan Fridays for Future zum globalen Klimastreik auf – auch in Stuttgart. In ihrem Aufruf heißt es: „Die Klimakrise ist hier und jetzt – und sie eskaliert. Während Hitzewellen, Überschwemmungen und Dürrekatastrophen unsere Lebensgrundlagen bedrohen, feuern Superreiche und fossile Konzerne die Klimakrise weiter an. FDP und CDU planen mit Rückschritten beim Klimaschutz, SPD und Grüne üben sich darin, Klimaschutz umzusetzen, aber es darf bloß keiner mitbekommen. Es fehlt eine Antwort, mit der wir der Klimakrise realistisch etwas entgegensetzen können. Das können und wollen wir nicht hinnehmen!“



Wir haben ein Recht auf Zukunft, und bezahlbarer Klimaschutz ist möglich – wenn wir es wollen. Doch statt sozial gerechte Lösungen voranzutreiben, werden soziale Fördergelder gekürzt und Klimakiller weiter subventioniert. Wir sagen: Schluss mit Realitätsverweigerung und leeren Versprechen! Es braucht endlich ehrliche Klimapolitik, die auf wissenschaftlichen Fakten basiert und alle Menschen mitnimmt.“

Aktuelle Infos über Ort und Zeiten sicher demnächst auf: <https://fridaysforfuture.de/ortsgruppen/stuttgart/>

VHS und SWR fragen zusammen:

Stuttgart 21 – Wie geht es weiter?

Oder sollte der Titel der von VHS und SWR geplanten Doppelveranstaltung nicht besser heißen: „**Stuttgart21 – Geht's überhaupt weiter?**“

Quasi als Appetizer für ein späteres Podiumsgespräch findet eine reine **Online-Veranstaltung (webinar) am 23.1.2025 um 19 Uhr** statt, die so angekündigt wird:

*„Stuttgart 21 - Stellen Sie Ihre Fragen (Webseminar)
mit dem SWR-Bahnexperten Frieder Kümmerer*

"Der Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs ist das größte Bahnprojekt Deutschlands, verschlingt immer mehr Milliarden und die Projektpartner hoffen, dass Ende 2026 der neue Tiefbahnhof eingeweiht werden kann. Nach einem Input von SWR-Bahnexperte Frieder Kümmerer haben Sie ausführlich Gelegenheit, Ihre Fragen an Herrn Kümmerer zu richten.“

👉 Weitere Infos und Anmeldung: <https://vhs-stuttgart.de/programm/kurssuche/kurs/547-C-242-16484 #termin>

Dem folgt dann die eigentliche **Veranstaltung am 31.1. in der VHS („Treffpunkt“) am Rotebühlplatz, 19 bis 20.30h**

Die Fragestellung, bzw. das Framing, ist: „Was wird getan, um das Projekt (endlich) fertigstellen zu können?“

Es diskutieren:

- **Rainer Wieland** (CDU), Vorsitzender Verband Region Stuttgart und bis 2024 Vizepräsident des Europäischen Parlaments
- **Gerd Hickmann**, Leiter der Abteilung Öffentlicher Verkehr, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg – UND:
- **Dr. Angelika Linckh, Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 !!**
- **Felix Berschin**, Bahnexperte und Fahrplananalyst aus Heidelberg

Das Podiumsgespräch wird moderiert vom SWR-Redakteur und Bahnexperten **Frieder Kümmerer**. Die Veranstaltung wird auch im [Livestream](#) übertragen.

👉 Weitere Infos und Anmeldung: <https://vhs-stuttgart.de/programm/kurssuche/kurs/547-C-242-16485>

Apropos Framing: auch hier wieder die Schlagseite in der Berichterstattung und medialen Diskussion zu Stuttgart21: Zwar werden Fehler, Pannen und Probleme des Projekts, vom SWR eher als von den Stuttgarter Zeitungen, eingeräumt, aber jeder Zweifel an der Fertigstellung ist tabu. Es bleibt also nur die Frage „Was wird getan, um das Projekt (endlich) fertigstellen zu können?“ Und eine Volkshochschule mit dabei!?

Es geht um viel für die Zukunft der Bahn und für den Kopfbahnhof und den Gäubahnanschluss
Der Stand der Dinge beim AEG §23

Bleibt es bei der jetzt seit über einem Jahr geltenden Rechtslage, dann wäre eine Entwidmung der Kopfbahnhofgleise kaum noch möglich und damit die Überbauung der Gleisflächen mit dem Klimakillerprojekt Rosensteiquartier genauso unmöglich wie die Kappung des Gäubahnanschlusses oder die Aufgabe des Abstellbahnhofs. Oder schafft es die aus dem Stuttgarter Rathaus gestartete Lobbyinitiative, das bestehende Gesetz zu kippen und das Immobilienprojekt irgendwie zu retten? Und das möglicherweise noch in einem Schnellschuss kurz vor Ende der Legislaturperiode? Was ist der Stand der Dinge nach der Anhörung im

Verkehrsausschuss am 2. Dezember letzten Jahres?

https://www.bundestag.de/ausschuesse/a15_verkehr/anhoerungen/1030020-1030020

1. Der rot-grüne Gesetzentwurf

Fauler Kompromis

Der Antrag der CDU, zu dem die Sachverständigenanhörung stattgefunden hatte, und der vom Stuttgarter Grünen Baubürgermeister Pätzold unterstützt wurde, ist schon mal durchgefallen. Es war wohl ein zu plumper Versuch, das Rad der Bahngeschichte wieder ganz zurückzudrehen. Dafür ist jetzt ein Vorstoß von SPD und Grünen ins Rennen geschickt worden, der sich als Kompromiss versteht. Er sieht die Streichung der Formel vom „überragenden öffentlichen Interesses“ vor, die einen ziemlich strikten Vorrang für den Erhalt von Schieneninfrastruktur gegenüber allen möglichen anderen Begehrlichkeiten, wie einem Immobilienprojekt etwa, vorsieht. In der Begründung ihres Antrags formulieren SPD und Grüne freundlicher: „Durch die Änderung (werde jedoch) das überragende öffentliche Interesse fortgeführt, aber unmittelbar an das Verkehrsbedürfnis und den langfristigen Nutzungsbedarf eines Grundstückes für den Bahnbetriebszweck geknüpft“. (In der Anlage eine Gegenüberstellung von geltendem Recht und der beabsichtigten Änderung).

Inzwischen hat Prof. Urs Kramer, der für die Grünen als Sachverständiger in der Anhörung angetreten war, sich zu dem Änderungsentwurf von Rot-Grün positioniert – und ihn als inkonsistent und Verwässerung des ursprünglichen Anliegens der neuen Rechtslage im entscheidenden Punkt qualifiziert. Aus Sicht des Aktionsbündnisses ein Grund den Entwurf abzulehnen. Zwar könnte es dann in der neuen Legislaturperiode einen weiteren Anlauf zu Verwässerung der Rechtslage geben, aber die würde erstmal weiter bestehen und würde das Weitermachen mit der Rosensteinbebauung immer fragwürdiger machen.

Zur Erinnerung: auch Andreas Scheuer, fast vergessener CSU-Verkehrsminister, hatte mit der PKW-Maut auf unsicherem Rechtsboden agiert, einen Schaden von 243Mio. € für den Bundeshaushalt verursacht, konnte dann aber laut einem aufwändigen Rechtsgutachten nicht persönlich in Regress genommen werden: <https://www1.wdr.de/nachrichten/scheuer-maut-entscheidung-gerecht-100.html>.

S21-like:

Das Versteckspiel der Stadt Stuttgart und des Deutschen Städtetags

Der Städtetag hat auf Initiative der Stadt Stuttgart eine Liste von 150 Fällen zusammengestellt, die zeigen soll, wie Infrastrukturprojekte, vor allem dringend benötigter Wohnungsbau, blockiert würden, wenn Entwidmungen erschwert würden. Das wurde auf allen Kanälen kommuniziert und aufgegriffen und fungierte auch als Joker bei der Anhörung im Verkehrsausschuss.

Da war natürlich von Interesse zu erfahren, was das für Projekte sind und ob sich nicht in vielen Fällen gerade das Gegenteil zeigen würde, dass nämlich alle möglichen Vorhaben zulasten der Schiene gehen würden. Auf entsprechende Bemühungen bei der Stadt, dem Deutschen Städtetag in Köln und in der Anhörung selbst schon, Einsicht in diese Liste zu bekommen, kam nur Ausweichendes. Schließlich kam auf eine direkte Mailanfrage bei Prof.

Hilmar von Lojewski, der den Städtetag in der Anhörung vertreten hatte, eine glatte Absage mit ziemlich merkwürdiger Begründung:

Datum: 10. Januar 2025

Sehr geehrter Herr Sauerborn,

bei den von Ihnen angefragten Daten handelt es sich um eine interne Zusammenstellung von Rückläufen auf unsere Abfrage bei unseren Mitgliedstädten. Für eine Überlassung dieser Daten an Dritte wäre eine Zustimmung aller abgefragten Städte erforderlich. Die können und wollen wir nicht leisten. Auch sehen wir kein berechtigtes Interesse Ihrerseits in dieser Sache – soweit ich Ihren Einlassungen in der Anhörung und schriftlich folgen konnte, interessiert Sie wohl in erster Linie das Projekt Stuttgart 21.

Daher können wir Ihrem Anliegen, wie Ihnen m.W. auch schon von unserer Hauptreferentin Frau Levold mündlich mitgeteilt, nicht Rechnung tragen.

Mit freundlichen Grüßen, Hilmar v. Lojewski

Der Städtetag ist ein nicht eingetragener Verein, der sich aus den Beiträgen seiner Mitgliedsstädte und damit aus unseren Steuermitteln finanziert – und er verweigert Informationen, die für die Meinungsbildung der Bürger*innen wichtig sind bzw. mit denen mutmaßlich Desinformation getrieben wird?

Unklar ist auch, ob die Stadt Stuttgart ihre Verfassungsbeschwerde tatsächlich vor Ende letzten Jahres eingereicht hat. Nachdem allein die Prüfung der rechtlichen Chance die Stadt 20 000 € gekostet hat, fragt sich, ob dieser z.B. nach Auffassung von Prof. Urs Kramer ziemlich aussichtslose Schritt wirklich getan wurde mit Kostenfolgen für die Stadt. Eine Antwort auf Nachfragen blieb bisher aus.

2. Die nächsten parlamentarischen Schritte

Der rot-grüne Antrag ist zwar dem Verkehrsausschuss in seiner Sitzung am 18.12. letzten Jahres bekannt gemacht worden. Auf eine erneute Sachverständigenanhörung hat der Ausschuss verzichtet. Wenn die Verwässerung des Antrags ausreicht, um auch die CDU ins Boot zu holen und wenn die allgemeine parlamentarische Hektik auf den letzten Metern der Legislatur es zulässt, kann der Antrag zur Beschlussfassung auf die Tagesordnung der Verkehrsausschusssitzung am 29. Januar gesetzt werden und dann in den letzten Bundestagsitzungen am 30. und 31. Januar in erster und zweiter Lesung beschlossen werden. Ob es dazu kommt wird in der nächsten, der 4. KW, bekannt werden.

Für diesen Fall wollen sich bahnaffine Organisationen auf eine gemeinsame kritische Stellungnahme verständigen. Mit dabei ProBahn, Bürgerbahn, VCD, Deutsche Umwelthilfe u.a.

Geplante Baumfällungen und „Eidechsenverbrämungen“ im C1 Areal („Maker City“)

Wieder Intransparenz

Klima hin, Klima her – es wird weiter abgeholzt. Jetzt geht es um insgesamt 134 Bäume, davon haben 51 einen Stammumfang von mehr als 80 Zentimeter, sowie um viel Niedriggehölz und Buschwerk und wieder um geschützte Eidechsen, Stichwort Biodiversität. Die Baumfällungen sind bis Ende Februar geplant.

Hier nochmal die PM der LINKE/SÖS-Fraktion dazu:

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

Unklar ist, wieso die städtische Baumschutzsatzung, die untersagt, Bäume mit einem Stammdurchmesser von über 80 cm ohne Weiteres zu fällen, nicht zur Anwendung kommt. Schwer durchdringbar auch ist, um welche Flächen genau es gehen soll. Und irgendwas zwischen Trautmäzerei und Ignoranz ist es, wenn als Ersatzflächen für die zu fällenden Bäume ausgerechnet die Kopfbahnhofgleisflächen angeführt werden, die bekanntlich nach geltender Rechtslage nicht entwidmet werden können.

Der Stuttgarter NaBu mit seinem Vorsitzenden Hans-Peter Kleemann, tritt an, um sich all dem rechtlich zu erwehren. Erster Schritt war, Licht in die Intransparenz dieses Vorhaben zu bringen. Dazu wurde eine Anwaltskanzlei beauftragt, die am 16.1. auf Grundlage des §§ 24 ff. Umweltverwaltungsgesetz freien Zugang zu allen Umweltinformation, die die geplante Maßnahme betreffen, einfordert. Das Aktionsbündnis unterstützt den NaBu auf diesem Weg, auch finanziell.

Eine rechtsstaatliche Preisfrage ist, ob diese Informationen noch so rechtzeitig eingehen, um sich der für Ende des Monats geplanten Baumfällungen juristisch zu erwehren.

Nächstes Kapitel Planungs dilettantismus

Stuttgart 21 hätte keinen funktionierenden Abstellbahnhof

Da musste erst Hans-Jörg Jäkel (Aktionsbündnis/Ing22) kommen und dem verduzten Verkehrsminister und seinen Fachleuten erklären, dass in Untertürkheim ein Abstellbahnhof geplant ist, der nicht funktionieren würde. Er wäre nur von einer Seite anfahrbar, von der anderen, der Cannstatter Seite, nur mit vielen Umwegen und Behinderungen des übrigen Schienenverkehrs, und er würde über keine Waschanlage verfügen, was alles zusammen zu erheblichen Leerfahrten führen würde, die viel Geld, Zeit und Personalkosten mit sich brächten. Kosten, die soweit es die Regionalverkehre betrifft, vor allem das Land, also den Etat des Verkehrsministers betreffen – der sich angesichts dieser Offenbarungen not amused zeigte.

(Gute Sachinfos von Milankovic; <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.abstellbahnhof-in-stuttgart-bahn-muss-s-21-plaene-in-untertuerkheim-aendern.97c20740-0ec8-467a-97b9-4691ed64ae98.html>)

Passend zur der Sachverständigenanhörung zum AEG23 machte ein abschreckendes Beispiel Schlagzeilen im Berliner Boulevard: Seit Jahren verkehren v.a. nachts in Berlin „Geisterzüge“ ohne Reisende auf dem Weg zu weit abgelegenen Abstellanlagen, weil es an bahnhofsnahen Abstellmöglichkeiten fehlt. Verfügbare Flächen wurden vor Jahren entwidmet. In Stuttgart geht man den umgekehrten Weg: man will die funktionierende Abstellanlage auf dem Kopfbahnhofgelände abräumen und nimmt Geisterfahrten in Kauf, weil man nicht in der Lage ist, einen funktionierenden Abstellbahnhof für S21 zu planen.

Der S21-Abstellbahnhof muss also neu geplant werden, räumt die Bahn ein, wobei unklar ist, ob es eine machbare Lösung geben kann. Sicher aber ist, dass es zu weiteren Verzögerungen führen wird – und das nicht nur für den Abstellbahnhof selbst, sondern auch für den Abbau der Kopfbahnhofgleise samt des derzeitigen Abstellbahnhofs. Das zuständige Eisenbahnbundeamt erklärte jedenfalls auf Anfrage von Jörg Jäkel: „Die verzögerte Anbindung wird als Belang in den Planfeststellungsverfahren zum Rückbau der Betriebsanlagen am bestehenden Hauptbahnhof behandelt werden“. Auf deutsch: ohne funktionierenden Abstellbahnhof kein Abbau des Kopfbahnhofs.

Pressemitteilung von Bürgerbahn Denkfabrik

Mehr Geld macht nicht zwingend eine bessere Bahn

Wollen wir was gegen die Wohnungsnot tun, müsse mehr Geld in den Wohnungsbau gesteckt werden. Wollen wir eine bessere Bahn müsse ein 150 Mrd.-Investitionsfond für die DB her. Jeweils mehr Geld ist aber allenfalls eine wichtige Voraussetzung. Es ist aber noch nicht die Lösung, wenn auf dem jetzigen Gleisvorfeld mit mehr Geld klimaschädigender Wohnraum betrieben würde, der weder für die Stadt noch für Wohnungssuchende bezahlbar sein würde und der in 20 Jahren vielleicht gar nicht mehr gebraucht wird. Und einfach mehr Geld in die Bahn stecken, wenn die damit weiter sinnfreie Großprojekte und ressourcenverschwendende Generalsanierungen finanziert, ist eben auch keine Lösung.

Wohin das Geld für die Bahn fließen würde, wenn es nicht an Bedingungen geknüpft wird, und wohin es fließen sollte, beschreibt plausibel eine Pressemitteilung von Bürgerbahn Denkfabrik.

Zusammengefasst von deren Sprecher Prof. Heiner Monheim:

„Bahn bedeutet in Zeichen von Klimawandel und Verkehrswende „Flächenbahn“, das heißt: die Bahn muss mit einem attraktiven Angebot in der Fläche präsent sein. Hier gibt es erhebliche Angebotslücken, die durch die Entwicklung angepasster Ausbaustandards und Fahrzeugformate zu schließen sind. Durch Verzicht auf prestigebehaftete Neubauprojekte ließe sich viel Geld einsparen, das vorrangig für die Bestandssanierung und Reaktivierung von Bahnstrecken zu nutzen ist. Die notwendigen Reparaturen und Erneuerungen im Bahnnetz dürften sich nicht nur auf das Kernnetz zwischen den Metropolen beschränken, sondern müssen auch Nebenstrecken im ländlichen Raum umfassen. Die Gelder für die Substanzerneuerung im Rahmen eines öffentlich kontrollierten, ausreichend dotierten Infrastrukturfonds sind für mehrjährige Zeiträume zur Verfügung zu stellen, damit die Sanierung der Bahninfrastruktur nicht von dem üblichen Stopp and Go im politischen Tagesbetrieb abhängig ist.“

s. <https://buengerbahn-denkfabrik.org/mehr-geld-macht-nicht-zwingend-eine-bessere-bahn/>

Während weiter Milliarden in Großprojekte und Generalsanierung fließen, verlottert das Netz weiter

Schienenbruch bei Gifhorn

Am 14. Januar nachmittags tat es einen lauten Knall. Gerade hatte der mit 400 Reisenden besetzte ICE 454 bei Gifhorn auf dem Weg nach Berlin eine senkrecht gebrochene Schiene überfahren und den Zug sofort gestoppt. Verletzt wurde niemand. Die Strecke wurde gesperrt mit entsprechenden Auswirkungen auf den Bahnverkehr. Mit weiteren Behinderungen ist zu rechnen bis die Schiene ersetzt werden kann. Ein Sprecher der Bundespolizei, die die Schadstelle in Augenschein genommen hatte, sagte, an der Bruchstelle hätten sich die Schienenteile um ein paar Millimeter gegeneinander verschoben, was man mit bloßem Auge haben erkennen können.

Wahl der Arbeitnehmervertretenden für den DB Aufsichtsrat

S21-Gegner Tolga Özgül tritt an

Özgül ist Kölner und Servicemann bei der DB InfraGO. 2024 hat ihn „Allianz pro Schiene“ in ihrer jährlichen Befragungsaktion zum „Eisenbahner mit Herz“ gekürt - mit Verstand müsste hinzugefügt werden, denn für Özgül ist nicht nur typisch, dass er beherzt eingriff als eine Touristin von zwei Männern belästigt wurde, er setzt sich als GDLer auch für einen Kurswechsel bei der Deutschen Bahn ein und kandidierte deshalb bei den Wahlen für den Konzern-Aufsichtsrat der DB vom 14. bis 16. Januar. Gewählt wurde er in seinem Betrieb und landete auf der Liste von DB InfraGo auf Platz 5. Unwahrscheinlich ist, dass das für den einen Sitz der GDL im DB-Konzernaufsichtsrat reicht.

<https://nex24.news/2025/01/tolga-oezguel-kandidiert-fuer-den-aufsichtsrat-der-deutschen-bahn/>

S21Brandschutz

Es geht juristisch weiter

In einem Skandalurteil, so muss es wohl genannt werden, hatte der VGH Mannheim die aufwändig vorbereitete Klage der Schutzgemeinschaft Filder sowie dreier Privatpersonen, darunter ein Rollstuhlfahrer, wegen fehlenden Brandschutzes bei Stuttgart21 abgewiesen und obendrein noch die Revision gegen sein Urteil nicht zugelassen. Dazu Bündnissprecher Dieter Reicherter in einer Pressemitteilung damals: *„Offensichtlich hatte sich das Gericht von vornherein die Mühe erspart, sich überhaupt mit deren Argumenten zu befassen. Damit verletzen die beteiligten Behörden ihre Pflichten zur sorgfältigen Prüfung der Unterlagen und Abwägung der Grundrechte auf Leben und Gesundheit“*.

<https://kopfbahnhof-21.de/wp-content/uploads/2023/11/PM-zu-VGH-Brandschutz-Urteil.pdf>

Gegen die Nichtzulassung der Revision hatten die Kläger umgehend Beschwerde eingelegt – und damit zumindest im Fall der klagenden Schutzgemeinschaft Filder Recht bekommen. Das Bundesverwaltungsgericht wird nun über die Revision gegen das VGH-Urteil zu entscheiden haben. Die Sorge, dass ein völlig unzureichender Brandschutz im Tiefbahnhof und den S21-Tunneln mit hohen Risiken für künftig Reisende gar nicht mehr juristisch überprüft werden könnte, besteht nun erstmal nicht mehr.

„Wir vergessen nicht, wo wir herkommen und wo wir hinwollen.“

.. das sagte Angelika Linckh auf der Bühne der 739. Montagsdemo. Die neue Zuversicht begründet sich auch aus dem „woher wir kommen“ – und das bringt eher beschwingt der von Eberhard Linckh zusammengestellte Video-Rückblick rüber, gezeigt bei der letzten Montagsdemo 2024 auf großer Leinwand: <https://www.bei-abriss-aufstand.de/>.

& viele Grüße von Werner