



Evelyn Palla und der gordische Knoten Stuttgart 21

„Grias` enk Frau Palla in Stuttgart!“. Die Südtirolerin und neue Bahnchefin Evelyn Palla will durchgreifen, um einen Weg aus dem „Menetekel Stuttgart 21“ (FAZ) zu finden.

„Jahrzehntelang haben die EntscheidungsträgerInnen aus Bund, Land und Stadt Stuttgart das Projekt Stuttgart 21 verteidigt. Mit der Ansage von Bahnchefin Evelyn Palla wird jetzt deutlich, was Stuttgart 21 war und ist: Ein Milliardenmurks, ein desaströs gemanagtes Großprojekt“, kommentiert dies unser Fraktionssprecher Hannes Rockenbach (SÖS). Frau Palla, aufgewachsen in Südtirol unter der Regentschaft von Landeshauptmann Luis Durnwalder (SVP) - Pallas Vater war selbst SVP-Abgeordneter - hat einen Brauch miterlebt. Luis Durnwalder hatte jeden Morgen von 6:00 bis 8:00 Bürgersprechstunde und hörte genau hin. So wusste er, wo den Bürgern der Schuh drückt, aber auch um alle Seilschaften. Denn die gab es nicht nur, um die Drei Zinnen zu erklimmen, sondern auch in der Politik. Was man in Südtirol „Freindlwirtschaft“ nennt, ist hierzulande die Vetterleswirtschaft. Frau Palla, so bewundernswert zäh die Südtiroler von Andreas Hofer bis Silvio Magnago um ihre Autonomie kämpften, so zäh ist auch unser Widerstand und Kampf für ein lebenswertes Stuttgart (1). Wir empfehlen Ihnen, in Durnwaldscher Tradition die Vertreter des Aktionsbündnisses gegen S21 anzuhören, um die Knoten, die bei uns von den politischen Seilschaften geknüpft wurden, zu lösen. Wir haben das Aktionsbündnis gebeten, niederzuschreiben, was es Ihnen als Lösungen jetzt raten würde. Dieter Reicherter, Sprecher des Aktionsbündnisses, hat das getan.

Brief an Bahnchefin Palla

Sehr geehrte Frau Palla,

zur Sitzung des Lenkungskreises zu Stuttgart 21, die passenderweise am Flughafen stattfindet, begrüßen wir Sie sehr herzlich. Wir wünschen Ihnen viel Erfolg bei Ihrem Bemühen, „alles auf links zu drehen und keinen Stein auf dem anderen zu lassen“. Das ist auch dringend nötig.

Vorab möchten wir Ihnen einige Informationen zukommen lassen und Sie darin bestärken, sich von den versammelten Projektbefürwortern nicht zur Angeklagten machen zu lassen. Welch freundliche Runde Sie mit hinterrücks gezückten Dolchen erwartet, zeigen symbolisch die Karikaturen von Friederike Groß.



Ihre Aufgabe ist es, endlich die Bahninteressen in den Mittelpunkt zu stellen. Denn die fixe Idee der Stadt Stuttgart, den Kopfbahnhof abzureißen und das neue Stadtviertel Rosenstein zu bauen, darf nicht länger die Entscheidungen bestimmen. Ohnehin hat sie die vielen Milliarden Euro nicht, um die Erschließung für Luxuswohnungen zu finanzieren. Die Konsequenz der weiteren Erhitzung des Talkessels darf nicht mehr vertuscht werden. Weil der Kopfbahnhof für einen leistungsfähigen Schienenverkehr weiter benötigt wird, steht diese Bebauung in den Sternen. Dazu teilte Stadtrat Hannes Rockenbach gerade mit: *„Deshalb haben wir das Regierungspräsidium eingeschaltet, um prüfen zu lassen, ob die Stadt erhebliche finanzielle Ressourcen für ein Stadtentwicklungsprojekt investieren darf, was nach Lage der Dinge gar nicht absehbar ist, ob es überhaupt realisiert werden kann“.*

S 21 – eine Folge absehbarer Katastrophen

Zu viele Katastrophen sind in diesem Jahr über das Projekt hereingebrochen. Gleich in mehreren Verfahren beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg könnten die Pläne der Bahn durchkreuzt werden. Gegen die geplante Kappung der Gäubahn für viele Jahre regt sich großer Widerstand entlang der Strecke. Deren angebliche technische Notwendigkeit ist vorgeschoben, wie interne Unterlagen Ihres Konzerns beweisen. Das hat die Deutsche Umwelthilfe e.V. mit ihrer Klage zum Erhalt der Gäubahn aufgegriffen.

Als Bahnchefin sollten Sie kein Interesse daran haben, viele Jahre lang den völlig unsinnigen Pfaffensteigtunnel zu bauen. Er wäre der längste Eisenbahntunnel Deutschlands und ist bislang weder

genehmigt noch sind die zu erwartenden Kosten von 3 bis 5 Milliarden Euro finanziert. Statt die enormen Risiken dieses herbeigelogenen Projekts einzugehen, sollten Sie die Gäubahn als wichtige Verbindung in den Südwesten des Landes und weiter in die Schweiz und nach Italien unterbrechungs- und umsteigefrei oberirdisch über die Panoramastrecke in den Kopfbahnhof erhalten. Damit können Sie die beim Bau und im Tunnelbetrieb entstehenden massiven Treibhausgasemissionen vermeiden.

Auch mit den verkorksten Plänen für einen neuen Abstellbahnhof in Untertürkheim könnten Sie scheitern. Das Land hat dagegen geklagt, dass die Außenreinigungsanlage entfallen soll. Dann könnten die Züge hier nicht gereinigt werden und müssten viele Leerfahrten zu weit entfernten Reinigungsanlagen zurücklegen. Dass Ihr Unternehmen von der dortigen Baugenehmigung erheblich abweicht und auch den Ringschluss nach Bad Cannstatt nicht herstellt, dürfte Ihnen noch auf die Füße fallen.



Die Bruchpiloten der alten S21 – CDU / SPD – Seilschaften im Jahr 2010 beim offiziellen Baustart. Wird Bahnchefin Evelyn Palla eine neue Weichenstellung durchsetzen?

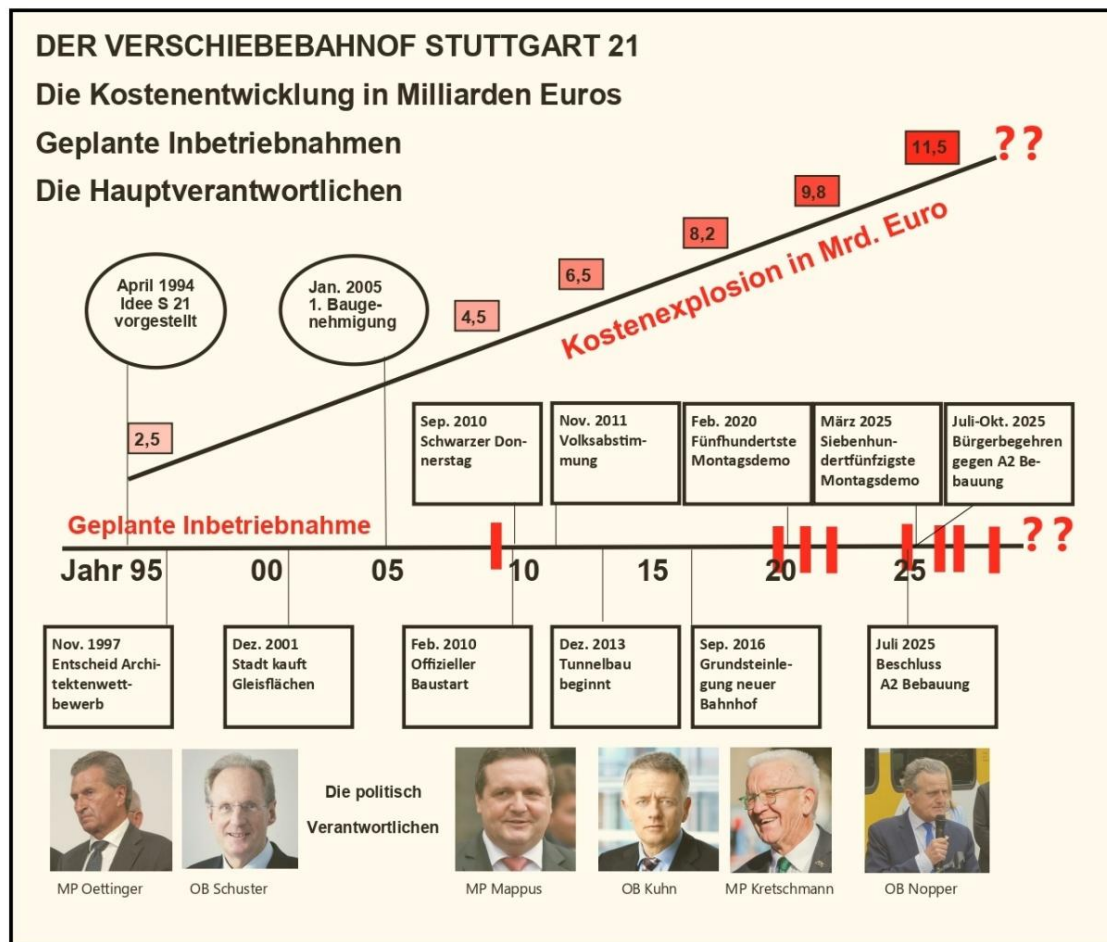
Tunnels ohne Brandschutz!

Auf das höchstkomplizierte Projekt Stuttgart 21 noch den Digitalen Knoten Stuttgart drauf zu setzen, für den es nach ständiger Aussage ihres Projektverantwortlichen Olaf Drescher „keine Blaupause“ gibt, ist typisch für das Verhalten eines Glücksspielers, aber nicht für sorgfältige Planung. Zutreffend schrieb Hannes Rockenbach: „Mit Olaf Drescher hat das Desaster über viele Jahre ein Gesicht gehabt, der noch im November vollmundig angekündigt hat, der Bahnhof werde im Dezember 2026 feierlich in Betrieb genommen werden. Diese dreiste Falschbehauptung zeigt einmal mehr, dass die Projektleitung entweder ahnungslos oder kompetenzfrei ist.“

Überhaupt hat Olaf Drescher schon viel zu viel verbochen. In Prozessen zum Brandschutz hat er wahrheitswidrig behauptet, er verfüge über Simulationen zur Evakuierung, welche sein Rettungskonzept bestätigten. Erst unter Androhung von Zwangshaft musste er einräumen, dass diese Simulationen längst gelöscht waren und die dem Kläger vor Gericht zugesagte Einsichtnahme unmöglich war. In einem anderen Prozess trug er vor, die Tunnel würden gebaut wie geplant und genehmigt und im Brandfall könnten die Menschen sich selbst sicher retten. Dabei wusste er längst, dass der vorgesehene Fluchtweg durch einen Querschlag in die zweite Tunnelröhre wegen geologischer Probleme (quellender Anhydrit?) nicht gebaut werden kann. Die Richter und Prozessparteien sind darauf hereingefallen. Und nun sind alle juristischen Möglichkeiten zur Schaffung

eines sicheren Brandschutzes abgeschnitten. Dabei ist längst klar, dass die neue Idee, im Brandfall sollten sich die Menschen über die Rettungszufahrten des Tunnels in Sicherheit bringen, nicht funktionieren wird. Denn Feuerwehr und Rettungskräfte könnten dann nicht einfahren.

Sie, Frau Palla, tragen nicht die Verantwortung für die Fehlleistungen Ihrer Vorgänger im Amt. Deren Versagen und die Schuldigen aus der Politik zeigt die beigefügte Grafik überdeutlich.



Baustopp jetzt – und Alternativen durchdenken!

Mit Ihrer Entscheidung, die noch vor wenigen Wochen als sicher dargestellte Teileröffnung von Stuttgart 21 im Dezember 2026 zu kippen und keinen neuen Eröffnungstermin zu nennen, haben Sie das Richtige getan.

Folgerichtig müsste nun ein sofortiger Baustopp verkündet werden, bis – gerne mit unserer fachkundigen Unterstützung – die Probleme analysiert und Lösungen gefunden sind. Nach unserer sicheren Überzeugung wird der Kopfbahnhof erhalten bleiben müssen.

Die derzeitigen Streckensperrungen, reduzierten Fahrplankarte, Verspätungen und Ausfälle im gesamten S-Bahn-Netz als Folge der Arbeiten für Stuttgart 21 treffen Ihre Kund:innen unzumutbar und vertreiben sie ins Auto. Sobald die Arbeiten gestoppt sind, können diese unerträglichen Sperrungen entfallen und die S-Bahnen und Regionalzüge wieder fahren. Dazu werden noch die immensen Kosten für den Schienenersatzverkehr eingesparrt.

Die nicht ausreichende Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs und die zu erwartenden weiteren Kostensteigerungen sind Ihnen als Fachfrau bekannt. Gerichte haben rechtskräftig entschieden, dass die Bahn alle Mehrkosten allein tragen muss. Dies ist juristisch richtig. Aber angesichts dessen, dass die Politik das Projekt gegen alle Widerstände durchgedrückt und die Bahn instrumentalisiert hat, ist es trotzdem ungerecht. Konsequenz wäre, den Projektpartnern zu erklären, dass die Bahn sich mit dem Projekt, welches längst unwirtschaftlich geworden ist, finanziell und technisch übernommen hat und aussteigt.

Im Interesse Ihres Unternehmens sollten Sie auch Klarheit schaffen zu den Vorwürfen, beim Projekt würden unnötige Aufträge mit überhöhten Kosten vergeben. Entsprechende Hinweise von Insidern, die aus Angst dies nicht öffentlich machen, sind uns immer wieder zugegangen. Offenbar kommen die eingeleiteten staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen nicht voran. Sie selbst haben bessere Aufklärungsmöglichkeiten, um das Vermögen Ihres Unternehmens zu schützen.

Liebe Frau Palla, machen Sie das Beste aus der verfahrenen Situation. Wir unterstützen Sie mit unseren Kenntnissen und drücken die Daumen. Am Montag werden wir mit unserem Protest an Ihrer Seite sein.

Mit den besten Wünschen und dem Ruf „Neue Besen kehren gut!“ freuen wir uns auf einen gemeinsamen Kampf gegen politische Unvernunft.

Dieter Reicherter
Sprecher des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21

Bilder: Wikipedia, Friederike Groß, Joachim Röttgers, Grafik SÖS

- (1) Andreas Hofer (1767–1810) war ein Tiroler Freiheitskämpfer und Volksheld, der den Aufstand gegen die bayerische und französische Besatzung während der napoleonischen Kriege anführte. Silvio Magnago (1914-2010) war von 1960 bis 1989 Landeshauptmann von Südtirol und gilt als Vater der Südtirol-Autonomie.