NewS21letter (Rundmail), 26. November 2026

Darum geht's:

- Protest: Bilger in Stuttgart
- Oben bleiben: 833. Montagsdemo
- SWR verklagt DB auf Herausgabe des Revisionsberichts: Die Faxen dicke
- Trassenpreise: Von hinten durch die Brust ins Auge
- Vielen Schwierigkeiten zum Trotz: Mahnwache macht weiter
- In Darmstadt fehlt das Geld, das in Stuttgart versenkt wird: Bahn verschiebt Brückensanierung
- "J'ai deux passions": Protest mit Musik bringt's
- Tobi Roßwog: Ziviler Widerstand gegen Stuttgart21
- Politische Verhandlung vor dem Stuttgarter Amtsgericht: Baumbesetzer Terroristen?
- Symbolpolitik gegen den S21-Frust: Führung durch die Noch-nicht-Haltestelle Mittnachtstraße
- IBA 2027 und Stuttgart21: Die Blamage nach 100 Jahren Weißenhofsiedlung
- Brexit und Stuttgart21: Unbelehrbar oder lernfähig?
- Gäubahn-Trouble: Die nächste Seifenblase?
- Bahn ab 2027 wieder mit Gift: Glyphosat statt Mähen und Pflanzenschutz
- **Gemeinsame Kampagne von Aktionsbündnis und Umkehrbar e.V.**
  Spenden, wofür man brennt!

Liebe Freunde und Freund*innen!

Am 3. Dezember ist **Bilger in Stuttgart**, auf einer von den Stuttgarter Zeitungen allerfreundlichst konstellierten Veranstaltung in der Liederhalle. Man weiß gar nicht, wo man seine Empörung zuerst rauslassen sollte.

Fangen wir bei **Bilger** an: „Natürlich ist der Jurist mit Rechtsanwaltserfahrung ein Stuttgart-21-Fan, natürlich hat auch er das Märchen vom erfolgreichen Bestehen des 2011 absolvierten Stresstests nur zu gern erzählt, natürlich will er partout kein Tempolimit auf Autobahnen, natürlich ist er fürs Aus vom Verbrenner-Aus; viel lieber setzt er wie so viele in der Union auf den ungedeckten Wechsel Technologieoffenheit. Und natürlich hat Steffen Bilger die Grünen oft verunglimpft, namentlich den früheren baden-württembergischen Verkehrsminister Winfried Hermann, den er einen "Infrastruktur-verhinderungsminister" nannte", schreibt Johanna Henkel-Waidhofer kürzlich in einem Bilger-Portrait in Kontext: https://www.kontextwochenzeitung.de/politik/801/in-scheuers-fussstapfen-11044.html.

Und natürlich war es Bilger, der die Finanzierung des überflüssigen Pfaffensteigtunnels durch die Steuerzahler mit manipulierten Kosten – und Nutzenrechnungen durchboxte - weswegen, ein Anliegen von Dieter Reicherter, der Tunnel auch weiter nach seinem Durchsetzer Bilger benannt bleiben soll, damit dieses destruktive Projekt wie Pech an seiner weiteren Karriere kleben möge.

Und Bilger war es auch, der „als Bezirksvorsitzender der CDU Nord-Württemberg 2018 per Bundesparteitagsbeschluss versucht, der DUH die Gemeinnützigkeit zu nehmen, so dass Spenden nicht mehr steuerlich absetzbar gewesen wären. Außerdem sollten öffentliche Gelder gestrichen und vor allem die Möglichkeiten des Verbandsklagerechts eingeschränkt werden.", schreibt Henkel-Weidhofer weiter.

Und Bilger war es auch, der als Staatssekretär des windigen Andreas Scheuer dessen PKW-Maut-Pläne tatkräftig unterstützt hatte. Während der Windige sich gerade vor Gericht Regressforderungen für die 243 Mio € teure Schädigung des Steuerzahlers erwehren muss, erklimmt der Mitverantwortliche Bilger die nächste Karrierestufe. Mehr als der Windige hat Bilger Machtinstinkt

und kann sich als Vorsitzender des mächtigen CDU-Bezirksverband Nordwürttemberg auf eine besonders konservative Basis stützen.

Im geografischen und politischen Betritt dieses Kreisverbands liegt auch das Studienzentrum Weikersheim, gegründet vom früheren Ministerpräsidenten und NS-Richter Hans Filbinger, und berüchtigt wegen Verbindungen ins neurechte Lager und antisemitischen Ausfällen. Bilger hatte sich als „Weikersheimer" mit dem Ex-MP-Oettinger solidarisiert, der Filbinger, der an Todesurteilen an Kriegsgefangenen mitgewirkt hatte, zu einem Widerständler umdeuten wollte. Auf öffentlichen Druck, auch aus der CDU, mussten sich Oettinger und der damals noch unauffällige Bilger aus dem Studienzentrum Weikersheim zurückziehen.

Bilgers Machtinstinkt zeigt sich auch darin, dass er sich offensiv, aber taktisch geschickt öffentlich inszeniert. Obwohl er und die Politik, in deren Tradition er steht, die Verantwortung für die Misere der Bahn und für Stuttgart21 trägt, schiebt er die Schuld der Bahn zu, Motto: Haltet den Dieb. Oder: Mit dem Finger auf die Bahn zeigen, während vier Finger auf ihn selbst weisen.



Heute und ... 2014

Diese Nummer funktioniert medial natürlich nur, wenn die Medien ihm dazu einen freundlichen Rahmen bieten, wie kürzlich die „ARD-Arena", die ihm das Thema Stuttgart21 vom Hals hielt, obwohl hierzu etliche Fragen eingegangen waren und z.B. Dieter Reicherter bereit war, nach Berlin zur Sendung zu fahren.

Und damit sind wir bei den Stuttgarter Zeitungen und deren Veranstaltung in der Liederhalle. Hier geht es um Staus auf den Autobahnen, sanierungsbedürftige Brücken, überlastete Schienenwege und das Drama mit der Bahn generell. Und tatsächlich: „In Stuttgart ist diese Debatte untrennbar mit Stuttgart 21 verbunden", heißt es in der Aufforderung, sich online gegen 10 € für Abonnent*innen und 14 € für alle Anderen anzumelden „Promo-Code „BILGER2026".

Fragen können schriftlich eingereicht werden und werden dann handverlesen dem Minister gestellt. Unklar, ob es eine Publikumsbeteiligung gibt. Wenn ja, sind Fragende strukturell in der Defensive und brauchen viel Mut und Geschick, um sich zu behaupten. So geschützt, kann sich jede Politiker*in, egal wieviel er/sie verbockt hat, dem Publikum stellen.

Bilger soll gern nach Stuttgart kommen, sich aber dann in einem offenen Dialog, z.B. in einem Streitgespräch, der Kritik stellen. Und dann sollte die Veranstaltung frei zugänglich sein und kein Geschäftsmodell der Stuttgarter Zeitungen.

Klar, dass es dabei nicht bleiben kann. Das Aktionsbündnis lädt daher zu einer

Protestkundgebung
Beginn vor der Veranstaltung um 18.30h
am Eingang an der Liederhalle, Eingang Schillersaal
Ende spätestens 19.15h

Mit dabei dieses Großbanner, ein Update des Banners von Uli Stübler, das schon bei der PfaffensteigDemo gut gewirkt hat – und danach auf der Rückseite der Mahnwache beeindrucken soll.

Der Ärger über das unbelehrbare WeiterSo ist groß und sollte sich in eine Vielzahl laut und bunt Protestierender ausdrücken!



Frei zugänglich dagegen wieder die diesmal …

833. Montagsdemo **am 30.11. 18:00 Kleiner Schlossplatz mit:**



- **Hans-Jörg Jäkel:** *"So da"- Brücken/Tunnel/ Bahnhöfe bei S21 müssen endlich Konsequenzen haben!*
- **Klaus Gietinger** – komplett neue Fassung seines Films "Das Trojanische Pferd"
- **Bernd Köhler & Joachim Romeis,** Politischer Protest mit Gitarre und Geige
- **Katja Luft,** Demoteam & Mahnwache, Moderation

Davor: Raddemo 17.45h ab Feuersee – gesund + aktiv zur MoDemo!
Danach - **Demozug** zur Kinovorführung (19:45) im Delphi Arthaus-Kino Tübingerstr. 6

Auf der darauffolgenden **Montagsdemo am 7. Dezember** auf dem kleinen Schlossplatz wird Peter Müller sprechen, Thema: "Als Tiger gesprungen...", und Margarete Bühler wird moderieren.

SWR verklagt DB auf Herausgabe des Revisionsberichts

Die Faxen dicke

Im Heldinnenton hatte Bahnchefin Palla „maximale Transparenz und lückenlose Aufklärung“ versprochen, wohl um die Gemüter zu besänftigen nach der Verkündung weiterer Kostensteigerungen und Terminverschiebungen. Dies sei eben eine Konsequenz aus dem Bericht der internen Revision gewesen, welcher sie selbst entsetzt hätte. Doch den damit ausgelösten Erwartungen – folgte nichts! Palla verweigerte jeden Einblick, geschweige denn eine Veröffentlichung des Revisionsberichts.

Umgehend hatte Bündnissprecher Dieter Reicherter bei Palla einen Antrag auf Informationszugang nach dem Umweltinformationsgesetz (UIG) gestellt. Er forderte „Zugang zu sämtlichen bei Ihnen vorhandenen oder für Sie bereit gehaltenen Informationen betreffend den Revisionsbericht zum Projekt S21“.

Gleiches hatte offensichtlich auch der SWR getan, der sich hier sehr zurecht als Anwalt eines „starkes öffentliches Informationsinteresse“ versteht, wie es in einer SWR-Pressemitteilung heißt. Nachdem die Beantwortung seiner Anfrage zum Revisionsbericht von der Bahn „pauschal abgelehnt wurde, hat sich der SWR entschlossen, auf der Basis des Umweltinformationsgesetzes auf Herausgabe zu klagen“, heißt es weiter zu dem ungewöhnlichen Schritt. Die Wahrheit dürfe nicht im Schließfach der

Deutschen Bahn liegen bleiben, so der in vielen Medien zitierte Kommentar von SWR-Chefredakteurin Franziska Roth.

Man fragt sich, warum nicht als Erste die geschädigten Projektpartner Stadt und Land auf die Herausgabe des Berichts gedrängt hatten. Aber vielleicht hackt eine Krähe der anderen …
Da kommt ein Vorstoß der linken Fraktion im Gemeinderat gerade recht, in der OB Nopper aufgefordert wird „mit rechtlichen Schritten gegen die fortlaufende Geheimhaltung des Revisionsberichts“ vorzugehen. Hier die PM der Fraktion dazu:
https://linkesoestierschutz.de/2026/11/25/den-revisionsbericht-zu-stuttgart-21-vor-gericht-einklagen/

Inzwischen hat die Bahn auch Dieter Reicherters Antrag pauschal abgelehnt, wobei „der SWR wohl bevorzugt abgewiesen worden zu sein scheint“, so Dieter Reicherter. Dem folgt aber auch hier auf dem Fuße eine Klage gegen die Bahn.

Trassenpreise: Wie die Bahn(politik) die Verkehrswende von der Schiene aufs Auto fördert

Von hinten durch die Brust ins Auge

Der offene Angriff auf die Verkehrswende läuft über die asymmetrische Förderung: Straßen-, v.a. Autobahnbau werden stark gefördert, die Bahn bekommt angesichts ihres hohen Nachholbedarfs zu wenig und das oft noch an den falschen Stellen.

Die indirekte Methode läuft so: die hochverschuldete Bahn muss sparen, im Politiksprech „wirtschaftlicher arbeiten“. Zu diesem Zweck erhöht die InfraGo, fast alleiniger Besitzer der Schieneninfrastruktur, die Trassenpreise, die sog. Schienenmaut, und zwar deftig, deutlich oberhalb des Inflationsniveaus: um 7,7 % für den Schienenpersonennahverkehr, den die Länder bestellen, um 12,9 % für den Schienengüterverkehr, wo der Anteil der DB schon auf 65% gesunken ist, und um nur 5 % für den Fernverkehr, wo die DB dominiert und die Trassenpreiserhöhung selbst tragen muss.

Wenn die Preise für die Schiene steigen, werden die Länder weniger Verkehr bestellen, und mehr Logistikunternehmen von der Schiene auf die Straße wechseln. Alle Bahnen, auch Flixtrain & Co werden die höheren Trassenpreise auf die Ticketpreise abwälzen. „Dieser toxische Mix aus Angebotskürzungen und Fahrpreiserhöhungen wird viele Reisende zurück ins Auto treiben“, schreibt Bürgerbahn Denkfabrik in einer Pressemitteilung:
https://buergerbahn-denkfabrik.org/tiefschlag-gegen-die-verkehrswende/

Vielen Schwierigkeiten zum Trotz

Mahnwache macht weiter

Schon seit Anfang des Jahres ist die Mahnwache unter Druck. Die Stadt will das Areal Schillerstraße/ Königstraße, also das Umfeld des Mahnwache, aufhübschen. Die Mahnwache müsse nach der Sommerpause weichen. Ihr wurde ein wenig attraktiver Standort in der Nähe angeboten. Befürchtungen, die Stadt wolle der Mahnwache den Garaus machen, traten in gemeinsamen Gesprächen die Vertreter der Ämter für Öffentliche Ordnung und Stadtplanung entgegen. Der Stadt ging es eher um das, was sie unter einem attraktiven Stadtbild versteht, in das die Mahnwache wohl nicht reinpasse, weshalb eine Rückkehr der MW an den bisherigen Standort auch nicht vorgesehen war.

Die Verunsicherung der Mahnwächter*innen war entsprechend.

Nun gibt es zwei gute Nachrichten. Trotz des drohenden Unheils und trotz vieler Personalengpässe beschloss die Mahnwache in ihrer Vollversammlung am 31. Oktober, ihre Arbeit fortzusetzen. Ein wichtiges Aushängeschild, das für den Durchhaltewillen dieser Bewegung steht, wird also alles daransetzen, weiterzumachen.

Zweite gute Nachricht: wie scheinbar alles, was mit Stuttgart21 zusammenhängt, schiefgeht, so auch die Umsetzung dieses Neugestaltungsplans ohne Mahnwache. Zumindest gibt es schon mal eine längere Verschiebung des Vorhabens. So schrieb der Leiter des Amts für Öffentliche Ordnung am 20. Oktober an das Orgateam der Mahnwache in Person von Margarete Bühler:

Sehr geehrte Frau Bühler,

nach Rücksprache mit dem Team Baustellen und dem Tiefbauamt können wir Ihnen mitteilen, dass die Sanierungsarbeiten erst zu Beginn des Jahres 2028 umgesetzt werden. Insofern kann die Mahnwache im Jahr 2027 auf der bisherigen Fläche verbleiben.
Freundliche Grüße

Stefan Praegert

_____
Landeshauptstadt Stuttgart
Amt für öffentliche Ordnung

Margarete daraufhin an Ihr Team: **„Ich freue mich riesig, diese Nachricht zu verteilen!“**

Alle wissen, dass es damit nicht getan ist. Die Mahnwache selbst hat sich in ihrer Vollversammlung offen für innovative Ideen zur Weiterentwicklung des Mahnwachenkonzepts gezeigt. Die Mahnwache bleibt aber auch eine Aufgabe der ganzen Bewegung. Das heißt: personelle Verstärkungen durch die Übernahme von Diensten. Das geht ganz einfach. In der Mahnwache liegt immer eine Liste aus, in der sich jede/r eintragen (lassen) kann. Entweder vor Ort oder telefonisch unter 0155 63932961- jeweils während der Öffnungszeiten.

In Darmstadt fehlt das Geld, das in Stuttgart versenkt wird

Bahn verschiebt dringende Sanierung einer wichtigen Brücke

In Darmstadt sind sie sauer. Seit drei Jahren ist die Rheinstraßenbrücke Nähe Hauptbahnhof, eine der wichtigsten Verkehrsverbindungen Südhessens, teilweise gesperrt, weil erheblich sanierungsbedürftig. Zwischen 1910 und 1912 von der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung gebaut, gehört sie heute der DB InfraGo. Die muss sparen und hat die Generalsanierung der Brücke zurückgestellt. Straßenbahn, Rad- und Fußverkehr gehen noch, der gesamte Autoverkehr muss aber große Umwege fahren, und das jetzt unbefristet weiter – Anlass für die Stadt und ein breites Bündnis von Wirtschaft, Wissenschaft und Politik, einen Brandbrief an Bahnchefin Palla zu schreiben, rechtliche Konsequenzen anzudrohen und „ein zeitnahes persönliches Gespräch“ zu fordern.

Anregung aus Stuttgart(21): bitte gleich einen Vorschlag mitliefern, wo das Geld zu holen wäre!

Die Fraktion „Uffpasse“ in der Darmstädter Stadtverordnetenversammlung https://www.uffbasse-darmstadt.de/ueber-uns/, ungefähr das, was bei uns SÖS ist, hat übrigens bei der Gelegenheit gefordert, bei der Generalsanierung der Brücke die Verkehrsflächen zugunsten von Straßenbahn, Fuß- und Radwegen neu zu ordnen.

"J’ai deux passions »

Protest mit Musik bringt’s

Wie unverzichtbar für eine Protestbewegung Musik ist, das zeigt jede Montagsdemo und das haben auch die französischen Jugendproteste wieder gezeigt. Aus dem legendären Song der legendären französischen Tänzerin und Chansonnière Josephine Baker, „j’ai deux passions“, (ich haben zwei Leidenschaften), haben sie die Erkennungsmelodie ihrer Bewegung gemacht:
J’ai deux passions – la fanfare et la révolution: https://youtu.be/VoAQd19DQAU?si=EX1MCrGRQ5igwi5S

Das kommentiert Alexander Schäfer (https://schaeferweltweit.de/) am 17.11.:

„Um was geht es in diesem Lied?
Der Text entwirft eine kämpferische, zugleich festliche Vorstellung von Veränderung: Musik und gemeinschaftlicher Widerstand gehören zusammen. Menschen sollen einander stärken, sich gegen umstrittene Großprojekte und soziale Ungleichheit wehren und Land sowie Landwirtschaft bewahren.“

„La fanfare et la révolution“ ist jetzt auch schon in das Repertoire von Capella rebella aufgenommen worden, die den aufmüpfigen Song schon am Ende des letzten MoDemozugs zur Mahnwache spielte.

Auf nach Berlin zur

Aufsichtsratssitzung der DB am 15./16. Dezember 2026

Im DB-Aufsichtsrat als Aufsichtsorgan des Alleineigentümers Bund fallen letztlich die Entscheidungen über S21, auch wenn dahinter massive politische Einflussnahmen und Lobbyismus aus Baden-Württemberg und von Kapitalinteressen stehen. Die nächste Aufsichtsratssitzung ist am 16. Dezember!

Dazu lädt Markus Mezger, für den VCD im Aktionsbündnis, ein:

… wir wollen zu diesem Anlass unsere wackeren Schwaben (-Streichlergruppe) in Berlin nun endlich mal wieder mit einer kräftigen Delegation aus Stuttgart unterstützen! Wir haben deshalb bereits vorab ein Gruppenticket im ICE für 12 Personen gebucht, welches - solange Vorrat reicht - zum günstigen Gesamtpreis von 35 € für Hin- und Rückreise pro Person bei Markus Mezger (m.mezger@email.de) zu haben ist.

HINFAHRT:
Di, 15.12.2026, Stgt Hbf ab 9:49 Uhr --> Berlin Hbf an 15:20 Uhr

RÜCKFAHRT:
Mi, 16.12.2026, Berlin Hbf ab 16:12 Uhr --> Stgt Hbf an 21:52 Uhr

Unser "Basisprogramm" besteht dabei aus folgenden, bereits langjährig bewährten Elementen:

- Am Dienstagabend Schwabenstreich am Potsdamer Platz und anschließend gemeinsames Abendessen.
- Am Mittwochvormittag BahnWache zum Empfang des Bahn-Aufsichtsrats.

Für das "Rahmenprogramm" bis zur Rückfahrt bieten sich neben einem Museumsbesuch in der vorweihnachtlichen Hauptstadt beispielsweise folgende Optionen an (weitere Vorschläge sind natürlich jederzeit willkommen):

Besuch eines Weihnachtsmarkts (https://www.berlin.de/weihnachtsmarkt/top-10/)

Besuch im Bundestag: Es handelt sich um die letzte Sitzungswoche dieses Jahres, so dass neben der Kuppelbegehung bei Interesse auch die Teilnahme an einer Plenarsitzung möglich wäre .

Ebenso tagt am 16.12. der Bundestagsausschuss für Menschenrechte und humanitäre Hilfe öffentlich. In allen Fällen wird dafür jedoch eine persönliche Anmeldung vorausgesetzt (wie beschrieben unter https://www.bundestag.de/besuche/kuppel-dachterrasseunddachgartenrestaurant und https://www.bundestag.de/besuche/besucheinerplenarsitzung sowie https://www.bundestag.de/ausschuesse/a17_menschenrechte).

Peter Müller, Mahnwachenaktivist, kommt (inzwischen) aus Rostock auch dazu und weist daraufhin,

dass es Mitte Dezember noch preisgünstige Hotelübernachtungen für alle gibt, die keinen entsprechenden Unterschlupf bspw. im Freundeskreis finden können.

Weiter eine Option?

Ziviler Widerstand gegen Stuttgart21

Am Anfang war mehr: Als es um die Fällung der Bäume ging, haben wir uns angekettet, als es um den Abriss des Nordflügels ging, sind wir auf's Dach, als sie mit dem Bau des Unsinns loslegten, haben wir Kräne besetzt und Banner runtergelassen. „Wir", das waren natürlich immer einige wenige



Mutige, aber sie haben für alle gehandelt und wurden dafür gefeiert. Ziviler Widerstand spielt heute keine Rolle mehr bei den Protesten gegen Stuttgart21 bzw. für den Erhalt des Kopfbahnhofs.

Warum, fragt Tobi Rosswog, und: gibt es nicht auch heute neben klassischen Protestformen wie Demos, Petitionen, Prozessen für Bürgerbewegungen weitere Möglichkeiten für kreative Interventionen?

Rosswog war mehrfach auf den Bühnen dieser Bürgerbewegung. Er lädt auf Initiative von André Dörr (DIE LINKE) und Werner Ott (Urgestein S21-Protest, 0176 4809 5672) ein zu einem

- **Vortrag am Freitag**, den 27.11.2026 19h und zu einem
- **Workshop am Samstag**, 28.11.2026, 10h

jeweils im LinksEck, Bad Cannstatt, Liebenzeller Str. 1

Devise: Weiter *wie* bisher und weiter *als* bisher!

Politische Verhandlung vor dem Stuttgarter Amtsgericht

Baumbesetzer Terroristen?

Während die Fossil-Lobby die COP31 in Antalya schreddert, die Bundeswirtschaftsministerin Reiche die Konterreform gegen den Klimaschutz anführt und die S21-Partner mit dem Klimakiller S21 durchmarschieren, werden Baumbesetzter von Robin Wood in die Nähe von Terroristen gerückt. Gegen einige von ihnen wird

am Do., 3.12. vor dem Amtsgericht Stuttgart, Hauffstr.5 um 9:00h

wegen einer Baumbesetzung auf dem Gelände der Uni Stuttgart in Vaihingen verhandelt. Es gibt einschränkende und damit einschüchternde Auflagen für Besucher*innen – umso mehr ist Präsenz wichtig.

Worum genau es geht, zeigt dieses Video mit Statements von Eberhardt Linckh, Julia von Staden und Caro Müller u.a.: https://www.youtube.com/watch?v=Gc3LuxiILe4

Symbolpolitik gegen den S21-Frust

Eine Führung durch die Noch-nicht-Haltestelle Mittnachtstraße

Sechs Jahre noch soll Stuttgart auf den neuen Bahnhof warten, so die Versprechungen. Um das Publikum bei Laune zu halten, werden fast fertige Gebäude vorgeführt, die noch Jahre leer stehen werden. Sogenannte "So da"- Bauten (Jörg Jaekel auf der MoDemo, s.o.) wie die ziemlich unfertige Große Schalterhalle, die schonmal ein bisschen gegen den Fernwanderwegefrust wirken soll. Nun auch die S-Bahnhaltestelle Mittnachtstraße. Harald Kirchner, langjähriger Bahnexperte des SWR, hat

für Kontext an einer der fünf ausgebuchten Führungen teilgenommen: Stuttgart Mittnachtstraße: Haltestelle im Als-Ob - Ausgabe 817

Die Mängelliste von Harald Kirchner ist schon lang, aber Jörg Jaekel (Aktionsbündnis/Ing.22) fällt noch einiges mehr ein:

„Auf der Südseite der Station hat man nicht nur auf den Fahrstuhl verzichtet (welche Vorkehrungen für seinen Einbau getroffen wurden, bleibt offen), sondern auch nur eine einzige Rolltreppe vorgesehen. Wahrscheinlich wird gerade diese nie einen Defekt haben. Obwohl viel Platz ist, hat man auf den Bau einer Rampe als Zugang verzichtet. Das Dach der Station schützt bei Regen und Schnee nur, wenn es nicht windig ist. Die Frage nach dem Konzept für Stammstreckensperrungen, bei denen heute der Kopfbahnhof genutzt wird, beantwortete der Vertreter der Bahn mit dem Hinweis, dass man dann von Bad Cannstatt und vom Nordbahnhof die Stadtbahn nutzen solle - denn man könne ja nicht alles haben.“

Ohne jede kritische Nachfrage oder Anmerkung dagegen der Bericht der Stuttgarter Zeitung über dieselbe Führung: Dass er hinter der Paywall steckt, ist in diesem Fall kein Nachteil:
https://epaper.stuttgarter-zeitung.de/data/23424/reader/reader.html?social#!preferred/0/package/23424/pub/37690/page/20/content/9033163

IBA 2027 und Stuttgart21

Die Blamage nach 100 Jahren Weißenhofsiedlung

Das hatten sich die politisch Verantwortlichen so schön vorgestellt: Nach dem Welterfolg der Werkbundausstellung 1927 auf dem Stuttgarter Weißenhof sonnte sich die Stadt im Ruhm der großen Architekten der damaligen Bauhaus-Avantgarde wie Mies van der Rohe, Le Corbusier und Pierre Jeanneret.

Oder plant die IBA doch was zu Stuttgart21?

Eine Projektbeschreibung „Neues Leben am Bahnhof“ macht neugierig. Aber dann handelt es sich um ein Projekt am Bahnhof Ludwigsburg, zu dem es heißt: „Besuche das Franck-Areal am Bahnhof Ludwigsburg. Wo einst der Duft von Malzkaffee durch die Stadt zog, entsteht ein quirliger Stadtbaustein mit Manufakturen, Coworking, Wohnen und Freizeit. Ausstellungen zeigen unter anderem den Umbau des Areals als Vorbild für produktive Orte im Wandel.
Aus:
https://www.iba27.de/iba27/ausstellungsjahr/

Ähnlich dachte man 100 Jahre später würde die Welt wieder auf Stuttgart blicken, auf die Stadt mit einem spektakulären neuen Bahnhof. Ja, die ganze Welt wird 2027 auf Stuttgart blicken, aber anders als gedacht: mit Hohn und Spott. Die Stadt heißt nicht mehr Stuttgart, sondern Stuttgart21 und ist zum Synonym für gescheiterte Großprojekte, Lug und Trug und die Unfähigkeit, Fehler zu korrigieren geworden.

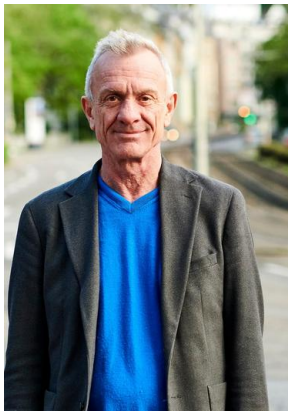


Photo: IBA`27

Aber das hundertjährigen Jubiläum ist nun mal. Was machen angesichts dieser Blamage? Die Antwort war eine IBA um den heißen S21-Brei herum: viele durchaus beachtliche, aber kleine Projekte eher an der Stuttgarter Peripherie. Richten sollte das der renommierte Zürcher Architekt und Städtebauer Andreas Hofer, der zum Zeitpunkt seiner Berufung 2014 zum „Intendanten“ der IBA“ wohl noch nicht ahnte, dass er zum Manager einer Blamage werden würde.

Denn Hofer steht für alles Andere als für die hinter Stuttgart21 stehende Denke. Hofer hat in Zürich Häuser besetzt, hat gegen Bodenversiegelung und die autogerechte Stadt gekämpft und hält es für eine Trugschluss, dass der Markt die Wohnungsnot regele.

Ein Ausweg aus dem Imagedilemma der Stadt wäre es, wenn man sich ehrlich machte, und die Realität anerkennen würde, dass trotz „unten fertig“ am Erhalt des Kopfbahnhofs kein Weg vorbeiführt.

Dann könnte die Stadt oder gar der S21-Lenkungskreis in einem Ideenwettbewerb nach kreativen Vorschlägen fragen, wie ein aufgewerteter Kopfbahnhof mit einem Verbindungsbauwerk von unten nach oben aussehen könnte.

Das wäre auch viel besser als die Zeit und Kreativität junger Menschen für Vorschläge für die irreale Bebauung des Gleisvorfeldes auszunutzen. Vertane Liebesmüh war daher die Preisgewinner-Idee einer Badelandschaft, genannt „Gleisbad Stuttgart“ von zwei Stuttgarter Architekturstudenten.



Photo: Badischer Architekturpreis-young talents

Brexit und Stuttgart21

Unbelehrbar oder lernfähig?

Beim britischen Ausstieg aus der EU 2016 und dem Stuttgarter Megaprojekt geht es um völlig unterschiedliche Themen, die aber zwei Gemeinsamkeiten haben: beide wurden in einer spektakulären Volksabstimmung durchgelogen, also auf einer manipulierten Faktenbasis plebiszitär bestätigt. Und beide haben sich im Nachhinein als große Fehler mit verheerenden Folgen erwiesen.

Im United Kingdom waren es Nils Farange und Boris Johnson, die den Bürger*innen einen wirtschaftlichen Aufschwung durch die Befreiung von den EU-Regeln versprachen. Neue Handelsbeziehungen sollten zu neuer Größe des Vereinigten Königreichs führen und vor allem würde die sogenannte Migratenschwemme gestoppt werden. Das Gegenteil von alledem ist eingetreten. Das Wachstum war niedriger als es ohne Brexit gewesen wäre, die Unternehmensinvestitionen gingen zurück, ebenso die Importe wegen der komplizierteren Handelsbeziehungen zur EU, die Lebensmittelpreise stiegen stärker, und die Reisefreiheit in die EU-Länder war nur noch mit viel Bürokratie möglich. Und es zeigte sich, dass viele Migrant*innen in vielen Bereichen unentbehrlich waren, beziehungsweise jetzt oft fehlten.

Auch bei Stuttgart21 ist ziemlich in jeder Hinsicht das Gegenteil von dem in der Volksabstimmung Versprochenen eingetreten, was hier nicht detailliert werden muss. Und am Ende war auch hier das große Scheitern offenkundig: Das Projekt hätte man nie beginnen sollen, räumten seine Verfechter ein und Kretschmann, der als MP alles mitgemacht hatte, gestand ein, die Gegner hätten von A bis Z recht gehabt. Im UK findet nur noch knapp 30%, es solle in Sachen Brexit alles so bleiben, aber ca. 60% lehnen inzwischen den Brexit ab, oder wollen gar zurück in die EU.

Der Unterschied liegt darin, dass im Vereinten Königreich die Politik aus dem Offensichtlichen Konsequenzen zieht, während in Stuttgart Konsequenzen konsequent verweigert werden, komme was da wolle. Premierminister Burnham ist Realist genug und fährt einen klaren Kurs der Wiederannäherung – an dessen Ende möglicherweise der Wiedereintritt stehen können.

Ein vergleichbarer Realismus der Verantwortungsträger in Stuttgart hieße, sich mindestens auf die Kombioption einzulassen, den Gedanken eines Plan-Bs überhaupt zuzulassen, weil ja nun wirklich nicht auszuschließen ist, dass der Tiefbahnhof nicht wie geplant funktioniert oder z.B. wegen fehlenden Brandschutzes keine Inbetriebnahmegenehmigung erhält, oder der Kopfbahnhof nicht freigestellt werden kann, weil unten keine gleichwertige Kapazität entstanden ist.

Funktionsprobleme gibt’s hierzulande eben nicht nur bei einem Bahnhofsprojekt, sondern auch bei der Demokratie!

Gäubahn-Trouble

Die nächste Seifenblase?

Ab Mitte Dezember soll es einen „völlig neugestalteten Fahrplan“ für die Gäubahn zwischen Stuttgart und Zürich geben – verspricht Frau Razavis Verkehrsministerium. Dann soll es vor allem bei dem notorisch verspäteten IC Verbesserungen geben. Die Schweizerischen Bundesbahnen SBB würde es freuen, denn sie betreiben einen beträchtlichen Mehraufwand, damit die deutsche Verspätungskrankheit nicht das Schweizer Netz infiziert. In Singen etwa stehen mehrere Zuggarnituren der SBB bereit, um DB-Verspätungen aufzufangen, Auch in Schaffhausen haben sie Vorkehrungen geschaffen, schreibt Michael Schwarz in einem kritisch-ironischen Beitrag des Staatsanzeigers: Wahre Abenteuer verspricht nur die DB | Staatsanzeiger BW

Bahn ab 2027 wieder mit Gift

Glyphosat statt Mähen und Pflanzenschutz

In den Jahren vor 2023 setzte die Bahn bis zu 67 Tonnen des ziemlich sicher krebserregenden Unkrautvernichtungsmittels Glyphosat jährlich ein, um die Gleiskörper von Bewuchs freizuhalten. Nach öffentlichen Protesten musste sie das aufgeben und ließ wieder mähen und setzte ein umweltverträgliches Herbizid ein. Glyphosat ist ein Totalherbizit, das fast alle grünen Pflanzen vernichtet oder schwer schädigt. Deshalb ist in Deutschland die Anwendungen in Haus- und Kleingärten sowie auf Flächen für die Allgemeinheit verboten oder stark eingeschränkt. Stuttgart21 ist der Bahn nicht zu teuer, aber der Verzicht auf Glyphosat, der, weil personalintensiver die Bahn angeblich 60 Mio. € im letzten Jahr gekostet habe. Weil das EBA natürlich Verständnis für die Finanzlage der Bahn hat, an der sie ja nicht unbeteiligt ist, erteilte es der Bahn ab 2027 wieder eine Ausnahmegenehmigung, Glyphosat in ihrem Streckennetz einzusetzen.

Gemeinsame Kampagne von Aktionsbündnis und Umkehrbar e.V.

Spenden, wofür man brennt!

In diesen Wochen machen auf allen Kanälen wieder Spendenaufrufe die Runde. Die Menschen spenden für Ihre Herzensanliegen oder gegen das, was sie besonders beunruhigt oder ärgert. Mit einer Spende für das Aktionsbündnis oder für umkehrbar e.V., also für die Montagsdemos und die Mahnwache, erreichen Spender*innen sozusagen einen MehrfachZweck: Sie unterstützen eine bessere Bahn und den Erhalt von Kopfbahnhof- und Gäubahnanschluss, sie fördern Klimagerechtigkeit und Artenschutz, und indem sie den Kampf gegen Lug und Trug bei diesem Projekt unterstützen, leisten sie einen Beitrag zum Schutz demokratischer Rechte und Standards.
Mehr Geld ist nicht alles, aber es erweitert einfach die Spielräume ehrenamtlich Aktiver!

Vielen Dank im Voraus dafür – und hier der Aufruf mit dem gemeinsamen Konto:



Liebe Freund*innen der ungekappten Gäubahn-Anbindung an den Stuttgarter Kopfbahnhof, liebe ausdauernde Kämpfer*innen gegen die Demolierung des Bahnverkehrs,

viele Jahre hat es gedauert, bis jetzt ans Licht und in die Medien kam, was wir seit 2010 nachgewiesen hatten: der Tiefbahnhof wird die Leistung nicht bringen können, die uns versprochen wurde. Die immer noch propagierte Demontage der Kopfbahnhofgleise für Immobilien-Projekte würde das Potential des Stuttgart Bahnknotens für eine wirkungsvolle Verkehrswende verspielen. Ungeklärt bleiben die Fragen zum Brandschutz in den Tunnelsystemen, die Risiken der Überflutung des Tunnelbahnhofs u.v.m.

Und das, während die Prognosen der weltweiten Klimaforscher für die jungen Generationen immer düsterer werden, wenn das Ruder nicht herumgerissen wird.



Mehr klimaschonende Mobilität auf der Schiene statt Profitsicherung mit Verbrennermotoren? Schutz der Bevölkerung in den Städten vor den Folgen der Erderhitzung? Das sind immer noch Fremdworte für die Regierenden in Bund, Land und Stadt. Sie gießen mit ihrem Rollback buchstäblich Benzin ins Feuer – ob sie Katherina Reiche, Steffen Bilger, Manuel Hagel oder Cem Özdemir heißen.

Wo jedes Zehntel Grad verhinderter Erderhitzung zählt, kommt es mehr denn je auf uns selber und auf's Druckmachen an. Das treibt uns und unsere Bündnispartner an – auch in den kommenden Jahren – für mehr und funktionierenden Bahnverkehr und den Erhalt der Gäubahnanbindung und des Kopfbahnhofs zu kämpfen. Und wie ihr sehr gut wisst: dieser Kampf kostet auch viel Geld.

Dass den Projektunterstützern zur Zeit der Wind steif ins Gesicht weht, sollte uns nicht zur Annahme verleiten, dass das Projekt an sich selbst scheitern wird. Das wäre blauäugig und eine Rechnung ohne den Wirt gemacht – zu massiv sind die Interessen großer Konzerne daran, dass der Generalunsinn zu Ende gebracht und öffentliches Geld zu privatem Profit gemacht wird – siehe Pfaffensteigtunnel. Unsere Chancen stehen heute besser als noch vor wenigen Jahren – wir wollen sie mit eurer Unterstützung und euren Spenden nutzen.

Deshalb bitten wir auch dieses Jahr wieder herzlich um Eure Spenden, um weiterhin Kundgebungen, Flyer, Broschüren, Videos und juristische Schritte finanzieren zu können:

Umkehrbar e.V.: IBAN: DE89 6005 0101 0405 8513 04 ▪ BIC: SOLADEST600

Thomas Adler, Umkehrbar e.V.

Dieter Reicherter, Aktionsbündnis Kopfbahnhof Stuttgart

Spenden machen sich übrigens auch Geschenk gut!

& Gruß von Werner