

Liebe Freundinnen und Freunde,

je näher Stuttgart21 seiner unwahrscheinlichen Fertigstellung kommt, desto sichtbarer werden seine Widersprüche und desto mehr werden sie aufbrechen. Diese hier und auf den Montagsdemos oft vertretenen These verifiziert sich gerade. Zweimal schlug der Blitz ein:

Am vergangenen Samstag veröffentlichte die Stuttgarter Zeitung in einer Titelgeschichte von **kurzfristig geplanten Totalsperrungen** wichtiger Bahnverbindungen mehrfach für Wochen und löste damit Irritationen, Unmut, Hohngelächter und Proteste bis weit hinein in den S21 Fan-Club aus, z.B. bei der [Südwestpresse](#) oder in der Waiblinger Kreiszeitung, die titelt: „Bahn-Sperrungen im Rems-Murr-Kreis: Geballter Volkszorn im Kreistag“ (Anlage) - und einige Kreistagsmitglieder so zitiert:

„Den Anfang in der Aussprache im Verkehrsausschuss des Rems-Murr-Kreistags machte Klaus Riedel, SPD, (übrigens Mitglied des Aktionsbündnis gegen Stuttgart21), der die Schuld in den Schlampereien und Versäumnissen der Deutschen Bahn in der Vergangenheit sieht – und nicht zuletzt im Projekt Stuttgart21. Das, ganz nebenbei gesagt, keinesfalls wie angekündigt bis Ende 2025 fertig werde – wenn der neue Bahnhof jemals in Betrieb gehe. „Es ist eine Totalkatastrophe.“ Und: „Das beste Werbeprogramm für die Automobilindustrie.“

Marie-Luise Schmidt (Bündnis 90/Die Grünen): „Verkehrspolitik von alten, weißen Männern.“ (Naja)

Raimon Ahrens (Freie Wähler): „Komplett unverständlich.“

Ulrich Scheurer (CDU): „Unterirdisch.“

Gernot Gruber (SPD): „Totalchaos.“

Hier ein weiterer Beitrag der Waiblinger Kreis-Zeitung vom 16.3. - wohltuend offener als der S21-Konformismus von Stuttgarter Zeitung & Co:

Baustellen, ETCS, S 21: Das Bahn-Desaster

Was kommt auf Rems- und Murr-Pendler zu? Wird die Bahn-Digitalisierung halten, was manche versprechen? Und warum müssen wir nun auch wieder über Stuttgart 21 reden?

VON UNSEREM REDAKTIONSMITGLIED PETER SCHWARZ

Rems-Murr.
Die Deutsche Bahn taumelt am Abgrund entlang. Was genau kommt nun eigentlich in den nächsten Monaten auf Rems- und Murr-Pendler zu? Was hat all das mit Stuttgart 21 zu tun und was mit dem digitalen Zugleitsystem ETCS? Wird wenigstens ab 2026 alles besser? Oder vieles noch schlechter? Hintergründe zum Bahn-Desaster.

Worauf müssen sich Rems- und Murr-Pendler ab Ende April einstellen?

Das ist immer noch unklar. Weil der gesamte Bahnknoten Stuttgart mit der digitalen Sicherungs- und Leittechnik ETCS (European Control System) ausgestattet werden soll, legen Bauarbeiten ab dem 21. April das Schienensystem im Bereich Waiblingen/Cannstatt monatelang teilweise lahm – die „Planungen und Abstimmungen“ aber, was Notfahrpläne und Ersatzverkehr mit Bussen betrifft, „sind noch nicht abgeschlossen“. Diesen Offenbarungseid hat dieser Tage in einem Interview Olaf Drescher abgelegt, der Projektverantwortliche für die ETCS-Umrüstung.

Zunächst werden im Mai wohl vier Wochen lang Züge zwar noch von Stuttgart bis Cannstatt kommen – aber der weitere Schienenweg nach Osten dürfte abgeschnitten sein. Betroffen: alle, die von Stuttgart aus gen Waiblingen/Schorndorf oder Richtung Winnenden/Backnang wollen.

Danach wird es wohl wieder eine Verbindung von Cannstatt nach Waiblingen geben – in Cannstatt selber aber sollen zwei Monate lang nur zwei von acht Gleisen befahrbar sein. Dass das zu einer heftigen Ausdünnung des Fahrplans führen wird, dürfte klar sein.

Was hat all das mit Stuttgart 21 zu tun?

Ende 2025 soll Stuttgart 21 eröffnet werden (wobei sich zeigen wird, ob dieser Zeitplan realistisch ist) – auch ETCS soll bis dahin einsatzfähig sein: Beide Projekte hängen eng zusammen. Es ist gewiss kein Zufall, dass Olaf Drescher nicht nur zuständig für das Digitalisierungsvorhaben ist, sondern auch Leiter des Projektes Stuttgart 21.

Die Schweiz hat ETCS schon im Einsatz, mehr als zwei Jahrzehnte arbeitete man dort an der Umstellung. Im Raum Stuttgart wird das prestigeträchtige Projekt hingegen in dramatischer Hast durchgepeitscht. Erst im

Herbst 2018 kündigte die DB überhaupt grundsätzlich an, das Streckennetz deutschlandweit umrüsten zu wollen. Erste Bauarbeiten am digitalen Knoten Stuttgart begannen 2021.

Nähebelgender Grund für die Eile: Wenn Stuttgart 21 tatsächlich Ende 2025 eröffnet würde, der Betrieb danach aber noch auf Jahre von ETCS-Bauarbeiten überschattet und beeinträchtigt bliebe, wäre das ein Image-Supergau für das ohnehin heftig umstrittene Projekt.

Mit ETCS verbindet sich ohnedrein eine Hoffnung –. Kritiker warnen seit langem: S 21 sei zu klein konzipiert und werde eher weniger Züge als der alte Kopfbahnhof verkraften. ETCS könnte helfen, diese Einbußen zu kompensieren: Weil Züge aufgrund der digitalen Steuerung enger getaktet hintereinanderfahren können, soll das zu einer Kapazitätssteigerung des Schienennetzes führen. Auf der DB-Seite „Digitale Schiene Deutschland“ heißt es: Künftig könnten dank der Umrüstung „mehr Züge mit weniger Verspätungen fahren“. Noch konkreter wird die S-21-Seite „Bahnprojekt Stuttgart-Ulm“ die Digitalisierung werde die Kapazität des deutschen Schienennetzes „um mindestens 20 Prozent“ steigern.

So weit die hoffnungsvolle Theorie ...

Wird ETCS die Hoffnung erfüllen?

Da darf man zweifeln. Zwar ist mehr oder weniger unumstritten, dass ETCS den Zugverkehr sicherer machen kann; ob das System aber Kapazitätssteigerungen bringen wird oder womöglich gar Kapazitätsverluste – das ist durchaus strittig.

Prinzipiell ist mit ETCS schon eine Taktverdichtung denkbar, weil das System engere Zugabstände ermöglicht. Die Schweizerische Bundesbahn (SBB) hat allerdings schon vor Jahren eingeräumt: Der ursprünglich erwartete Nutzen habe sich „nicht bestätigt“.

Hubert Giger, Präsident des Schweizer Lokführerverbands, hat das gegenüber der Online-Zeitung „kontext“ näher erläutert: ETCS bremse Züge computergesteuert – ein erfahrener Lokführer mit Streckenkenntnis könne einen Bahnhof schneller anfahren und das Zugtempo später drosseln. Solche ETCS-bedingten Verzögerungen hätten „zu Effizienzseinbußen“ geführt, es gebe Hinweise, „dass im ETCS Level 2“ – dieselbe Ausbaustufe wie in Stuttgart – „bis zu 14 Prozent Kapazitätsverluste eintreten“.

Betreiber wäre vor allem der Pendler-Nahverkehr mit vielen Haltepunkten und Bremsvorgängen.

Gibt es weiteren Grund zur Sorge?

Ist die DB in ihrem derzeitigen Zustand überhaupt in der Lage, ein Mammutprojekt wie die ETCS-Einführung plus Stuttgart 21 sauber hinzukriegen? Die Frage ist nicht polemisch gemeint, sie drängt sich auf – der Bundesrechnungshof hat jetzt einen Sonderbericht veröffentlicht, darin heißt es: Die derzeitige DB-Struktur sei noch immer geprägt von der bereits 2011 wieder verworfenen Idee, den Konzern an die Börse zu bringen. In den frühen 2000er Jahren wurde die Bahn, um sie für die Privatisierung aufzubehalten, quasi kaputtgespart. „Die DB AG“, heißt es gnadenlos klar in dem Bericht des Rechnungshofes, „ist ein Sanierungsfall“, sie verfehle „seit langem die Kundenansprüche an Pünktlichkeit und Verlässlichkeit“ und brauche „grundlegende Reformen“.

Was gibt es Neues aus der Politik?

Die CDU-Landtagsabgeordnete Christian Gehring und Siegfried Lorek fordern in einer Pressemitteilung: Wenn Monatskartenbesitzer die Bahn in nächster Zeit nicht mehr vernünftig nutzen können, „muss die Bahn für Entschädigungen sorgen“.

[Hier noch einmal die PM des Aktionsbündnisses zu alledem](#) (am Sonntag rundgemailt) und hier: ein [Beitrag von Johanna Henkel-Waidhofer und Oliver Stenzel in Kontext](#), der die Hintergründe und den kausalen Kontext (!) dieses Fiaskos mit S21ausleuchtet.

Es ist schon die hohe Schule der Verdrängung, wenn der Kommentator der StZ in der Titelseitenspalte am 14.3. die Streckensperrungen als „Offenbarungseid der Bahn“ kommentiert, ohne bis zum Schluss ein Wort über den Zusammenhang mit Stuttgart21 zu verlieren. Als erlebten die Bürger*innen in Osnabrück und Görlitz gerade das gleiche Bahndrama wie die Stuttgarter*innen.

Stimmen der Stuttgart21-Gegner*innen werden gern ausgeblendet, gern zitiert werden aber alle, die am Grundübel vorbeisegeln, stattdessen nur über die viel zu kurzfristige Ankündigung der Sperrungen klagen oder Ratschläge geben, wie es etwas weniger schlimm gehen könnte,

Auch keinerlei Erwähnung fand die [Erklärung der Fraktion](#). Zitierwürdig wäre hier z.B. dies gewesen: „*Das deutet doch klar auf ein Totalausfall beim Projektmanagement der Bahn AG hin*“ und „*Der größte Saboteur der Bahn und damit der Verkehrswende ist die Bahn AG selbst*“, fasst *Rockenbauch zusammen*“.

Eine mal wieder tragische Figur gibt Verkehrsminister Winfried Hermann ab. Statt sich für die Interessen der Bahnreisenden einzusetzen und die geplanten Sperrungen, wie vom Aktionsbündnis gefordert, sofort zu stoppen, lässt er mit viel Wehklagen und Krokodilstränen die Bahn gewähren. *Er hätte zwar gute Karten gehabt, bei der Bundesnetzagentur die Sperrungen zu verhindern*, so Hermann auf einer Landespressekonferenz am Dienstag, *er wolle sich aber nicht nachsagen lassen, dass deswegen Stuttgart21 nicht, wie von der Bahn weiterhin angenommen, im Dezember 2025 in Betrieb gehen könne*. Da sind wir aber dankbar!

Auf die Frage, ob jetzt nicht personelle Konsequenzen bei der PSU, dem S21-Projekt, anstünden, erklärt der Minister, das sei eine innere Angelegenheit der Bahn.

Michel Becker hat Zweifel ob die Bahn das Chaos infolge der Sperrungen in den Griff bekommt und erhofft sich „*Hilfe aus dem großen Kreis der Stuttgart-21-Befürworter: Andi Scheuer könnte als Juicer eine Flotte E-Scooter bereit stellen. OB Nopper könnte neben seiner Frau auch ein paar Berufspendler in seiner Kutsche mitnehmen, der begeisterte Radler Winnie Hermann als Rikschafahrer die Bahnücke überbrücken. Christian Lindner im Porsche sowie Friedrich Merz im Flugzeug böten sich als Eilboten an, und Elon Musk könnte mit seinem Unternehmen Space X einen Shuttle Service anbieten, der endlich mal seinen Namen verdient*“ ([Beitrag auf der letzten Montagsdemo](#)).

Auch Thomas Wüpper greift im Berliner Tagesspiegel das neue Stuttgarter Bahn-Chaos auf – am Beispiel der Leidensgeschichte von Dieter Reicherter, der wegen notorischer Verspätungen und Zugausfällen auf seiner Stammstrecke Backnang-Stuttgart schon jetzt immer häufiger gezwungen ist, das Auto zu nehmen.

Wüpper zitiert Experten für die „*das Stuttgarter Bahnchaos ein böses Omen für das monströse Sanierungsprogramm, mit dem der Staatskonzern bis 2030 das marode und viel zu lange vernachlässigte Schienennetz modernisieren will. Bundesweit sollen dafür 43 Streckenabschnitte auf insgesamt 4200 Kilometern Länge jeweils monatelang komplett gesperrt und der Zugverkehr umgeleitet werden. ...Bereits das Baustellendesaster der DB Netz AG bei Rastatt mit monatelanger Sperrung der zentralen Rheinstalstrecke hatte Milliarden Schäden verursacht*“. Zitiert wird auch Matthias Gastel, der „*mit Blick auf Stuttgart von einem Totalversagen der Verantwortlichen*“ spricht. Große Worte von einem, der am Ende Stuttgart21 immer mitgetragen hat.

Ein gutes Stück Gegenöffentlichkeit zum Thema Streckensperrungen leistet auch der immer wieder aktualisierte Schaukasten von Peter Müller neben der Mahnwache.

Drei Tage später schlug der zweite Blitz ein: **Verkehrsminister Hermann zieht seinen unterirdischen Kopfbahnhof aus dem Verkehr**, also eins von vier (Stuttgart21 II) der im Koalitionsvertrag verankerten Ergänzungsprojekten, bei dem ein 6-gleisigen unterirdischen Kopfbahnhof an den S21-Bahnhof angeflanscht werden sollte. Die Idee war von vornherein so abenteuerlich, dass sie eher als taktisches Manöver gesehen werden musste. Hermann, der immer gewusst hat, dass der S21-Bahnhof zu klein werden würde, hätte – wenn das Debakel dann sichtbar wird, immer darauf verweisen können, ja eine Alternative geboten zu haben. Den Zweck hat das Manöver offensichtlich erfüllt und Hermann verabschiedet sich ziemlich sang- und klanglos von seiner Idee. Der Widerstand sei zu groß gewesen und ein Nachrechnen hätte ergeben, dass es zu teuer würde.

Immerhin war aber mit dieser Nummer sozusagen aktenkundig, das S21 ein großes, anders nicht zu lösendes Kapazitätsproblem hat – und zwar so groß, dass es mit einem so aberwitzigen Vorschlag hätte gelöst werden sollen. Der Vorstoß ist vom Tisch, aber das Problem ja nicht, worauf das Aktionsbündnis in einer [Pressemitteilung](#) am gleichen Tag hinweist.

Nachdem u.a in den sozialen Medien kritisiert wurde, dass es damit ja wohl nicht getan sei, beeindruckte der Minister wieder mit seiner Fähigkeit zum kleinen Wendekreis:



Ergänzungsstation für [#Stuttgart21](#), ja oder nein? Wir haben berechnet, mit welchen anderen Verbesserungen S21 mehr Kapazität bekommt. Fazit: [#Digitalisierung](#) und stärkerer Ausbau von Schienenstrecken sind aktuell die bessere Wahl.



Lieber [@WinneHermann](#), das ist doch die nächste Notlüge, [#S21](#) zu retten. Schau in die Schweiz. Da haben sie das sorgfältig u. ohne Streckensperrungen geschafft. ETCS wurde als Wundermittel ziemlich entzaubert. Auf keinen Fall bringt es nennenswerte Kapazitätssteigerung. Gib's auf!

Es ist zwar noch nicht Pfingsten, aber es kam wohl wie ein Brausen vom Himmel, ein gewaltiger Wind wehte durchs Haus und erfüllt den Jünger Hermann mit dem Heiligen Geist, verkörpert von den bahnhängigen Instituten SMA und VWI. Diese legten Prognosen aus Simulationen zum Alleslöser ETCS vor, die, so Jenoe-Egan-Krieger vom Eisenbahnerstammtisch im Aktionsbündnis, nirgendwo verifiziert sind. „Die Erfahrungen bei der SBB aus dem Realbetrieb bestätigen diese Prognosen nicht, im Gegenteil.“

In einer Pressekonferenz am 15.3. wurde den staunenden Journalist*innen aufgetischt dass im Tiefbahnhof durch die fortschreitende Digitalisierung nicht nur die nach Stresstest schon unrealistischen 49 Züge pro Stunde möglich seien, sondern sogar 59,5.

Nahverkehrsdreieck – die neuste Nummer

Dieser erste Entlastungsversuch für seine Wende mit dem ETCS-Axiom schien Hermann für seinen Turnaround wohl noch nicht Begründung genug gewesen zu sein. Tagsdrauf zaubert er noch eine weitere Idee aus dem Hut: eine „Nachverkehrsdreiecks, das nun auf lange Sicht alle

Probleme der Kapazität und des Integralen Taktfahrplans lösen soll. Die Idee ist, im Vorfeld des Hauptbahnhofs durch entsprechende Ergänzungen möglichst viel Verkehr abzufangen, damit der verbleibende vom achtgleisigen S21-Tiefbahnhof verkraftet werden kann. Dafür stellt sich jetzt Hermann voll hinter die verbleibenden drei Ergänzungsprojekte, allen voran den Pfaffensteigtunnel.

Gerade erst hat das [Umweltbundesamt](#) in seiner neuesten Prognose, den Verkehr als den Sektor identifiziert, der am rücksichtlosesten gegen die im Bundes-Klimaschutzgesetz festgelegten Jahresemissionsmengen verstößt, da stellt sich ein Grüner Verkehrsminister voll hinter S21 und seine maximal klimabelastenden Ergänzungsprojekte.

Aber auch verkehrlich kann Hermanns Idee vom Nahverkehrsdreieck kein S21-Problem lösen:

- Der Hauptbahnhof würde kaum noch ein Hauptbahnhof sein, weil er für viele nicht mehr direkt erreichbar wäre.
- Die Gäubahn bekäme zwar die vom VCD und im [Umstiegskonzept](#) geforderten Zwischenhalte, würde aber entsprechend der bisherigen Katastrophenplanung spätestens an einem Nordhalt gekappt.
- Die S21- Kapazität würde weiterhin nicht ausreichen, erst recht nicht, wenn mit einer Inbetriebnahmegenehmigung die Zahl der zulässigen Züge stark begrenzt würde, weil es keine Lösung für das Brandschutzproblem gibt. Wenn nicht gar konsequenterweise der komplette Stopp von S21 verhängt würde.
- Der integrale Taktfahrplan wäre weiter verunmöglicht, weil er einen zentralen Knoten mit mindestens 16 Gleisen erfordert.
- Die zu erwartende Bauzeit verlängert Hermann mal einfach so bis in die 40er-Jahre, mindestens so lang würde sich auch eine Bebauung des abzureißenden Gleisvorfelds hinziehen.
- Die Kostengrenze von 9,5Mrd.€ ist de facto schon längst gerissen, insbesondere im Hinblick auf das aktuelle ETCS-Desaster. Hinzukommen die 5,5 Mrd.€ für die Stuttgart21 II, lediglich um 300 Mio.€ gekürzt durch den Verzicht auf Hermanns U-Kopfbahnhof.

Große Aufmerksamkeit verdient in diesem Zusammenhang die Sitzung des **Gemeinderatsausschusses für Strukturentwicklung und Technik, am Dienstag, den 21. März** ab 8.30h, bisher geplant im Mittleren Saal des Stuttgarter Rathauses. Streckensperrungen als TOP 3a !

Über all das und viel mehr wird es gehen bei der

653. Montagsdemo am 20. März ab 18 Uhr auf dem Schlossplatz

Redner:

- **Dr. Winfried Wolf**, Verkehrsexperte, Journalist und Herausgeber von ‚LunaPark21‘
- **Bernd Köhler & Joachim Romeis**, Gitarre, Geige und Gesang
- **Johanna Tiarks**, Fraktionsgemeinschaft "Die FrAktion", Moderation

Danach: **Demozug**

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

Stuttgart 21 Sinnbild für

Politikversagen

Diesen Schluss jedenfalls zieht der ehemalige Chef der Schweizer Eisenbahn SBB, Benedict Weibel, in einem sehr grundsätzlichen [Artikel der Neuen Zürcher Zeitung](#) zur Krise der Deutschen Bahn aus Anlass und am Beispiel von Stuttgart21:

„Die Mängel im operationalen Geschäft haben laut Weibel zu einem suboptimalen Produktionsplan und einer fragwürdigen Investitionspolitik mit isolierten prestigeträchtigen Einzelprojekten geführt.

Für Letzteres ist «Stuttgart 21», der komplette Neubau des Bahnhofs der baden-württembergischen Landeshauptstadt, laut Weibel und Knorr zum Sinnbild geworden. Nach derzeitiger Schätzung dürfte das Projekt insgesamt über 9 Milliarden Euro kosten, wie die Bahn im März mitgeteilt hat. Das ist doppelt so viel, wie beim Baubeginn erwartet worden war. Für dieses Geld hätte man große Teile des aktiven Streckennetzes auf ein neues Niveau heben können, meint Weibel.“

Aktuelle Sonderbericht des Bundesrechnungshofs

DB ein Sanierungsfall?

Ein Zufall wird es gewesen sein, dass der [Sonderbericht des BRH](#) genau zum Zeitpunkt der aktuellen Stuttgarter Skandaleskalation rausgekommen ist. Sicherlich war es dagegen kein Zufall, dass er kurz vor der DB-Aufsichtsratssitzung am 29. März erschienen ist. Schon mehrfach hatte sich der BRH sehr kritisch zu Stuttgart21 geäußert. Das Projekt laufe komplett aus dem Ruder der Bund müsse eingreifen. Auch diesmal geht der BRH hart mit der Bahn ins Gericht, verweist auf steigende Schulden und *„mehr als jeder dritte Fernverkehrszug (sei) unpünktlich. Auch eine nennenswerte Verlagerung von anderem Verkehr auf die Schiene findet seit Jahrzehnten nicht statt.“*

Erneut wird betont *„Die Verantwortung für die Dauerkrise trägt die DB AG nicht alleine. Der Bund hat durch eigene Versäumnisse die Probleme weiter verschärft: Die avisierte Fokussierung in der Konzernstrategie „Starke Schiene“ oder auch der zeitlich aus dem Ruder laufende „Deutschlandtakt“ sind – wie viele andere angekündigte Lösungsansätze – nur Worthülsen.“*

Dazu berichtete auch die [Tagesschau](#).

Trip zur AR-Sitzung

Wir pfeifen in Berlin auf Stuttgart21

Traditionell fährt auch diesmal wieder eine Gruppe von Stuttgart21-Gegner*innen zur DB-Aufsichtsratssitzung am 29. März nach Berlin und wird am Vorabend die nach wie vor präsenste Berliner Schwabenstreichgruppe unterstützen bei „Wir pfeifen auf Stuttgart21“, sowie eine Mahnwache zu Beginn der AR-Sitzung und ggf. zur Begrüßung der Aufsichtsratsmitglieder abhalten. Näheres bei per Mail bei markusmezger@web.de oder auf der MoDemo.

& Gruß von Werner, *Twitter @WernerBorn_*