

Themen dieses Rundmails sind ...

- Klimacamp statt Mobilitätswoche mit Greenwashing S21
- S21-Kritik auf dem Klimacamp: Von der MoDemo zum großes Zelt, Workshops
- Global Strike 2022
- Geldstrafe für Banneraktion der Klimaaktivist*innen
- Petition der Degerlocher Obenbleiber – Reaktion auf Abweisung
- Veranstaltung im Rathaus: Stuttgart21 scheitert am Brandschutz!
- Französisch-italienischer Widerstand gegen das Klimakiller Tunnelprojekt Lyon-Turin
- Maulkorb für kritische Denkmalpfleger mit Statement Norbert Bongartz
- Nach den Enthüllungen: 12. Jahrestag des Schwarzen Donnerstag
- Queen: Mit dem Verbrenner von Daimler auf die letzte Dienstreise
- Kurz vor Redaktionsschluss: Im Wagenburgtunnel bröckelns

Liebe Freundinnen und Freunde,

eigentlich doch eine gute Sache, die Stuttgarter Mobilitätswoche vom 16. bis 22. September! Es gibt Radtouren, beispielsweise ab den Bahnhöfen von Feuerbach und Bad Cannstatt, ein Pedelec-Sicherheitstraining an der Jugendverkehrsschule, ein Fahrrad-Reparatur-Workshop an der VHS Stuttgart und eine E-Roller-Ausfahrt. Am 17.9. sind sogar alle VVS-Fahrten in der Tarifzone 1 umsonst.

Ein richtiger Impuls, dennoch bleibt der süßliche Beigeschmack von Zuckerguss über eine überhaupt nicht klimagerechte Mobilitätspolitik der Stadt. Weiter brettern übermotorisierte SUVs durch die Stadt, nehmen den Bürger*innen (auch in ihrer E-Version) Lebensraum, die ÖPNV-Preise steigen, der Radwegeausbau lahmt, die Ergebnisse des Stuttgarter Radentscheids werden verschleppt – und vor allem Stuttgart21, der größte Sündenfall in der städtischen Mobilitätspolitik, wird ungerührt von allen klimapolitischen Hiobsbotschaften weiterbetrieben. Nicht nur das. Er wird als Beitrag für klimagerechte Mobilität ins Programm der Stuttgarter Mobilitätswoche aufgenommen. OB Nopper will damit „ein Zeichen für eine zukunftsweisende Mobilität in und für Stuttgart zu setzen“, zitiert *kontext*. Erster Programmpunkt dabei: "Stuttgart 21: Digitale Mobilität im Digitalen Knoten Stuttgart", präsentiert vom Bahnprojekt Stuttgart–Ulm e.V. – und mit dem Zusatz versehen: *Anmeldung erforderlich und kostenpflichtig.*“ <https://www.kontextwochenzeitung.de/gesellschaft/598/wo-wir-hin-wollen-8410.html>

Das ist zu viel des Unguten! Deshalb unterstützt das Aktionsbündnis den Aufruf des Kesselbambule-Aktionsbündnisses, der das städtische Programm als "Bankett der Scheinlösungen und des Greenwashings" kritisiert, das von der realen Verkehrspolitik ablenkt: "Autoinfrastrukturprojekte wie der Ausbau der B27 und das verkehrstechnisch sinnlose Betonprojekt S21 werden weiter vorangetrieben." – und zu einer alternativen Mobilitätswoche, dem Klimacamp 2022 einlädt.

[PM-Protestwoche-fuer-klimagerechte-Mobilitaet-final.pdf \(kopfbahnhof-21.de\)](#)

Den Einstieg in die alternative Mobilitätswoche von Seiten der S21-Kritik macht die ...

629. Montagsdemo am 19. September ab 18 Uhr auf dem Schlossplatz

Es sprechen:

- **Fritz Erkenhoff**, 'Fridays for Future'
 - **Prof. Dr. Dr. Helge Peukert**, Universität Siegen, Klimaforscher
 - **Johanna Schellhagen**, Regisseurin, Drehbuchautorin und Produzentin
 - **Jürgen Resch**, Bundesgeschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe (DUH)
 - **Dr. Winfried Wolf**, Verkehrsexperte, Journalist und Herausgeber von 'LunaPark21'
 - **"Two Lonely Wolves"**, Wolf Abromeit und Christof Altmann, Bass, Klavier und Gesang; Schwäbisch-amerikanischer Blues
 - **Katja Luft**, Capella Rebella, Moderation
- Davor: **Raddemo** 17.45h ab Feuersee – gesund + aktiv zur MoDemo!
 - Danach: **Demozug** zum Klimacamp

Dort:



Jedes 'Weiter so' bringt das Klimasystem näher an seine Kipp-Punkte. Derzeit wird sogar die Rücknahme bereits gemachter kleiner Schritte im Klimaschutz und Biodiversität betrieben.

Vor dem Hintergrund des drohenden globalen Klima-Kollapses soll über die verschiedenen Strategien zur Verhinderung des Schlimmsten diskutiert werden:

Unterschiedliche strategische Ansätze sind der eher juristisch-institutionelle Weg, die parlamentarisch-politische Ebene samt Überlegungen zu einem "Klima-Notstands-Regime" und Graswurzel-Initiativen, die von alledem Vorgenannten gar nichts erwarten und propagieren: "Klimaschutz selber zu machen". Und wie sind da eher projektbezogene Aktivitäten wie die gegen Stuttgart 21 einzuordnen?

An den Folgetagen lädt das Aktionsbündnis speziell zu diesen workshops ein

(s. auch PM oben):

Warum ist Stuttgart 21 klimaschädigend?

Input Steffen Siegel, Vorsitzender der Schutzgemeinschaft Filder im Aktionsbündnis gegen S21
Mit einem Ausblick auf die Proteste gegen das klimabelastende Großprojekt TAV im Susa Tal
Dienstag, 15:30 - 17:00 (*eine halbe Stunde später als bisher verbreitet*)

Umstieg 21 - die klimagerechte Alternative zu S21

Input: Umstiegsgruppe des Aktionsbündnisses gegen S21 (Norbert Bongartz, Jörg Jäkel, Werner Sauerborn)

Dienstag, 17.00 - 18:30 (*auch eine halbe Stunde später, Essen gibt's auch dann noch*)

Welche Bahn braucht das Klima?

Input: Martin Poguntke, Aktionsbündnis gegen S21, Mitarbeit in der bundesweiten Klimabahn-Initiative

Dienstag 16:30 - 18:00

Eine Bitte noch an S21-Aktivist*innen: Bitte lassen wir in den Veranstaltungen bei Wortmeldungen und Performance denen den Vortritt, die noch nicht so viele Jahre Widerstand gegen das Projekt auf dem Buckel haben ;-).

Über 200 Veranstaltungen bundesweit am

Global Strike Day 2022

Man kann es für einen Planungsfehler halten, dass gleich am Tag nach dem Klimacamp der Aufruf zum Global Strike kommt. Das eine Timing ist weltweit vorgegeben, das andere durch die Stuttgarter Green-Washing-Woche. Der Global Strike Day lässt sich aber auch als logische Konsequenz des Klimacamps verstehen. In diesem Sinne ...:



Nach Kranbesetzung und Intervention beim Scholzauftritt auf dem Katholikentag

700 € Geldstrafe für Klimaaktivist*innen

Sie hatten anlässlich der Demo zur Klimabahnkonferenz vor dem Hbf zum zweiten Mal einen Baukran der Fa. Züblin kurzzeitig besetzt und dort ein Banner mit der Aufschrift "S 21 = Klimakiller" angebracht. Beim ersten Mal hatte ein Züblin-Mitarbeiter das Banner absprachewidrig abgerissen und zerschnitten. Später rückte die Polizei die Banner-Fragmente den Eigentümer*innen wieder raus, es wurde geflickt und unter dem Applaus der Demonstrant*innen zur Klimabahn-Demo erneut am Kranausleger aufgehängt.



Das brachte den Klimaaktivist*innen gegen S21 ein Verfahren wegen Hausfriedensbruch ein. Das Gericht hatte das Verfahren wegen der Banneraktion mit einer weiteren Strafanzeige gegen Simon Helmstedt verbunden, der während des Katholikentags in Stuttgart Bundeskanzler Scholz mit einem Zwischenruf in die Parade gefahren war. Scholz hatte nach altem Muster das Klimaproblem gegen Arbeitsplätze im Kohlebergbau relativiert, worauf Helmstedt intervenierte: "Die Arbeitsplätze, die da verloren gehen würden, sind im Vielfachen durch die Änderung des EEG (Erneuerbare Energien Gesetz) verloren gegangen und es gibt in den Erneuerbaren Energien eine Vielzahl mehr zu gewinnen". Daraufhin erwiderte Scholz, das Auftreten der Klimaaktivist*innen erinnere ihn an dunkle Zeiten, was – so auch die mediale Resonanz – nur als Gleichsetzung mit Nazis, SS oder italienischen Faschisten verstanden werden konnte.

Während sich Scholz für diese Ungeheuerlichkeit bis heute nicht entschuldigt hat, wurde Helmstedt für seine Intervention wegen Hausfriedensbruch und Widerstand gegen Vollstreckungsbeamte zu 450 € Strafe verurteilt, wogegen er inzwischen Rechtsmittel eingelegt hat.

https://www.spiegel.de/politik/deutschland/olaf-scholz-klimaaktivist-muss-nach-stoerung-von-auftritt-des-kanzlers-zahlen-a-5a9eb3e9-5557-42ef-aae8-664de6497054?sara_ecid=soci_upd_KsBF0AFjflf0DZCxpPYDCQgO1dEMph

Widerstand gegen die Staatsgewalt ist ein ziemlich großes Wort für das, was passiert war. Helmstedt wollte sich dem Zugriff von Security bzw. Polizei entziehen. Als sie ihn geschnappt hatten, wurde er fixiert und ließ sich passiven Widerstand leistend aus dem Saal tragen. Dabei kam es zu minimalen Verletzungen (so auch von der Richterin bestätigt), sowohl bei einem Polizisten als auch bei Helmstedt selbst.

Wer zivilen Widerstand leistet, verstößt begrenzt und kalkuliert gegen Gesetze und nimmt die damit verbundenen Strafen in Kauf. Die Vorsitzende Richterin Böckeler machte ihren Job. Sie betonte mehrfach ihr Verständnis für die Motive der Aktivist*innen und bemerkte in einem Nebensatz zur Klimapolitik der Bundesregierung: "[...] unterm Strich geht es nicht so in die richtige Richtung". In ihrem Urteil blieb sie unter dem von der Staatsanwaltschaft beantragten Strafmaß.

Eine Kriminalisierung von Klimaaktivist*innen war das nicht, aber eine Entpolitisierung des Anlasses! Durch die Verkürzung auf die unmittelbar strafrelevanten Punkte, geriet das Wesentliche aus dem Blickfeld: der Bezug zur Klimaignoranz der vorherrschenden Politik und die unsägliche Aussage von Scholz. Während die Klimaaktivist*innen 700 € Strafe berappen sollen, bleibt dies moralisch viel Verwerflichere straffrei.

Petitesse am Rande: den Antrag der Staatsanwaltschaft, die „Tatwerkzeuge“, also u.a. das Banner „einzuziehen“, also zu vernichten, befürwortete sie aus Gründen der Nachhaltigkeit nicht, denn – sinngemäß – die machen dann ja eh wieder ein Neues.



Simon Helmstedt mit einem Spontanbeitrag auf der 627. Montagsdemo am 5. September 2022



Protestaktion vor der Verhandlung am Arbeitsgericht

Spiegel-Interview (paywall) mit einem weiteren beteiligten, aber nicht angeklagten Aktivisten:
[Klimaaktivist über Vorwürfe des Kanzlers: »Den Nazivergleich nehme ich persönlich« Ein Interview von Jonas Schaible](#)

Degerlocher Petition an Bundestag

So leicht werdet ihr uns nicht los!

Die „Degerlocher Obenbleiber“ sind eine weiterhin aktive Stadtteilgruppe, auch im Aktionsbündnis vertreten, die sich regelmäßig trifft. Im Mai haben sie einen weiteren Hebel in der Auseinandersetzung um S21 angesetzt: sie wandten sich mit einer Petition an den entsprechenden Bundestagsausschuss mit der Forderung das Projekt zumindest so lange auszusetzen bis Alternativen ernsthaft geprüft sind. Schwerpunkt der mit viel Belegen untermauerten Forderung: die Kostenentwicklung und der Brandschutz.

Statt sich auf das Vorgebrachte einzulassen, trudelte am 1. August ein lapidarer abschlägiger Bescheid ein. Wegen der Kostenentwicklung habe man beim Bundesverkehrsministerium nachgefragt und dort erfahren, dass es sich um ein „eigenwirtschaftliches Projekt der Bahn“ handele, der Bund damit also

der falsche Adressat sei. Der Bund steuere nur einige Hundert Mio € bei. Der Umstand, dass der Bundeshauhalt letztlich die Milliarden trägt, die in Stuttgart vergraben werden, begegnet man mit dem Hinweis, „im Übrigen (nimmt der Bund) seine Verantwortung als Eigentümer der DB durch die Bundesvertreter im Aufsichtsrat der DB AG wahr, indem er den Projektverlauf des Projekts Stuttgart21 aufmerksam und intensiv verfolgt“. Aufmerksam und intensiv? Na dann ...

Die Frage nach dem Brandschutz konnte auch das Verkehrsministerium nicht beantworten und fragte weiter nach bei der DB, sozusagen der höchsten Instanz in Sachen Brandschutz, und erfuhr von dort: alles in Ordnung! Alle Gesetze und Vorschriften werden, wenn auch noch nicht jetzt, so doch bis zur Inbetriebnahme, eingehalten! Na dann ...

Damit, schreibt der Petitionsausschuss, wird die Eingabe als „abschließend beantwortet angesehen“ - als hätten sie's gehaut folgt der Nachsatz: „... sofern sie sich nicht gegenteilig äußern“.

Diese „gegenteilige Äußerung“ der Degerlocher Obenbleiber in Vertretung von Prof. Dr.-Ing. Gerald Kampe, erfolgte dann am 21. August: „Mit einer Erledigung unserer Petition ohne weitere Prüfung sind wir nicht einverstanden und legen Widerspruch ein.“

Weiter heiß es dann:

1. Wir haben nicht den Eindruck, dass der Petitionsausschuss als Teil der Legislative seine Kontrollfunktion gegenüber der Exekutive bislang wahrgenommen hat.

2. Als Steuerzahler sind wir bereits erschüttert über die Formulierung, die Finanzierungsanteile des Bundes betragen „lediglich“ rund 497 Millionen € aus Mitteln der Leistung- und Finanzierungsvereinbarung sowie 169 Millionen € aus dem GVFG-Bundesprogramm für Nahverkehrsanteile. Wir können nicht erkennen, warum eine Summe von über 660 Millionen € formulierungsmäßig in die Nähe der berühmten Peanuts gerückt wird und monieren eine strenge Kontrolle der eingesetzten Gelder. Außerdem bestehen wir auf einer eingehenden Schilderung, in welcher Weise die Bundesvertreter im Aufsichtsrat der DB AG die Verantwortung des Bundes wahrnehmen und das Projekt S 21 „aufmerksam und intensiv“ verfolgen.

3. Der Bund ist Eigentümer der Bahn. Deshalb gibt es kein „eigenwirtschaftliches“ oder nur zu Teilen mitfinanziertes Projekt, für das die Regierung nicht letztlich eigene Verantwortung trägt. Hinsichtlich Wahrheit und Klarheit des Projekts verweisen wir auf den jetzt bekannt gewordenen vertraulichen Vermerk der Landesregierung Baden-Württembergs vom 10.11.2010, wonach bereits damals bekannt war, dass Land, Stadt sowie Bahn und/oder der Bund würden Finanzmittel nachschießen müssen

4. Der Bundestag möge auch die Kostenexplosionen seit Beginn des Projekts beurteilen und prüfen. Mit den drastisch gestiegenen Preisen für Bauleistungen und Rohstoffe im Jahr 2021 haben die eklatanten Fehlleistungen bei Planung und Ausführung des letzten Jahrzehnts nichts zu tun. Auch verstehen wir den Hinweis auf die schwierigen geologischen Verhältnisse im Untergrund der Stadt Stuttgart nicht. Die geologischen Verhältnisse sind seit Jahrtausenden unverändert und waren bei Planung und Baubeginn bekannt.

5. Ferner vermissen wir bei Ihren Ausführungen zur Prüfung der Fortführung des Projekts jegliches Wort zu der Frage, inwieweit es angesichts der Erderhitzung ökologisch noch vertretbar ist, für den Weiterbau enorme Mengen an Stahl und Beton einzusetzen und damit weitere Hunderttausende von Tonnen CO₂ freizusetzen. Das Projekt ist aus der Zeit gefallen, woran regelmäßige Berichte des Bahnvorstandes offensichtlich nichts ändern können. Welche Alternativen zu einer Fortführung des Projekts wurden geprüft? Was wurde auf welcher Datenbasis dazu festgestellt, dass die Fortführung wirtschaftlich sinnvoll sei?

6. Ihr Hinweis auf den Lenkungskreis S 21, ein nicht demokratisch legitimes Organ, geht ebenso fehl. Wegen gravierender Mängel des Projekts Stuttgart 21, die ausweislich des beigegeführten Vermerks aus dem Jahr 2010 schon damals bekannt waren, hat der Lenkungskreis enorme Zusatzbauten zu Stuttgart 21 abgesegnet, die nicht nur ökologisch verheerend sind, sondern einen weiteren enormen Verbrauch an finanziellen Mitteln, an Rohstoffen, an wertvollen Ackerböden sowie den Ausstoß von nochmals hunderttausenden Tonnen CO₂ mit sich bringen und den längsten Eisenbahntunnel Deutschlands (Pfaffensteigtunnel) bedingen mit einhergehender Bodenversiegelung. Wir können deshalb nicht erkennen, dass der Lenkungskreis seine Verantwortung gegenüber Mensch und Umwelt wirkungsvoll wahrnimmt.

7. Leider wird die Stellungnahme der DB AG, die Tunnel würden strenge Sicherheitsanforderungen erfüllen, von Ihnen unkommentiert übernommen. Hierzu darf zunächst darauf hingewiesen werden, dass es Regeln für ein derart verzweigtes Tunnelsystem wie es Stuttgart 21 darstellt, überhaupt nicht gibt. Vielmehr betreffen die einschlägigen Regelungen für Tunnel einen „normalen“ Tunnel, der mit Anfang und Ende in eine Richtung führt. Das System der sogenannten Tunnelspinne bei Stuttgart 21 mit weit verzweigten Röhren ist von diesen Regelungen nicht wirkungsvoll erfasst und hat ein trauriges und gefährliches Alleinstellungsmerkmal.

8. Ein funktionierendes Rettungskonzept für die S-21-Tunnel gibt es entgegen dortiger Annahme nicht. Die Regierung hat sich in ihrer Kontrollaufgabe nicht auf die Aussagen dessen zu verlassen, den sie zu

kontrollieren hat. Sonst bräuchten wir auch keinen Wirtschaftskontrolldienst, sondern die Stadt könnte einfach die Metzger usw. fragen, ob bei ihnen alle Regeln eingehalten würden.

9. Nach der „Tunnelrichtlinie“ des Eisenbahn-Bundesamtes ist schon für die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens zwingende Voraussetzung, dass ein durchgeplantes und abgestimmtes Rettungskonzept vorliegt.

In Abschnitt 1.3 „Sicherheitsmaßnahmen, Rettungskonzept“ heißt es dazu auf Seite 9:

„Für Tunnel ist ein Rettungskonzept aufzustellen, das die Selbst- und Fremdrerettung gewährleistet. Die nach dem Rettungskonzept notwendigen Maßnahmen sind bereits während der Planung mit den zuständigen Stellen abzustimmen. Die Ausgestaltung des Rettungskonzepts hat unmittelbaren Einfluss auf die bauliche Gestaltung des Tunnelbauwerks. Deshalb müssen die Einzelheiten vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens festgelegt sein.“

10. Doch genau das ist hier unterblieben; die Festlegung der Einzelheiten des Brandschutzes ist bewusst und mit Zustimmung des Eisenbahn-Bundesamtes regelwidrig auf die Ausführungsplanung der „Technischen Ausrüstung“ verschoben worden mit der Folge, dass die bereits errichteten Bauwerke nachträglich nicht mehr auf die Belange des Brandschutzes und der Selbstrettung der Personen ausgelegt werden können. Dies ist ein schwerwiegender und nicht mehr korrigierbarer Verstoß gegen das verbindliche Regelwerk.

11. In der Tat ist der mangelhafte Brandschutz Gegenstand eines Rechtsstreits. Es handelt sich um eine Klage der Schutzgemeinschaft Filder e.V. und dreier Privatpersonen gegen die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Eisenbahn-Bundesamt, beim VGH Baden-Württemberg – 5 S 1693/21. Wir fügen beispielhaft einen Anwaltschriftsatz der Kläger samt Anlagen vom 21.1.2022 bei (siehe ANHANG 2). Aus ihnen ist das völlige Versagen eines wirksamen Brandschutzes in den S-21-Tunneln unschwer nachvollziehbar.

12. Bemerkenswert ist, dass die offensichtlich fehlerhaften Simulationen der Gruner AG zur Evakuierung, auf die sich die Deutsche Bahn AG - vertreten durch die DB Projekt Stuttgart-Ulm GmbH (DB PSU) - ursprünglich als Nachweis ihres Rettungskonzepts stützte, nicht mehr zur Verfügung stehen. Darauf beruft die Bahn sich in einem Rechtsstreit des Wolfgang Jakubeit gegen die DB PSU ebenfalls beim VGH Baden-Württemberg – 10 S 76/18 – im Rahmen eines dort abgeschlossenen Vergleichs auf Einsichtnahme in diese Simulationen.

13. Das bedeutet, die Bahn hat keinerlei Nachweis für ein funktionierendes Rettungskonzept. Ohnehin räumt sie ein, dass in diesen Simulationen in der Mobilität eingeschränkte Personen nicht berücksichtigt wurden und dass die Simulationen nur eine Evakuierung bei Liegenbleiben eines Zuges, nicht bei einem Brandfall betreffen. Mit anderen Worten: Sie können im Brandfall in einem S-21-Tunnel auch nicht gerettet werden.

...

Zur weiteren Prüfung unseres Sachvortrags bitten wir um Beiziehung der genannten Akten durch den Petitionsausschuss.

Es ist nicht einzusehen, dass weitere Milliarden Euro für ein schlecht geplantes und baulich noch schlechter umgesetztes Projekt verschleudert werden und am Schluss anlässlich der Prüfung der Inbetriebnahme festgestellt werden muss, dass Brandschutz und Rettungskonzept nicht funktionieren.

Der Text endet folgerichtig:

„Daher erwarten wir die Übernahme von Verantwortung und Kontrolle des Projektes Stuttgart 21 durch den Deutschen Bundestag und eine ernsthafte Prüfung unserer Petition.“

Mehrere Dokumente wurden als Anlagen beigelegt.

Bericht StZ am 16.9. dazu:

https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.degerlocher-obenbleiber-s-21-gegner-fordern-unabhaengige-pruefung_b207e3b2-5872-4d58-8c56-ad18e0722b7a.html

Kein Fragezeichen mehr nach Hans Heydemanns Vortrag:

Stuttgart21 scheitert am Brandschutz!

Gern hätte man alle, die ehrenamtlich engagierten Petitionen mit solchen Leersätzen antworten, in der ersten Reihe der Brandschutzveranstaltung des Aktionsbündnisses am 12. September im voll besetzten Großen Saal des Rathauses sitzen und zuhören gesehen. Aber nicht nur sie fehlten bei den Vorträgen von Hans Heydemann und Dieter Reicherter, sondern auch alle die vor Ort Verantwortung dafür tragen, dass ein Bahnhof in Betrieb gehen soll, der für viele zur Todesfalle werden kann (oder alternativ: für Milliarden weitergebaut wird, um am Ende nicht genehmigt zu werden).

So blieben die Stühle von OB Nopper und des Branddirektors Belge wieder einmal leer, die sich beide seit längerem in Sachen Brandschutz auf Tauchstation befinden, Gesprächsaufforderungen und Briefe ignorieren bzw. allenfalls am Thema vorbei antworten.

Hier der Videomitschnitt der Veranstaltung:

<https://youtu.be/bi7YS7gGBeo>

Hier Zusammenfassung der Thesen von Dipl.-Ing. Hans Heydemann:

[Heydemann-S21-Brandschutz-Kurzzusammenfassung.pdf \(kopfbahnhof-21.de\)](https://www.kopfbahnhof-21.de/files/Heydemann-S21-Brandschutz-Kurzzusammenfassung.pdf)

Medien: mager

Vorbericht StZ am 12.9.

<https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.vortrag-am-montag-im-rathaus-s-21-gegner-zum-brandschutz.d18af69d-19a3-48e4-a30e-ea3ad4988e97.html>

... auf Basis PM des Aktionsbündnisses: [PM-Brandschutzveranstaltung-final.pdf \(kopfbahnhof-21.de\)](https://www.kopfbahnhof-21.de/files/PM-Brandschutzveranstaltung-final.pdf)

Französisch-italienischer Widerstand gegen das Klimakiller Tunnelprojekt Lyon-Turin

NoTAV und NoTELT!

Mit einiger Bewunderung hatte Ende Juli eine 9-köpfige Gruppe S21-Gegner*innen am Festival Alta Felicità im Susa-Tal teilgenommen. Darüber sprach Jenoe Egan-Krieger auf der 626. Montagsdemo am 29.8.22: [Der Widerstand im Susa-Tal | Bei Abriss Aufstand \(bei-abriss-aufstand.de\)](https://www.kopfbahnhof-21.de/files/Bei-Abriss-Aufstand-bei-abriss-aufstand.de). „Einige Bewunderung“, weil hier ein breites Bündnis von Alt und Jung, eng verbunden mit den Fridays und anderen Aktivist*innen der Klimagerechtigkeitsbewegung seit 30 Jahren mit großer Vehemenz gegen TAV, die unnötige und klimabelastende Alpenquerung von Lyon nach Turin, kämpft.

Dieses Projekt hat aber auch eine französische Seite. Da heißt der Widerstand nicht NoTAV, sondern NoTELT (No Tunnel Euralpin Lyon-Turin). Zwar hat es auf französischer Seite inzwischen regelmäßig Straßenblockaden von Betonfahrzeugen auf dem Weg zu den Baustellen, der Widerstand ist aber noch nicht so entwickelt wie auf italienischer Seite. Zur Stärkung der Solidarität gabs am 4.9. eine gemeinsame Soli-Kundgebung in Villarodin-Bourget. Hier ein Radio-Bericht auf Französisch: <https://www.radiofrance.fr/franceinter/podcasts/c-est-bientot-demain/c-est-bientot-demain-du-dimanche-11-septembre-2022-2539233>

Anders als bei S21 auch die Rolle der Grünen: so hat dieser Tage das grün dominierte Lyon die Mitarbeit im dortigen Lenkungskreis des Projekts gekündigt und damit dem Projekt die Unterstützung und Mitarbeit entzogen. Grund: Der Lenkungskreis sei eine Lobbyveranstaltung und ignoriere von Anfang an die bestehenden Alternativen, nämlich den Ausbau der Bestandsstrecke, in die bewusst nicht mehr investiert werde. Anbei Schreiben von Jean-Charles Kohlhaas, Vizepräsident von Grand Lyon, – mit deutscher Übersetzung.

Nach den Enthüllungen über Manipulationen und Fakes

Demo zum 12. Jahrestag des Schwarzen Donnerstag

Nachdem rausgekommen ist, was alles was hinter den Kulissen über die Vorgänge rund um den Schwarzen Donnerstag gelaufen ist, müsste jedem alten und neuen Stuttgart21-Unterstützer die Schamesröte ins Gesicht steigen. Dieter Reicherter hatte nach langer Verweigerung zuletzt der grün geführten Landesregierung Einblick in umfangreiches Material dazu nehmen können. Darüber wurde vielfach in Medien auf MoDemos und in diesem Rundmail berichtet.

Die Enthüllungen, so hat Dieter Reicherter angekündigt, werden fortgesetzt. Das alles macht den diesjährigen Erinnerungstag an den Schwarzen Donnerstag zu einem Besonderen:

12 Jahre Schwarzer Donnerstag

30.9.22

18 Uhr

Hbf

mit

Dieter Reicherter

Guntrun Müller-Enßlin

Gerd Schinkel

u.a.



Eure Lügen – unser Zorn!

bei-abriss-aufstand.de parkschuetzer.de kopfbahnhof-21.de
V.i.S.d.P. CA. Schaept. c/o Umkehrbar e.V., Kernerstraße 22, 70392 Stuttgart | Bitte nicht wild plakalisieren

Noch ein Kapitel in der Manipulationsgeschichte von Stuttgart21

Maulkorb für kritische Denkmalpfleger

„Kritische Beiträge zum Bahnprojekt durften im Nachrichtenblatt des Landesamtes für Denkmalpflege nicht erscheinen. Grund: die Regierung wollte kein Störfeuer. Erst jetzt wird die Zensur enthüllt.“ – so leitet Andreas Müller seinen Beitrag (hinter paywall) ein, in dem er beschreibt, wie die gezielte Kaltstellung kritischer Denkmalschützer beim S21-Ausschreibungswettbewerb, den Boden für den Durchmarsch der S21 Kulturbanausen ebnete: <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.zensur-bei-bahnprojekt-maulkorb-fuer-denkmalschuetzer-bei-s-21.ef3008b8-3015-4ffe-af0c-fd05285de2cb.html?reduced=true>

Müller bezieht sich auf einen Beitrag im aktuellen „Nachrichtenblatt der Landesdenkmalpflege „Ein geplantes Schwerpunktheft zum Stuttgarter Hauptbahnhof im Kontext der Planungen von S 21 durfte im Sommer 1997 nicht erscheinen“, zitiert Müller. Auch danach seien „Veröffentlichungen der Denkmalpflege zu diesem Thema nicht gewünscht“ gewesen, „um das laufende Verfahren nicht zu beeinflussen“. Eine kleine Ausnahme war 2009 die Veröffentlichung einer Rezension von Matthias Rosers Buch „Der Stuttgarter Hauptbahnhof: vom Kulturdenkmal zum Abrisskandidaten“. Roser, dessen Familie Paul Bonatz eng verbunden war, zeigte sich „fassungslos“ über den geplanten Abriss der Seitenflügel; er sah darin ein „Massakrieren“ des Denkmals, so Müller weiter. Auf Initiative von ihm und des Kölner Denkmalschützers Ulrich Krings protestierten damals Architekt*innen aus aller Welt gegen Pläne, vom Bonatz-Bau bleibe nur eine „Attrappe“.

Zwei Artikel seien damals zur Veröffentlichung vorgesehen gewesen: einer zur bauhistorischen Wertigkeit des Kopfbahnhofs und des ingenieurtechnisch bedeutenden Gleisvorfeldes, und ein Zweiter sollte die grundsätzlichen fachlichen Bedenken gegen die Neubauplanung thematisieren. Die Veröffentlichung wurde vom damaligen Wirtschaftsminister Walter Döring (FDP) torpediert. Der damalige Präsident des Landesdenkmalamtes folgte botmäßig der ministeriellen Vorgabe.

Wie das Land seine Landesdenkmalpflege bei S21 verstummen ließ

Erläuterungen von Dr. Norbert Bongartz, Bauhistoriker, 36 Jahre tätig in der Baudenkmalpflege des Regierungsbezirks

Der Stuttgarter Hauptbahnhof war unbestreitbar eins der fünf bedeutsamsten Baudenkmale. Seit dem Abbruch seiner Längsflügel und dem Durchwinken erheblicher Umbauten im Kopfbau hat der Torso diese Bedeutung aber verloren.

Wie konnte soweit kommen? Hatten die zur Verteidigung von Kulturdenkmalen per Gesetz bestellten Denkmalbehörden seinerzeit alle geschlafen?

Keineswegs: Bei der Vorbereitung (Auslobung) des Architektur-Wettbewerbs hatte die zuständige Fachbehörde, das Landesdenkmalamt die besondere kulturhistorische und technikgeschichtliche Bedeutung des Hauptbahnhofs begründet und sich mit klaren Worten für dessen bestmögliche Erhaltung ausgesprochen.

Doch entschied sich das Preisgericht für den rasanten Ingenhoven-Entwurf, der letztendlich zur Verstümmelung des Baudenkmals führte - und zu einem um 2009 von der Landesregierung verhängten "Maulkorbs" für das Landesamts. Dieses durfte sich nicht mehr zur Bedeutung des Bahnhofs und zu S21 äußern - um ihre politischen Ziele gegen alle möglichen Widerstände durchzusetzen. Die Verweigerung einer Sonderveröffentlichung des Landesdenkmalamts zum kritischen Thema 1997 durch das zuständige Wirtschaftsministerium war ein weiterer Mosaikstein auf dem unredlichen, einer Demokratie unwürdigen Weg, S21 durchzudrücken.

Diese Enthüllungen sollten die Mitarbeiter*innen in der Stadtklimatologie ermutigen, vernehmbar ihre Stimme zu erheben, wenn es um die Bebauung des Rosensteinareals, und die 542 Beschäftigten bei der Stuttgarter Branddirektion, wenn es um den Brandschutz bei S21 geht.

Inflation, Explosion der Energiepreise, soziale Ängste

Kein Wasser auf die Mühlen der Rechten!

Der fossile Wachstumswahn zeigt seine klimapolitischen und sozialen Folgen. Energiepreisentwicklung und Inflation bringen viele Menschen in Existenznöte. Damit rechte Populist*innen darauf nicht ihr Süppchen kochen können, mobilisiert die Linkspartei bundesweit zu Aktionstagen. In Stuttgart kurzfristig am

Samstag, den 17.09.2022: Kundgebung mit Infoständen ab 15:00 Uhr am Rupert-Mayer-Platz

vor Marienkirche in der Tübinger Straße, unterhalb der Paulinenbrücke in Stuttgart-Mitte.
Kommt zahlreich!

Richtiges und Wichtiges

Hannes im Interview

StuggiTV ist ein 10 Jahre alter Privatsender, Zielgruppe Junge. Organisatorisch angegliedert, aber inhaltlich unabhängig, ist der Online-Sender an die Stuttgarter Jugendhaus eGmbH. Stuggi trifft ist ein Interview-Format, Gast zuletzt: Hannes Rockenbauch, dem alle möglichen Fragen gestellt wurden, von seiner beruflichen Perspektive, über 9€-Ticket, Stadtbeleuchtung, einem kurzen Ausflug zu S21 und zu seiner Forderung, den Stuttgarter Flughafen bis 2035 zu schließen.

Diese Sequenz (ab Min 2‘) ist aufschlussreich, weil die Forderung mit einer sehr plausiblen klimapolitischen Begründung unterlegt ist. Wenn mensch runterkommen will vom Fliegen, reichen in Deutschland zwei Flughäfen, z.B. Berlin und Frankfurt, gut zu erreichen über Zugverbindungen.

<https://www.stuggi.tv/2022/09/hannes-rockenbauch-im-interview-flughafen-stuttgart-bis-2035-schliessen/>

Her Royal Highness war auch die Queen des fossilen Zeitalters

Mit dem Verbrenner von Daimler auf die letzte Dienstreise

Bemerkenswertes am Rande der Feierlichkeiten zum Tod von Queen Elisabeth II vom hoch geschätzten taz-Autor Bernhard Pötter: <https://taz.de/70-Jahre-Regentschaft/!5881851/>

Kurz vor Redaktionsschluss

Im Wagenburgtunnel bröckelt in unmittelbarer Nähe des S21-Tunnels

Von einem Zusammenhang weiß die Stuttgarter Zeitung (noch) nicht zu berichten:

<https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.stuttgart-wagenburgtunnel-gesperrt-abluftkanal-an-decke-broeselt.944b1471-6ce3-4adc-bfde-ef970c087c5.html>

& Gruß von Werner, auf Twitter: @WernerBorn_