

Rundmail 24. September 2020

Liebe Freundinnen und Freunde,

Wer die Welt verändern will - oder eine Nummer kleiner nach der Devise „Global denken – lokal handeln – einen Beitrag zum Stopp von S21 leisten will, der oder die hat dazu in den nächsten Tagen viele Gelegenheiten, etwas beizutragen. Just zum 10. Jahrestag des die Bewegung weiterhin bewegenden Schwarzen Donnerstag und seinen vielen Veranstaltungen, Demos, Sendungen und Beiträgen (hoffentlich vollständig: siehe unten) auf allen Kanälen, überschlagen sich die Nachrichten zu Stuttgart 21. Auch wenn die Hoffnungen oft getrogen haben, auch jetzt scheint das Projekt wieder auf einen Kipppunkt zuzusteuern. Zehn Jahre nach dem Schwarzen Donnerstag wäre ein guter Zeitpunkt, es zu beenden.

Um es im Volker Löschchen Stakkato aufzuführen:

Gebt endlich auf,

- nachdem der Bundesrechnungshof sich erneut zu Wort gemeldet hat und der Bunderegierung Verantwortungslosigkeit im Umgang mit S21 vorwirft,
- nachdem der Bunderechnungshof vor einer riesigen Verschuldung der DB durch Stuttgart 21 und vor „*gravierenden Folgen für das Bestandsnetz*“ der Bahn warnt,
- nachdem der Bundesrechnungshof ein Abspecken von Stuttgart 21 vorschlägt, z.B. durch Verzicht auf die komplette Fildertrasse (,was das ganze Projekt ins Mark treffen würde),
- nachdem Wohnungen im Rosentein, wenn überhaupt, erst Ende der 30 Jahre zu erwarten sind und sich mit den hoffentlich bald freiwerden US- Militärarealen viel mehr (180 statt 80 Hektar) und zeitnäher Wohnraum schaffen ließe, hat sich die Begründung, man brauche S21 zur Lösung des Wohnungsproblems), in Luft aufgelöst,
- nachdem auch das Argument „zu spät für einen Ausstieg“ abgesoffen ist, wo doch die Forderungen, das schon fertige Kohlekraftwerk Datteln 4 nicht in Betrieb zu nehmen oder die fast fertige Gaspipeline Nordstream2 zu stoppen, gesellschaftlich anerkannt sind, ja von den Grünen dort offensiv vertreten werden – warum dann nicht auch S21?,
- nachdem Verkehrsminister Hermann mit seiner Forderung nach einem „ergänzenden“ vermutlich nochmal milliardenteuren unterirdischen Kopfbahnhof faktisch zugibt, dass die Kapazität von S21 nicht ausreicht,
- nachdem CDU-Staatsekretär Bilger, Projekterfinder Prof. Heimerl und die CDU auf Regionsebene einen riesigen 12m km langen weiteren doppelgleisiger Tunnel auf den Fildern ankündigen und damit zugeben, dass die seit 20 Jahren geplante S21- Fildertrasse nicht funktionieren wird,
- nachdem mit dem Antrag von Dieter Reicherter, Eisenhart von Loeper und anderen an das EBA ein langer und langfristiger juristischer Hebel zum Thema Brandschutz angesetzt ist,

der wie ein Damokles über dem Projekt schwebt¹

- nachdem es nun doch zu einer juristischen Aufarbeitung des Brandschutzes vor dem VGH Mannheim kommen wird (s.u.),
- nachdem nun doch die spektakuläre Spottskulptur von Peter Lenk in Kürze aufgestellt werden wird und damit die Absurdität von Stuttgart 21 nachhaltig im öffentlichen Bewusstsein bleiben wird (s.u.),
- nachdem der aktuell Fall eines erneuten Ausbruch des Corona-Virus bei den unter unzumutbaren Bedingungen arbeitenden und lebenden migrantischen Arbeitern² die Stadtverwaltung und Verantwortliche kompromittiert, die offensichtlich ihre schützende Hand über das Geschehen auf den S21-Baustellen halten
- nachdem durch all dies Stuttgart 21 nicht mehr aus dem Wahlkampf um den OB-Posten herauszuhalten sein wird, wozu das Aktionsbündnis mit seiner Bürgerflugblattaktion „10 Fragen zu Stuttgart 21, die sie Ihrem/Ihrer Kandidat*in stellen sollten“ (s.u.), beitragen will.

Soweit Widersprüche und Hiobsmeldungen der letzten Tage zum Projekt selbst. Auf der anderen Seite die Beiträge Bürgerbewegung, ihre guten Argumente und ihre öffentliche Mobilisierung, das Projekt endlich aufzugeben.

Eine Idee, die schon hier und da zirkulierte und schon von Hannes Rockenbauch in seinem Wahlkampf aufgegriffen wurde

<https://www.facebook.com/hannes.rockenbauch/videos/1260433740957029/UzpfSTkxMjM1ODQ1MjEzNzU1Nzo0NzgxNDQwNjU4NTYyNjMx/>, nimmt allmählich konkretere Formen an.

Seit Monaten beschäftigt sich die Umstiegsgruppe des Aktionsbündnisses mit der Idee, **Baugrube und S21 Tunnel für Güterlogistik** zu nutzen. Statt viele Menschen in Zügen durch viel zu kleine und brandgefährliche unterirdische Anlagen zu schicken, sollen Waren und Güter unter die Erde und oben LKW –Verkehr vermieden und Platz für Menschen geschaffen werden. Dazu gibt es inzwischen intelligente vollautomatisierte Systeme (<https://www.smartcityloop.de/>), die sich in Stuttgart aufgrund der schon weitgehend gebauten unterirdischen Infrastruktur gut implementieren ließen. Eine Skizze der Idee von Dr. Dipl.-Ing Jörg Jäckel (Ing22/ Umstiegsgruppe), s. Anlage.

Um zu untersuchen, ob diese Idee tragfähig und plausibel ist hat das Aktionsbündnis zwei Logistikprofessoren von der Universität Coburg mit einer Plausibilitätsstudie beauftragt, deren Zwischenergebnisse vielversprechend sind und deren Endergebnis in wenigen Wochen zeigen wird, was möglich ist, wenn S21 seinen Kippunkt erreicht hat.

Argumente müssen sichtbar werden. Deswegen steht in den nächsten Tagen der Protest auf der Straße im Vordergrund, beginnend mit dem großen aber auch Stuttgart betreffenden Thema Klimaapokalypse:

¹ www.kopfbahnhof-21.de/brief-an-das-eisenbahn-bundesamt/

² <https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/stuttgart/corona-faelle-s21-baustelle-100.html>

Weil die Lage ernst ist: Globaler Klimastreik!

Den Klimawandel stoppen, KlimaSkandal21 stoppen!



Die Fridays planen: „Sammeln um 12:30 im Stadtgarten, 13 Uhr Start der Demo. Die Demo geht dann einmal quer durch die Innenstadt über alle breiten Straßen, um Abstand halten zu können. Um 14 Uhr treffen wir uns wieder alle im Stadtgarten zum Beginn der Kundgebung, die bis ca. 15 Uhr geht.

Während der ganzen Versammlung achten wir natürlich auf den Abstand von 2 m (es wird Blöcke geben während des Demozuges, damit wir besser sehen können, ob alle den Abstand einhalten und den Mund-Nasen-Schutz einhalten.“

Der Comic zum Thema

Corona und Klima



„Freu mich schon, wenn Corona vorbei ist“

' data-unique-identifier="">(© Raf Schoenmaekers, CC BY-NC-SA 4.0)

Weiteres: <https://fridaysforfuture.de/>

Es folgt die

531. Montagsdemo, 18h am 28.9. auf dem Schillerplatz, mit

- Wiltrud Baier, "Böller und Brot", Autorin, Filmemacherin und Regisseurin; "Alarm am Hauptbahnhof - Auf den Straßen von Stuttgart 21"
- Hannes Rockenbauch, Fraktionsvorsitzender "Die FrAKTION"
- Johannes-Bomhard-Duo; Gitarre, Kontrabaß und Gesang
- Brendan Kohlhepp, Moderation

Davor: **RadDemo bei jedem Wetter** 17.45h ab Feuersee
Davor: **Spaziergang zur Montagsdemo** 17.30h vom Kernerplatz
Danach: **Demozug** über Charlottenplatz zum Stadtpalais

Danach: 19.30 Uhr: Film zum 30.9. im Theaterhaus:

"Alarm am Hauptbahnhof - Auf den Straßen von Stuttgart 21"

mit dem Grimmepreis ausgezeichneten Film von Sigrun Köhler und Wiltrud Baier
www.filmakademie-alumni.de/sigrun-koehler-und-wiltrud-baier-absolve

Am Mittwoch, den 30.9. dann:

Große Demo am Hbf zum 10 Jahrestag des Schwarzen Donnerstag

Kundgebung am 30.9.2020

Ihre Lügen - unser Zorn!

10 Jahre SCHWARZER DONNERSTAG



Ihre Lügen - unser Zorn!

Wir erinnern an den rechtswidrigen Polizeieinsatz vom 30.9.2010 zur Räumung des Schlossgartens.

Programm am Mittwoch, 30.9.2020:

17.00 Uhr Schweigemarsch vom Schillerplatz zum Hbf
organisiert von den Seniorinnen und Senioren

18.00 Uhr Kundgebung vor dem Hauptbahnhof:
Ihre Lügen - unser Zorn
10 Jahre Schwarzer Donnerstag

Redebeiträge: **Joe Bauer, Dieter Reicherter**
Kabarett: **Jess Jochimsen**
Musik: **Stefan Hiss + Los Santos**
Moderation: **Sidar Carman**

und am Montag, 28.9.:

18.00 Uhr 531. Montagsdemo

- Hannes Rockenbauch – Fraktionsvorsitzender ‚Die Fraktion‘
- Wiltrud Baier – Filmemacherin von BÖLLER UND BROT

19.30 Uhr Theaterhaus:

- «Alarm am Hauptbahnhof – Auf den Straßen von S21»

Mit dem Grimmepreis ausgezeichneten Film von BÖLLER UND BROT



VdDJ: Ch. Schaepe / c/o Umkehrbar e.V. • Kamerastr. 32 • 70182 Stuttgart

Am Abend des 30.9., um 19h

Podiumsdiskussion anlässlich der Ausstellung im Stadtpalais zum Schwarzen Donnerstag



Mit:

- Marc Gegenfurtner, Kulturamtsleiter der Landeshauptstadt Stuttgart, Grußwort
- Armin Käfer (Moderation) im Gespräch mit
 - Daniel Kartmann, Musiker (Teilnehmer an Demonstration am 30.9.2010)
 - Katharina Kraus, Auszubildende, Teilnehmerin am 30.9.2010 an der Schülerdemonstration
 - Dr. Melanie Nagel, „Polarisierung im politischen Diskurs. Eine Analyse dynamischer Wissens- und Diskursnetzwerke am Beispiel von „Stuttgart 21“
 - Dieter Reicherter, ehem. Staatsanwalt und Vorsitzender Richter am Landgericht Stuttgart
 - Prof. Dr. Dieter Rucht, Institut für Protest- und Bewegungsforschung (ipb) Berlin, zugeschaltet
 - Alexander Schlager, Regionalbüroleiter Baden-Württemberg, Rosa-Luxemburg-Stiftung Baden-Württemberg (Teilnehmer an Demonstration am 30.9.2010)

Die Podiumsdiskussion ist eine Ergänzung zur [multimedialen Ausstellung im „Saal Marie“ vom 23. September bis 15. Oktober 2020.](#)

SWR –Themenschwerpunkt Deutsche Bahn

Schwarzer Donnerstag: Stuttgart 21 und der Deutschlandtakt

30. September 2020, 20:15 bis 21 Uhr, SWR Fernsehen, Beitrag von Hermann Abmayr

„betrifft: Showdown am Bahnhof – Stuttgart 21 und der Schwarzer Donnerstag“

*Schlagstöcke, Pfefferspray und Wasserwerfer gegen Schüler*innen und Parkschützer*innen – am 30. September 2010 setzt die Polizei in Stuttgart mehrere Hundertschaften ein, um den Mittleren Schlossgarten von Demonstrant*innen zu räumen, die gegen das Fällen von Bäumen für das Bahnprojekt „Stuttgart 21“ protestieren. Der Polizeieinsatz entgleist, aus dem Tag wird der „Schwarze Donnerstag“ mit vielen Verletzten. Zeitzeugen der Protestbewegung, der Polizei und der Politik schildern ihre Erlebnisse und Eindrücke. Interne Akten, Fotos und Videosequenzen, die dem SWR zum Teil exklusiv vorliegen, helfen zu verstehen, was damals geschah – und warum. Dieser Tag bringt das Land in Aufruhr und als Folge den*

Ministerpräsidenten Stefan Mappus zu Fall – und somit enden mehr als 50 Jahre CDU-Vorherrschaft. Die Dokumentation von Hermann G. Abmayr rekonstruiert den „Schwarzen Donnerstag“, zeigt seine Vorgeschichte und die Folgen. (alles SWR-Programmhinweise)

30. September 2020, 21 bis 21:45 Uhr, SWR Fernsehen

„Baustelle Bahn – Falsche Weichenstellung im Südwesten?“/ Beitrag von Harald Kirchner und Alexander Schweitzer

Der Deutschlandtakt ist das große Versprechen und die Vision, mit der die Bahn zum Verkehrsmittel der Zukunft werden soll. Ein Fahrplan, der im Personenverkehr die größten deutschen Städte in einem 30-Minuten-Rhythmus miteinander verbinden soll. 180 Milliarden Euro sind für den Ausbau der Bahn und der damit erhofften Verdopplung der Fahrgastzahlen in den kommenden zehn Jahren vorgesehen. Doch es gibt Zweifel, ob der Umbau gelingen kann. Der geplante Bahnknoten Stuttgart, zurzeit größte und teuerste Baustelle Europas, erweist sich zunehmend als Nadelöhr, das den Schienenverkehr in ganz Deutschland ausbremsen könnte. Bedarf es weiterer Milliarden, damit der Südwesten auf der Schiene nicht abgehängt wird? Gemeinsam mit SWR Bahnexperte Harald Kirchner reist Filmautor Alexander Schweitzer in das Bahn-Musterland Schweiz und zu problematischen Verkehrsknotenpunkten im Südwesten.

30.9.2020, 19:30 bis 20 Uhr, „SWR Aktuell Baden-Württemberg“

Siegfried Stumpf und der „schwarze Donnerstag“ – zum ersten Mal äußert sich der damalige Polizeipräsident von Stuttgart, Siegfried Stumpf, am Freitag, 25. September, vor laufender Kamera über die Ereignisse von damals. Am Mittwoch, 30. September, ist eine Live-Schaltung zur Demonstration „10 Jahre Schwarzer Donnerstag“ in Stuttgart geplant sowie ein Rückblick auf die Ereignisse. Dabei kommen der schwerverletzte Dietrich Wagner und der von einem Wasserwerfer im rechten Auge getroffene Daniel Kartmann zu Wort.

30. September 2020, 15:05 bis 15:30 Uhr, SWR2 Kulturradio/„SWR2 Leben“

„Wasserwerfer und Tränengas – Die Folgen des Schwarzen Donnerstags in Stuttgart“

Der 30. September 2010 ist als „Schwarzer Donnerstag“ in die Geschichte des Widerstandes gegen „Stuttgart 21“ eingegangen. Der bis dahin meist friedliche Protest wurde durch einen Polizeieinsatz mit Wasserwerfern und Tränengas zum Desaster auf beiden Seiten: schwere Verletzungen von Demonstrant*innen und Passanten, 380 Strafanzeigen gegen Polizist*innen und zwei parlamentarische Untersuchungsausschüsse. Den Kritiker*innen von „Stuttgart 21“ ging es vor allem um fehlende Transparenz und das „Nicht-gehört-werden“ durch die Politik. Was hat sich seitdem im Land verändert? Und welche Narben sind geblieben?

Die Dokumentationen und Beiträge sind nach der Ausstrahlung ein Jahr lang in der ARD Mediathek verfügbar unter www.ardmediathek.de/ard

Außerdem auf **Youtube** im SWR Doku-Kanal unter www.youtube.com/channel/UCK6jlnWA8t-XgUxwZJJHkQA

Seit Wochen permanent gute Beiträge zu 10 Jahre 30.9, davor und danach bei <https://www.kontextwochenzeitung.de/>

OB-Wahl in Stuttgart

Gegen das große Schweigen zu Stuttgart 21

So wie seit Jahren die halbe Stadt zur Großbaustelle mutiert ist und so wie mit jedem „Baufortschritt“ die Defizite des Projekts immer sichtbarer werden, sollte man erwarten, dass S21 das Megathema dieses Wahlkampfes wäre. Pustekuchen. Mit Ausnahme des OB-Kandidaten Hannes Rockenbach meiden alle aussichtsreichen Kandidat*innen das Thema. Verständlich bei dem, was sie der Stadt mit S21 eingebracht haben. Und die beiden Stuttgarter Zeitungen lassen sie mit dieser Politik des Totschweigens gewähren. Getreu der Devise von StZ Lokalchef Sellner, man dürfe keine alten Wunden aufreißen. Der Konflikt sei ja befriedet.

Um sie damit nicht durchkommen zu lassen, hat das Aktionsbündnis 10 Fragen zu Stuttgart 21 an die Kandidat*innen geschickt und um Antwort bis zum 3. Oktober gebeten.

Um dem Nachdruck zu verleihen hat das Bündnis ein Bürgerflugblatt in sehr großer Auflage drucken lassen mit ...

**10 Fragen zu Stuttgart 21,
die Sie Ihrer/Ihrem OB-
Kandidat*in stellen sollten!**

Der Flyer³ (s. Anlage) verbindet naheliegende Fragen zu Stuttgart 21 mit kurzen Infos zum jeweiligen Thema. Er ist ab Freitagmittag an der Mahnwache und dann bei der Montagsdemo und der großen Demo zum 30.9. zum WEITERVERTEILEN, wo immer es geschickt ist, abholbar. Auch gut zusammen verteilbar mit dem Flyer zum 30.9.

Bundesrechnungshof legt nach gegen S21

Der Schuss vor den Bug

Der Ton wird rauer, den der BRH nach wiederholtem Ignorieren seiner Hinweise durch Scheuers Verkehrsministerium anschlägt. Es sind vor allem drei Punkte, die hier als spektakulär anzusehen und eine Steilvorlage für die Kritiker*innen des Projekts sind:

Vor allem zeigt sich der BRH empört über die Weigerung des Verkehrsministeriums, die ihm rechtlich zustehende Verantwortung für das Projekt zu übernehmen. Kritisiert wird, dass Stuttgart 21 weiterhin als eigenwirtschaftliches Projekt missverstanden werde, obwohl die Risiken für den Bundeshaushalt unmittelbar oder mittelbar enorm sind, weil massive Defizite der DB aufzufangen sind.

Zweitens wird vor weiteren massiven Kostensteigerungen und Zeitverzögerungen gewarnt.

Und drittens werden Vorschläge unterbreitet, ganze Bauabschnitte zu canceln. Ausdrücklich benannt wird hier die Flughafenanbindung.

Die wichtigsten Sätze aus der Stellungnahme:

„Der Rechnungsprüfungsausschuss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages (Rechnungsprüfungsausschuss⁴) forderte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) seit Februar 2017 wiederholt auf, die Baumaßnahme und die Gesamtfinanzierung des Projekts Stuttgart 21 zuwendungsrechtlich begleitend zu überwachen. Das BMVI kam dieser Aufforderung bislang nicht nach.“

³ Das Layout des Bürgerflugblatts ist Edgar Bayer zu danken.

⁴ Der Rechnungsprüfungsausschuss hatte sich den Forderungen des BRH angeschlossen

„Auch nach nochmaliger Stellungnahme des BMVI widerspricht der Bundesrechnungshof dieser Auffassung. Die mit den EIU geschlossene Einzelvereinbarung räumt dem BMVI ausdrücklich erweiterte Informations- und Prüfungsrechte für das Gesamtprojekt ein. Es muss nun endlich den Forderungen des Rechnungsprüfungsausschusses nach eine begleitenden Überwachung nachkommen.“

„Die DB AG wird ggf. mehr als 5 000 Mio. Euro finanzieren müssen. Dies lässt auch gravierende Folgen für das Bestandsnetz befürchten..... Der Bundesrechnungshof hält es für erforderlich, Risiken, Termine, Kosten und Gesamtfinanzierung des Projekts Stuttgart 21 sowie die Notwendigkeit der noch ausstehenden Projektteile neu zu bewerten. Das BMVI sollte seine bisherige „laissez-faire-Haltung“ aufgeben und aktiv werden.“

„Der Einwand des BMVI, eine begleitende Erfolgskontrolle bzw. Prüfung des Einzelvorhabens würde das Zielnetz des Bundesverkehrswegeplans und die Realisierung des Bedarfsplanvorhabens in Frage stellen, geht fehl. Er spricht für ein grundsätzliches Missverständnis der Rechtslage und ist ein Zeichen dafür, dass selbst das BMVI das Projekt S 21 nicht mehr für verkehrsbedeutsam hält.“

„Das BMVI verstößt gegen das Haushaltsrecht, indem es auf die begleitende Überwachung der Gesamtfinanzierung und der Baumaßnahme des Projekts Stuttgart 21 verzichtet.“

„Das BMVI missachtet fortgesetzt die Forderungen des Rechnungsprüfungsausschusses.“

Sicht des BMVI: „Sollten weitere Kostensteigerungen den Finanzierungsbedarf für Stuttgart 21 erhöhen, würden die Eigenmittel des DB-Konzerns stärker belastet. Gleiches gelte, falls sich die Projektpartner nicht an den Mehrkosten beteiligen. Dies würde sich auf die wirtschaftliche Lage des DB-Konzerns auswirken. In diesem Fall sei zunächst der Vorstand der DB AG verantwortlich, Lösungen für die Deckung des Finanzbedarfs des DB-Konzerns zu erarbeiten.“

„Der Bundesrechnungshof sieht in dem Projekt Stuttgart 21 bedeutende finanzielle Risiken für den Bundeshaushalt und für den Zustand der Eisenbahninfrastruktur des Bundes.“

„Nach Einschätzung des Bundesrechnungshofes ist aufgrund des bisherigen Projektverlaufs und der überhitzten Marktpreissituation zu befürchten, dass diese Risiken den Finanzbedarf erhöhen und die Inbetriebnahme verzögern. Die beschriebenen Risiken dürften nach Einschätzung des Bundesrechnungshofes die Kosten über den aktuellen Gesamtwertumfang von 8 200 Mio. Euro hinaus steigen lassen.“

Bisher waren die Angaben zum Finanzierungsbedarf des Projekts Stuttgart 21 nicht verlässlich. Vielmehr erhöhte die DB AG den Gesamtwertumfang in zehn Jahren schrittweise auf mehr als das 2,5-fache. Ein weiterer Anstieg zeichnet sich nach Einschätzung des Bundesrechnungshofes bereits ab. Ein solcher wäre für die DB AG wirtschaftlich nicht tragbar. Für eine verlässliche Finanzplanung ist eine Neubewertung des Gesamtwertumfangs dringend erforderlich.

Angesichts dringend notwendiger Ersatzinvestitionen und eines Nachholbedarfs von rund 50 000 Mio. Euro lässt dies gravierende Folgen für das Bestandsnetz befürchten.

Wegen der Verzögerungen beim Hauptbahnhof und bei der Flughafenanbindung hat der Bundesrechnungshof Zweifel, dass die Inbetriebnahme im Dezember 2025 realistisch ist

Der Bundesrechnungshof hält es für erforderlich, Risiken, Termine, Kosten und Gesamtfinanzierung des Projekts Stuttgart 21 neu zu bewerten.

Der BRH " hat außerdem empfohlen, die Notwendigkeit der noch ausstehenden Projektteile Stuttgart 21 zu bewerten und gegebenenfalls in Betracht zu ziehen, den Umfang des Projekts zu verringern und geplante Projektteile kostengünstiger umzusetzen. "

Das BMVI hat auch die Notwendigkeit befürwortet, noch ausstehende Projektteile zu bewerten und ggf. den Projektumfang zu verringern, z. B. bei der Flughafenanbindung.

Das BMVI sollte seine bisherige „laissez-faire-Haltung“ aufgeben und aktiv werden, um noch vermeidbaren Schaden von dem DB-Konzern abzuwenden.

Kurzfassung des BRH –Berichts:

<https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/produkte/beratungsberichte/2019/2019-bericht-haushaltsrelevante-risiken-des-projektes-stuttgart-21>

BRH-Bericht ohne Schwärzungen - dafür "Rötungen", s. Anlage

Thomas Wüpper in StZ/N berichtet als Erster:

www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.stuttgart-21-ministerium-bremst-veroeffentlichung-s-21-kritik-der-pruefer-unter-verschluss.27d7afa0-9f6b-4253-a19f-cef00338c891.html

www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/bundesrechnungshof-s21-104.html

(Auf der Seite (im Foto) auch ein 2-Min.-Video dazu)

Offenbarungseid auf den Fildern und die ...

Pirouetten des Professor Heimerl

„So langsam wird’s unübersichtlich“ – so steigt Oliver Stenzel in seinem Kontext-Beitrag über die verkehrspolitischen Purzelbäume der S21- Strategen ein:

<https://www.kontextwochenzeitung.de/politik/485/die-pirouetten-des-professors-6868.html> . Nach Lektüre seines Textes wird’s allerdings sehr übersichtlich: An zwei besonders neuralgischen Punkten des Projekts stellen neue Vorschläge nichts Anderes als den verkehrspolitischen Offenbarungseid von Stuttgart 21 dar:

- Der eine Vorschlag kommt von den alten Prolern, vorgetragen vom Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium Steffen Bilger aus Ludwigsburg. Er stellt einen neuen Megatunnel auf den Fildern vor, womit er - ohne es natürlich zu sagen - der alten Kritik Recht gibt, dass der Mischverkehr auf der Fildertrasse niemals funktionieren wird. Hinter diesem Vorschlag versammelt sich gerade auch die Region Stuttgart mit ihrer CDU-Mehrheit.
- Der andere Vorschlag stammt von dem wendigen Professor Heimerl und fällt bei den neuen Prolern auf Zustimmung. Weil es allmählich dämmert, dass der geplante Tiefbahnhof, bahnrechtlich ja nur eine Haltestelle, die versprochene Leistungsfähigkeit nicht bringen wird, soll es jetzt ein zusätzlicher unterirdischer Ergänzungsbahnhof richten. Allein das Abenteuerliche dieser Idee müsste bei unabhängigen Medien einen Aufschrei auslösen. Erneut wird einem Schlüsselargument der Bürgerbewegung, der Kritik an der Kapazität von S21, Recht gegeben. Statt einzuräumen, dass hier Milliarden für ein fehlgeplantes Projekt ausgegeben wurden und weiter ausgegeben werden sollen,

wird dem Publikum diese weiter Unsummen verschlingende Zumutung als Verbesserung von S21 verkauft.

Schlauer Leserbrief zum neuen Tunnelwahnsinn

Aus Stuttgart 21 wird Stuttgart 41

In welchen zeitlichen Dimensionen bei dem aus dem S21-Hut gezauberten nächsten Mega-Tunnel zu rechnen ist, beschreibt ein kluger Leserbrief von Wolfgang Roth in der Böblinger Kreiszeitung: www.krzbb.de/krz_53_111899615-13-Stuttgart-21-wird--Stuttgart-41.html

Dieselskandal, der Fall Wirecard – und der S21-Skandal?

Reihen-Versagen der Kontrollbehörden

Fünf Jahre ist es her, dass der Dieselskandal die Republik erschütterte und die deutsche Autoindustrie in eine längst nicht überwundene Krise stürzte. Weil man weiß, dass kapitalistische Unternehmen bei der Verfolgung ihrer Profitinteressen bisweilen auch kriminelle Umwege gehen (oder Abkürzungen nehmen), gibt es in einem Rechtsstaat Kontrollbehörden. Im Betrugsskandal der Autoindustrie war das Kraftfahrzeugbundesamt die zuständige Kontrollbehörde, die sich - statt den Betrügern das Handwerk zu legen - über den Tisch hat ziehen lassen oder bewusst weg geguckt hat.

Am 22. Juni diesen Jahres das nächste Kontrollversagen: Wirecard, ein DAX-notierter Elite-Konzern in der deutschen Unternehmenslandschaft, räumt Bilanzfälschungen in Milliardenhöhe ein und geht kurz darauf pleite. Hier war es nicht nur Ernst&Young (EY), die den Jahresabschlüssen von Wirecard immer gute Noten erteilt hatten, sondern letztlich die hier zuständige Kontrollbehörde BaFin, die sich hat über den Tisch ziehen lassen oder bewusst weggeguckt hat.

Gute Hintergrundinfos zum Versagen der Finanzaufsicht bei Wirecard auf der von Gerhard Schick initiierten Initiative/website „Finanzwende“:

www.finanzwende.de/blog/der-fall-von-wirecard-und-seine-lehren-fuer-die-finanzaufsicht/?L=0

Wann schaut mal jemand dem Eisenbahnbundesamt auf die Finger, das trotz Warnungen des Bundesrechnungshofs und eines wahren Argumente-Bombardements der S21-Gegner*innen eine Betriebsgenehmigung nach der anderen für ein in der Sache längst gescheitertes Projekt durchwinkt und eine Sondergenehmigung nach der anderen erteilt. Als Beispiele seien nur genannt die Betriebsgenehmigung für den Mischverkehr auf der Fildertrasse, der sich jetzt als großer Planungsfehler bestätigt, oder die Genehmigung für eine Rekord-Gleisneigung von 15 ‰ im Tiefbahnhof, die sechsfach über dem bahnrechtlichen Sollwert liegt.

Der Comic zur Strategie der „Verbesserung“ von Stuttgart 21

Der Trick ist, nie auszusteigen!



„Die Wirtschaftlichkeit des Projekts stellt sich jetzt anders dar. Wir müssen aussteigen.“

„Wenn wir jetzt aussteigen, haben wir die 10 Mio \$, die wir schon ausgegeben haben, verschwendet.“

„Und wenn wir später aussteigen?“

„Der Trick ist, nie auszusteigen.“

Überraschung

Lenks Groß-Skulptur ab Oktober in Stuttgart

Nach langem Ringen, weniger auf offener Bühne, mehr in vielen politischen Gesprächen⁵, ist es gelungen, die Verwaltungsspitze für die Aufstellung der gut 10 m großen Skulptur zu gewinnen. Viele Jahre, intensiv in den letzten beiden, hat Lenk in seiner großen Werkhalle in Bodmann am Bodensee an diesem Denkmal für die "Irrfahrt von Stuttgart 21", auch „Chronik einer Entgleisung“ genannt, gearbeitet.



So ähnlich?

⁵ Dank hier besonders an Bernd Spellenberg, Winnie Wolf und Doris Zilger

Die kaum noch erwartete positive Entscheidung wurde den Fraktionsvorsitzenden im Gemeinderat am 23. September mitgeteilt. Die Aufstellung erfolge nach aktuellem Stand noch im Oktober. Die Skulptur werde auch am vorgesehenen Platz, dem Stadtpalais aufgestellt.

Es handelt es sich – wie von Peter Lenk beantragt – um eine Aufstellung und Ausstellung befristet bis zum 31. März 2021 (wo die Skulptur danach platziert werden wird, ist noch offen). Bei vergleichbaren Vorhaben der Lenk'schen Kunstwerke fand sich später an anderer und guter Stelle ein Platz auf Dauer.

Es wird also nicht nur eine Website (<https://lenk-in-stuttgart.de/>) mit diesem Namen, sondern auch die Realität „Lenk in Stuttgart“ geben. Diese Entscheidung fällt inmitten des aktuellen Wahlkampfs um das Amt des Oberbürgermeisters. Sie erfolgt zehn Jahre nach dem „Schwarzen Donnerstag“, dem brutalen Polizeiangriff auf friedliche Demonstrierende am 30. September 2010, und zehn Jahre nach der manipulativen „Schlichtung“ mit Heiner Geißler – also zu einem Zeitpunkt an dem Stuttgart 21 hoch auf die politische Agenda rückt.

Mit dem Schwertransport nach Stuttgart und der Aufstellung des „schwäbischen Laokoons“ kommen weitere Kosten auf Lenk zu. Das von der Kampagne für die Aufstellung des „Lenkmals“ gesetzte Spendenziel ist noch nicht ganz erreicht. Bitte weiter spenden auf:

Sonderkonto Dr. Winfried Wolf

Konto: MBS / BFS e.V. / IBAN DE04 1605 0000 3527 0018 66

Was die DB mit unwürdigen Tricks zu verhindern suchte:

Brandschutz wird jetzt doch vor dem VGH verhandelt

Seit April 2018 ist die Klage von Dipl.-Ing Hans Heydemann gegen das Eisenbahnbundesamt anhängig. Im Rahmen der 18. Planänderung zu PFA 1.1 (Bahnhof) geht es vor allem um den Vorwurf des unzureichenden Brandschutzes. Auf der 530. Montagsdemo konnte Hans Heydemann den Erfolg verkünden: die Klage wird zugelassen. Der Brandschutz im geplanten Tiefbahnhof wird verhandelt. Zu den Attacken des DB Rechtsanwalts Schütz gehörte u.a., Heydemann das Klagerecht abzuspochen, da er ja nicht schwer behindert sei, wie seine Auftritte auf den Montagsdemos bewiesen.

Video: <https://youtu.be/MWj1EpkZjNo>

Redetext: www.bei-abriss-aufstand.de/2020/09/21/der-s21-brandschutz-und-die-arroganz-der-macht/#more-68871

Auch wenn nur 13 Plätze zugelassen sind, ist eine Unterstützung vor Ort hilfreich. Termin 30.9. 11h VGH Mannheim, Schubertstr.11.

Ingenhoven vs Kuhn bei der Eröffnung des U-Bahn-Halts Staatsgalerie

Tritt vors Schienbein

Ziemlich pampig, wie Ingenhoven, seines Zeichens irgendwas zwischen Stararchitekt und großem Blender, anlässlich der Eröffnung der verlegten der U-Bahn-Haltestelle Staatsgalerie Stuttgarts OB Kuhn angeht: www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/sendung-1930-uhr-vom-1192020-100.html Min 13.30 bis 16h. Der habe gepennt, verweigere Gespräche, hätte längst das Bahnhofsumfeld planen

müssen. Die passende Antwort auf diese Attacke wäre gewesen: „Das hätte ich ja gern gemacht, wenn Sie nicht eine so miserablen Bahnhofplanung abgeliefert hätten, die so nie funktionieren wird“. Wie soll z.B. der geplante City-Ring⁶ geschlossen werden, der Voraussetzung für die Sperrung des Autoverkehrs vor dem Bahnhof ist, wenn an andere Stelle (Wolframstraße) ein wichtiges Teilstück noch lange durch S21-Baustellen blockiert ist. Aber eine solche Antwort kann Kuhn nicht geben, weil er ja als vom großen Gegner des Projekts zum Neo-Proler mutiert ist. S21 kritisieren geht nicht mehr. Also beißt Kuhn die Zähne zusammen, lobt den Meister und seine U-Bahn-Haltestelle – und inszeniert ein neues Täuschungsmanöver, nämlich den Imagetransfer von einem gelungenen Einzelteil aufs missratene Ganze. Und das geht so:

Bei aller Kritik z.B. an den auch hier wieder verbauten Massen von Beton, kann man der neuen Haltestelle mit ihrer weit geschwungenen Öffnung zum Schlossgarten eine architektonische Eleganz nicht absprechen. Es ist aber keineswegs „Klein-Stuttgart21“ wie glauben gemacht werden soll, sondern verkehrlich völlig unabhängig von S21. Die Verbindung zu S21 besteht nur darin, dass die Haltestelle wegen S21 verlegt werden musste (damit die Tiefbahnhofgleise darunter durchgeführt werden konnten). Wenn S21 der Grund ist für den Neubau der Haltestelle, so ist die Haltestelle noch lange keine Teil von S21.

Die Nummer mit dem Imagetransfer ist keine neue PR-Strategie. Seit langem wird sie auch beim Thema Kelchstützen praktiziert. Auch hier wird man, trotz mancher Angriffspunkte, nicht anstehen, diese als bautechnische Meisterleistung anzuerkennen. Aber auch hier führt der Rückschluss aufs Ganze in die Irre. Was nutzt die tollste betontechnische Meisterleistung, wenn sie Element eines destruktiven Ganzen ist, nämlich eines viel zu kleinen, gefährlichen und klimawidrigen Bahnhofs ist. Fehlgeleitete Ingenieurskunst!

Meisterlich wie Angelika Linckh auf der 529. Montagsdemo Kuhns durchsichtiges Manöver sezziert:

„Die Stuttgarter Presse übertrifft sich seit ein paar Tagen ständig darin, die neue Haltestelle Staatsgalerie als kleinen „Bruder des Tiefbahnhofs“ zu feiern. Der grüne Oberbürgermeister entblödete sich nicht einmal folgende Aussage zu machen: Er sei von der Haltestelle sehr, sehr begeistert, weil sie sich von der (Zitat) „alten, unterirdischen Haltestelle absetzt, die angstbesetzt“ gewesen sei.

Das Eis muss schon sehr dünn geworden sein, auf dem sich die Stuttgart21-Befürworter bewegen, wenn Ihnen nicht einmal mehr auffällt, dass sie gerade dabei sind, den funktionierenden, nicht angstbesetzten oberirdischen Bahnhof für eine angstbesetzte unterirdische Haltestelle zu zerstören!“

Herr Kuhn hätte auch einmal kräftig ausschreiten können und hätte festgestellt, dass die Bahnsteigbreite auf der kleinen U-Bahnhaltestelle mit ca. 11m größer ist als bei Stuttgart 21, wo sich viele Hundert Reisende und Wartende aufhalten würden.

Minh Schredle schön in Kontext „Über die Schönheit des Unnahbaren“ in:
www.kontextwochenzeitung.de/schaubuehne/495/u-halt-staatsgalerie-6999.html

⁶ .. der im Umstiegskonzept sofort realisierbar ist

Stadtbibliothek versteckt, Verantwortung versteckt

Wem ist eigentlich die vermurkste Planung des Europaviertels zu verdanken?

Keiner mag die wild durcheinander gebaute Architektur des Europaviertel auf dem damaligen Güterbahnhofsgelände. Alle distanzieren sich, keiner will's gewesen sein. Auf dem Rosensteingelände wolle man natürlich alles ganz anders machen. Irgendwie ist das, was jetzt steht - Investorenarchitektur, spektakuläre Solitäre, verwirklichte Architekt*innenträume auf Kosten des Ganzen - einfach so über uns gekommen.

Etwas Licht ins Dunkel der Entstehungsgeschichte dieses Viertel und seiner Bebauungspläne bringt jetzt ein Beitrag von Martin Haar in der Beilage „Aus den Stadtteilen“ der Stuttgarter Zeitung.

Zu Wort kommt u.a. Peter Pätzold, in der Entscheidungsphase Fraktionsvorsitzender der Grünen in einer faktischen Koalition mit der CDU, damals unter Michael Föll. Pätzold bemüht sich die Sache als eine Verkettung von bürokratischen Sachzwängen darzustellen, einem undurchsichtigen Geschwurbel aus Baurichtlinien, begrenzten Bauhöhen, die wieder erweitert wurden und leider, leider am Ende die Stadtbibliothek umbaut von viel höheren dominierenden Investorenbauten hat untergehen lassen.

Haar hat offensichtlich weiter recherchiert, hat ehemalige Stadtplaner und einen whistleblower zu Wort kommen lassen, der aufzeigt, dass es sehr wohl Eingriffsmöglichkeiten gegeben habe, den verhängnisvollen Lauf der Dinge zu stoppen. Entscheidend war dann der Baubeschluss des Gemeinderats 2008, der die jetzt realisierte Planung durchgewunken hat – unter dem Jubel der Mehrheitsfraktionen schwarz und grün. Eine der drei Gegenstimmen kam von Hannes Rockenbauch, der damals laut Protokoll, von StZ zitiert sagte: „Ich verstehe nicht, wie wir als Gemeinderat es zulassen können, dass diese Bibliothek nackt in einem reinen Kommerzghetto steht“.

Die Aufarbeitung von Verantwortung ist der erste Schritt zur Besserung. Bei S21 steht sie noch völlig aus.

Rosenstein & Klima

Den Schuss nicht gehört

Zwei Umweltaktivist*innen, die eine vom Nabu (Kristin Wedekind), der andere vom BUND (Jürgen Franke) haben in einer Präsentation vor dem Vaihinger Bezirksbeirat umfangreiches Material, teils von der Abteilung Stadtklimatologie im Rathaus, zusammengestellt, das zeigt: der Klimawandel in Stuttgart vollzieht sich noch schneller als im globalen Maßstab. „Die Daten der Messstelle am Rotebühlplatz in der Stuttgarter Innenstadt zeigen, dass sich die zu erwartende Höchsttemperatur in den vergangenen 21 Jahren von 36 Grad auf knapp 38 Grad erhöht hat. Das ist ein Plus von mehr als 1,5 Grad und liegt über der menschlichen Körpertemperatur. Stuttgart bekomme „Fieber“, sagen Wedekind und Franke. Zudem ist die Zahl der sogenannten warmen Tage, an denen die Temperatur auf mindestens 25 Grad steigt, in den vergangenen 20 Jahren von 84 auf 116 gestiegen“ so zitiert die Stuttgarter Zeitung /Aus den Stadtteilen am 22.9. die beiden Expert*innen.

Als Gründe für die überdurchschnittlich negative Entwicklung in Stuttgart machen die beiden die Kessellage der Stadt, „vor allem die immer geringeren Niederschlagsmengen und die immer weitergehende Bodenversiegelung aus: Stuttgart macht sich seine Hitze selbst“.

Wer ist da Stuttgart, möchte man nachfragen? Wer hat den Schuss nicht gehört? Wer macht unbeirrt weiter mit blindem Wachstum, Autokultur, Betonorgien – oder eben Bodenversiegelung allerorten.

Vielleicht sollte der BUND seine guten Kontakte in die grünen Rathausspitzen nutzen und Herrn Kuhn und Herrn Pätzold diese verdienstvolle Studie aus den eigenen Reihen zugänglich machen. Denn die beharren darauf, die mikroklimatisch wichtigen Böden des Rosensteinareals mit Bebauungen zu versiegeln und überbieten sich mit immer neuen Tunnel- d.h. Betonprojekten.

Kandidat*innenbefragung der Stuttgarter Zeitung zum Thema Wohnen

Die Fans der Rosensteinbebauung auf Tauchstation?

Offen für die alte Betonpolitik wohl ist wohl Martin Körner von der SPD als Einziger der OB-Kandidaten: „Beim größten Projekt der Innenentwicklung, dem neuen Rosensteinquartier, darf es nicht zu weiteren Verzögerungen kommen.“

Veronika Kienzle als Grüne OB-Kandidatin verliert auf die Frage der Stuttgarter Zeitung nach ihrer Strategie gegen Wohnungsnot kein Wort zur Bebauung Rosenstein. Ebenso wenig Frank Nopper, OB-Kandidat der CDU. Das ist immerhin bemerkenswert, wo doch für die CDU und die Stuttgarter Grünen die Bebauung des Gleisvorfelds immer der Schlüssel zur Lösung der Wohnungsfrage war. Auch SPD-Dissident Marian Schreier hält sich raus beim Thema Rosenstein.

Klartext unter den aussichtsreichen Kandidat*innen dazu nur von Hannes Rockenbauch: „Bauen auf der grünen Wiese oder im Rosensteinquartier ist für mich ein klimatisches No-Go“

Unter den wenig chancenreichen Einzelbewerber*innen äußern sich kritisch zur Rosenstein-Bebauung Andreas Engelhard: „Das Rosensteinviertel sollte erst einmal auf Eis gelegt werden, zumindest so lange, bis sicher ist, dass S 21 tatsächlich funktioniert und die Schienen etc. nicht mehr benötigt werden.“ und Werner Ressedorf: „Ich bin gegen die Bebauung des Rosenstein-Viertels. Keine weitere Versiegelung des Bodens“

Fahrradklimatest 2020 des ADFC

Das kleine Plebiszit zur Lage des Radverkehrs in Stuttgart (21)

Seit Jahren ist Radfahren in Stuttgart eine sehr getrübt Freude. Baustellen, Umleitungen, gefährliche Passagen – und bei einer Realisierung von S21 sieht die Zukunft finster aus: Für Rollstuhlfahrer, Ältere, Familien mit Kindern und Kinderwagen werden der viel zu kleine Bahnhof und die engen Bahnsteige für Radler*innen zum Horror. Viele Bürger*innen haben in Zeiten von Corona und drohenden Klimakollaps das Rad wieder entdeckt, aber die städtische Radinfrastruktur hinkt dem hoffnungslos hinterher.

Natürlich gibt es auch Verbesserungen. Oft wird dabei aber viel Geld in spektakuläre singuläre Projekte gesteckt, die dann wieder auf Autopisten oder in Fußgängerbereichen enden. Das erinnert an die Bahn, die auf Hochgeschwindigkeitsstrecken setzt und jahrelang Strecken, Weichen und Bahnhöfe stilllegte, wodurch die Netzgeschwindigkeit sich eher verschlechterte.

Wo das grün regierte Stuttgart im Vergleich mit anderen Städten steht, lässt sich aus dem Fahrradklimatest des ADFC ersehen, der jetzt wieder angelaufen ist: <https://fahrradklima-test.adfc.de/teilnahme>
Bis jetzt rangierte Stuttgart da eher im hinteren Drittel.

Schade, dass die Ergebnisse der bis Ende November laufenden Abfrage nach der wissenschaftlichen Auswertung erst im nächsten Frühjahr bekannt gegeben werden. Sie wären sicher eine weitere gute Entscheidungsgrundlage für die OB-Wahl. Dennoch: mitmachen! Immerhin ist der Test ein kleines Plebiszit zur Situation des Radverkehrs in Stuttgart.

Neues Logo des Aktionsbündnisses

Bündnis bleibt oben

K21



Das alte Logo des Aktionsbündnisses war nicht schlecht und erst recht nicht falsch. Es stammt aus der Gründungszeit des Bündnisses 2006 und bezieht sich auf das schon zuvor erarbeitete Konzept Kopfbahnhof 21. Der Ansatz, eine Alternative zu bieten, ist weiter Grundprinzip der Bürgerbewegung gegen S21 und des Aktionsbündnisses. Wir fordern weiter den Erhalt des Kopfbahnhofes, aber das alte K21-Konzept ist inzwischen weiterentwickelt zum Umstieg 21.

Logos sind Geschmacksfragen, vor allem aber Fragen der Identität und Ziele. Nach langer Diskussion gab es Konsens im Aktionsbündnis, dass ein neues Logo drei Elemente enthalten sollte:

- Gegen Stuttgart 21. In Kombivarianten und erst recht in den sog. S21-Verbesserungen von S21 sieht das Aktionsbündnis keine Lösungen.
- Oben bleiben! Erhalt des Kopfbahnhofs! Umstieg auf Basis der jeweiligen Bauentwicklung!
- Das Aktionsbündnis ist Teil und Ausdruck der Bürgerbewegung gegen Stuttgart 21

Das alles zusammen in einem Logo auszudrücken, ist schon fast eine Zumutung für einen Grafiker. Uli Stübler hat es hingekommen.

& viele Grüße von Werner