

TUNNELBLICK

Neues vom dümmsten Bahnprojekt der Welt – Sammelband, Ausgabe 1 bis 26



Stuttgart 21

Fakten, Analysen, Kommentare

Themenübersicht Tunnelblick Nr. 1–26

- Nr. 01: »Liebe Freundinnen und Freunde der Aufklärung und der Vernunft«**
Plädoyer gegen den Abriss des Südflügels und die Rodung des Mittleren Schlossgartens
- Nr. 02: Keine Politik der vertrockneten Erde!**
Das Grundwasser»management« gefährdet das Mineralwasser
- Nr. 03: Rettet den Schlossgarten und seine Bewohner!**
Naturschutz und Artenvielfalt im Park
- Nr. 04: Murks21: die Katastrophenplanungen der Deutschen Bahn**
Technische Probleme und fehlende Genehmigungen
- Nr. 05: Der grüne Sündenfall?**
Appell an den Ministerpräsidenten: »Noch ist Zeit, umzusteuern.«
- Nr. 06: Finden Sie die 248 Unterschiede!**
Die Rodung des Mittleren Schlossgartens
- Nr. 07: »Ein Betrug von historischem Ausmaß«**
Der »Stresstest« für Stuttgart 21 wurde manipuliert
- Nr. 08: Was der Kopfbahnhof wirklich kann**
Leistungsfähigkeit und Potenziale des Stuttgarter Kopfbahnhofs
- Nr. 09: Was tun?**
Ermutigung zum Widerstand
- Nr. 10: Weniger Druck = mehr Dreck**
Stuttgart 21 gefährdet das Mineralwasser
- Nr. 11: Polizeireform – ja bitte!**
Kennzeichnungspflicht für Polizeibeamte jetzt!
- Nr. 12: Der Preis der Macht**
Die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm, Teil 1: politische Hintergründe
- Nr. 13: Fast alles hat ein Ende ...**
Die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm, Teil 2: Lärmschutz und andere »Nebensächlichkeiten«
- Nr. 14: Vorhang auf zum Filderdialog!**
Der Filderdialog, Teil 1
- Nr. 15: Das Filder-Bauernopfer**
Der Filderdialog, Teil 2
- Nr. 16: Gefahr im Tunnel**
Thema Tunnelsicherheit
- Nr. 17: Der Bock als Gärtner**
Günther Oettingers Enerdschi-Turn
- Nr. 18: Ein Park ist ein Park ist ein Baugebiet**
Der Rosensteinpark – über Grünanlagen in der Stadt und den Umgang mit ihnen
- Nr. 19: Stuttgart 21 – einfach RÄTSEL-haft**
Sommer, Sonne, Stuttgart 21
- Nr. 20: Stuttgart 21 und das Phänomen der Schräge**
Der Tiefbahnhof ist ein Schrägbahnhof
- Nr. 21: Stuttgart 21 – rutscht wie geschmiert**
Grundwasser manipulation und die Folgen für das Kernerviertel
- Nr. 22: Schwarzer Donnerstag**
Zweiter Jahrestag des gewaltsamen Polizeieinsatzes vom 30.9.2010
- Nr. 23: Häuslebauers Alptraum**
Stuttgart 21 und die Konsequenzen für Immobilienbesitzer und Mieter
- Nr. 24: Im Schatten von Stuttgart 21**
Die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm, Teil 3: das Obere Filstal
- Nr. 25: Tödlicher Rauch**
Mangelhafter Brandschutz im Tiefbahnhof
- Nr. 26: Die schöne neue Welt der Volksabstimmung**
Wie die Politik Widerstand bekämpft

Liebe Leserinnen und Leser,

es ist gerade einmal ein Jahr her: Einige Esslinger Stuttgart-21-Gegner wollten das Fiasko bei der Volksabstimmung nicht hinnehmen und dem drohenden Abriss des Südflügels und der Rodung des Mittleren Schlossgartens etwas entgegensetzen. Ein Mitglied der Esslinger Initiative gegen S 21 fing an, zweiseitige Texte zu schreiben, ein anderer druckte sie auf seinem alten Laserdrucker. Zu dritt begannen sie, diese selbst produzierten Flyer am Esslinger Bahnhof an die Passanten zu verteilen – immer frühmorgens am Donnerstag. Die Verteilaktionen war sehr erfolgreich, die Fahrgäste interessierten sich für diese Informationen. So entstand die Idee, den Informationsblättern ein einheitliches und wiedererkennbares Gesicht zu geben. Dies war die Geburtsstunde des Tunnelblicks.



Der Tunnelblick ist ein Medium der Straße – von der Basis für die Basis, ohne Umwege und authentisch. Er ist klein, schnell und tagesaktuell. Der Tunnelblick richtet sich in erster Linie an diejenigen, die tagtäglich die Bahn nutzen: Pendler, Schüler und Bahnfahrer aus Überzeugung. Bedeutsam scheint er aber auch für die Selbstaufklärung und Selbstvergewisserung der Bürgerbewegung. Wer auf der Montagsdemo verteilt, hat leichtes Spiel und bekommt immer viel Anerkennung.

Am 20. Januar diesen Jahres erschien die erste Ausgabe. Alles Weitere entwickelte sich irgendwie – und zwar in eine Richtung, die niemand so erwartet hätte. In der ersten Zeit machte das Redaktionsteam vor allem wichtige Reden der Montagsdemonstrationen einer breiteren Leserschaft zugänglich. Seit einiger Zeit werden die Texte in ungezählten Nächten und Wochenenden selbst produziert. Ohne die professionelle Unterstützung unseres »Chefredakteurs«, der für den letzten Schliff sorgt, und ohne begabte Hobbygrafiker ginge es allerdings nicht.

Längst ist das Esslinger Verteilerteam am frühen Donnerstagmorgen eine feste Größe am Esslinger Bahnhof geworden. Von vielen Bahnnutzerinnen und -nutzern wird die zweiwöchentlich erscheinende Mini-zeitung bereits erwartet. Auch in Stuttgart und bis weit in die Region hinein wird der Tunnelblick von engagierten Projektgegnerinnen und -gegnern regelmäßig verteilt. Von Pforzheim bis München(!), von Heilbronn bis Tübingen sind inzwischen sicherlich 50 – vielleicht auch mehr – Verteiler an den Bahnhöfen unterwegs. Mal verteilen sie nur 100, manchmal 1.000, manchmal sogar 3.000 Tunnelblicke auf einen Schwung. Mittlerweile sind wir bei Nummer 26 und einer Erstaufgabe von bis zu 15.000 Stück pro Ausgabe angekommen. Die Gesamtauflage lässt sich kaum noch schätzen; mit zahlreichen Nachdrucken liegt sie inzwischen bei weit über 300.000 Exemplaren.

Das alles ist zwar beachtlich, klingt aber nicht gerade nach einem Jubiläum. Warum dann also ein Sammelband? Eine nostalgische Anwendung des Redaktionsteams? Gedacht als Abschluss eines interessanten, manchmal nervenaufreibenden Schreibprojektes im Jahr 2012? Nein, dieser Sammelband ist uns wichtig, weil sich erst im Überblick der bisher erschienenen Ausgaben die gesamte Tragweite der Fehlplanungen und Mängel von Stuttgart 21 zeigt. Und weil gerade dadurch deutlich wird, wie Bahn und Politik damit umgehen. Diese Dokumentation ist uns ein Herzensanliegen, ebenso wie der Tunnelblick selbst.

Oben bleiben!

Die Tunnelblick-Redaktion

PS: Dieser Sammelband ist an der Stuttgarter Mahnwache, am Esslinger Infostand und auf den Montagsdemos gegen eine Spende zu haben. Sämtliche Spenden werden ausschließlich zur Finanzierung der bei der Produktion des Tunnelblicks entstehenden Selbstkosten verwandt.

Donnerstagsmorgens am Esslinger Bahnhof

Wenn jemand eine Reise tut, dann kann er was erzählen« – und erleben. Allerdings muss man dazu nicht unbedingt weit weg gehen, es reicht schon, alle 14 Tage in der Frühe am Esslinger Bahnhof den »Tunnelblick« zu verteilen. Beispiel gefällig?

»Gehn se doch hoim ond kochet se Apfelmus, dann schaffet se wenigstens was Rechtes!«, zischte mir eine etwa 50-jährige Frau irgendwann im September ins Gesicht. Ich bin für einen Moment baff und sprachlos. Ärgern oder lachen? Ich entscheide mich für das Zweite und rufe ihr nach: »Schon gemacht!« Der prompt in mir aufgestiegene Ärger über diese aggressive Anmache wandelt sich langsam in Heiterkeit über eine kuriose Situation. Denn zufälligerweise hatte ich zwei Tage zuvor tatsächlich einen Teil der Ernte unseres Apfelbaums zu Kompott verarbeitet, die Gläser mit einem »Oben bleiben«-Aufkleber versehen und verschenkt.

Wer eine Reise tut oder Tunnelblick verteilt, begegnet auf jeden Fall unzähligen Menschen. Tausende entsteigen täglich auf dem Weg zu ihrer Arbeitsstelle in Esslingen den Regionalzügen und S-Bahnen oder strömen in Gegenrichtung aus Bussen und der Stadt durch die Unterführung zu ihren Zügen. Und mittlerweile kennen sie uns, die vier Verteiler und eine Verteilerin, die sie mit einem freundlichen »Guten Morgen« oder »Bitte sehr, der aktuelle Tunnelblick« begrüßen und ihnen das neueste Exemplar in die Hand zu bugsieren versuchen. Und wir kennen inzwischen auch viele von ihnen.

Etwa jene, die schon in freudiger Erwartung direkt auf einen zusteuern, irgendetwas Nettes sagen, sich für unsere Arbeit bedanken, den Tunnelblick loben oder jene, die für »ihre Abteilung im Geschäft«, »meine Freundinnen«, die »Nachbarn« oder die »Kegel-schwestern« gleich mehrere Exemplare mitnehmen.

Aber auch jene – in der Mehrzahl sind es Männer –, die stur geradeaus schauen, keine Miene verziehen, mit erhobenem Haupt und demonstrativ gleichgültig-überlegenem Gesichtsausdruck an uns vorüberziehen. Oder jene, die mein Angebot mit einer wegwerfenden, verächtlichen Handbewegung quittieren oder gar schroff zurückweisen: »Lasst einen endlich in Ruhe!« oder »Wann gebt ihr endlich auf?«

Und natürlich jene – ausschließlich Frauen –, die zwar keinen Tunnelblick entgegennehmen, einem dafür aber ein gekonnt süß-kokettes Lächeln schenken,

das einen den abgewiesenen »Tunnelblick« gerne ertragen lässt.

Mein Eindruck nach über einem Jahr Einsatz am Esslinger Bahnhof: Es werden ständig mehr, die nach unserem Tunnelblick greifen. Ein deutliches Zeichen dafür, dass immer mehr Menschen aufwachen, weil sie am eigenen Leib zu spüren bekommen, dass »MurkS21« noch eine freundliche Bezeichnung dessen darstellt, was Stuttgart 21 in Wirklichkeit ist: ein von der Deutschen Bahn AG »bestgeplantes« und im Schulterchluss mit anderen vermeintlichen und tatsächlichen Profiteuren raffiniert durchgeführtes Bereicherungsprojekt auf Kosten der Bürgerinnen und Bürger – ganz besonders derer, die wie unsere Esslinger »Kunden« den öffentlichen Schienennahverkehr nutzen.

Ein deutliches Zeichen auch dafür, dass solide recherchierte sowie gut in Wort und Bild gefasste Information und deren schlüssige und einleuchtende Bewertung – insgesamt also seriöse Aufklärung, wie sie der Tunnelblick bietet – durchaus wirksam ist.

Ein Zeichen vielleicht auch dafür, dass wir Verteiler die kleinen Tricks entdeckt haben und inzwischen immer besser beherrschen, mit denen sich »Tunnelblicke« erfolgreich an die Frau und den Mann bringen lassen.

Mittlerweile ist es wieder November, die Sonne schafft es schon lange nicht mehr über die hohen Häuser auf der gegenüberliegenden Straßenseite, kann uns nicht mehr erwärmen und ins Licht rücken. Dafür peitscht immer häufiger der Wind uns den Regen entgegen. Wir weichen zurück unter das schützende Vordach bis dicht an die Stufen zur Unterführung.

Und es wird jedes Mal spürbar kälter. Bald wird der Winter kommen und es wird wieder so klirrend kalt sein, dass das Verteilen mit starren Fingern – trotz Handschuhen – zum echten Problem werden wird. Dann wärmen auch keine Tricks oder launigen Sprüche mehr. Dann wird das Verteilen zum echten Kampf gegen den inneren Schweinehund – und der Blick auf die Uhr noch häufiger. Dann sehnt jede/-r von uns den Augenblick herbei, an dem nach unserer persönlichen Personenstromanalyse erkennbar weniger »Kunden« auf ihrem Weg zur Arbeit vorbeiströmen. Denn nun können wir guten Gewissens unser gemeinsames Frühstück in unserem warmen Esslinger Stammcafé zu uns nehmen. ■

TUNNEL BLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 1 • JANUAR 2012



Editorial: Baustopp bei Stuttgart 21

»Stuttgart 21 gewinnt wieder an Fahrt«, titeln die Stuttgarter Nachrichten am 10. Januar. Das Gegenteil ist der Fall: Die Bahn kann derzeit nicht bauen. Die Arbeiten sind entweder gerichtlich untersagt oder ruhen wegen Änderungsverfahren. Für den Filderabschnitt gibt es noch nicht einmal eine genehmigungsfähige Planung. Es wird noch Jahre dauern, bis der Trog für den Tiefbahnhof ausgegraben werden kann.

Dennoch will die Bahn nun den Südflügel des Bonatzbaus abreißen und den Mittleren Schlossgarten abholzen. Warum? Der Konzern will Handlungsfähigkeit vortäuschen und Fakten schaffen. So soll die Politik erpressbar gemacht werden. Denn schon bald muss über die Finanzierung von Mehrkosten verhandelt werden. Und die Landesregierung? Sie schaut zu und schweigt.

Doch die »Verantwortlichen können sich nicht hinter der Rechtslage verstecken«, meint Christoph Strecker, Richter a. D. und Mediator zum Thema »Recht«. Wir dokumentieren Streckers Rede bei der Kulturnacht für den Südflügel am 9.1.2012.

»Liebe Freundinnen und Freunde der Aufklärung und der Vernunft!

Wenn wir dagegen protestieren, dass unser funktionstüchtiger und kulturhistorisch bedeutender Bahnhof mutwillig demoliert wird, dann berufen die Politiker sich auf die Projektförderungspflicht des Landes, das Baurecht der Bahn und das Ergebnis der Volksabstimmung. Der Hinweis auf die angebliche Rechtslage hat schon oft dazu herhalten müssen, die Vernunft zum Schweigen zu bringen. Das dürfen wir uns nicht so einfach gefallen lassen.

Die Projektförderungspflicht des Landes geht nicht weiter als die Pflicht der Bahn zur Kooperation. Solange die Bahn sich weigert, ihre Kostenkalkulationen und Risikolisten offen zu legen, ist das Land auch nicht verpflichtet, sich auf unkalkulierbare Risiken einzulassen. Wenn die Landesregierung gleichwohl das Projekt der Bahn fördert, dann tut sie das nicht, weil sie muss, sondern weil sie will.

Durch das Ergebnis der Volksabstimmung wird die Regierung zu gar nichts verpflichtet. Sie wird nur nicht aufgefordert, Kündigungsrechte geltend zu machen. Die Bevölkerung hat in der Volksabstimmung nicht gesagt, sie wünsche eine Verschlechterung der Verkehrsverbindungen, die einen integrierten Zeittakt unmöglich macht; sie hat nicht beschlossen, sie wünsche keinen barrierefreien Bahnhof und Gleise mit einem

Wenn die Landesregierung das Projekt der Bahn fördert, dann tut sie das nicht, weil sie muss, sondern weil sie will.

Gefälle, das den Lokführern Angst macht; schließlich hat sie sich auf die Zusage der Regierung verlassen, den Kostendeckel von 4,5 Mrd. Euro einzuhalten, und sie nicht ermächtigt, ihn anzuheben, wie es jetzt bereits angekündigt wird. Das Ergebnis der Volksabstimmung zwingt die Regierung also zu nichts. Wenn sie nun der Bahn bei der Umsetzung ihrer Pläne hilft, dann tut sie das nicht, weil sie muss, sondern weil sie will.

Mit Hinweis auf das Baurecht der Bahn soll nun auch die Polizei eingesetzt werden, um die Zerstörung von Kultur- und Naturdenkmälern auch gegen die demonstrierenden Bürgerinnen und Bürger durchzusetzen.

Die Bäume genießen jetzt vorübergehenden Schutz dank des Juchtenkäfers und der Fledermäuse. Die Polizei will sich nicht (wieder) dazu hergeben, rechtswidrige Aktionen mit Zwangsmaßnahmen durchzusetzen.

Dem Südflügel wird dieses Argument nicht helfen. Da müssten die Polizeioberen und Politiker sich schon entschließen, den sich aufdrängenden nächsten Gedanken zu denken und in die Tat umzusetzen, nämlich: Die Polizei ist auch

nicht verpflichtet, sinnlose Aktionen mit Zwangsmaßnahmen durchzusetzen. Sollte nämlich der Südflügel abgerissen werden, ehe die gesamte Finanzierung gesichert ist und alle Genehmigungen erteilt sind, kann keineswegs ausgeschlossen werden,

Die Polizei ist nicht verpflichtet, sinnlose Aktionen mit Zwangsmaßnahmen durchzusetzen.

dass sich der Abriss als voreilig und überflüssig erweist. Hier hat es den Anschein, dass die Deutsche Bahn durch

den Fortgang des Projekts Fakten schaffen will, die es unmöglich machen oder zumindest erschweren sollen, später noch auszusteigen. Damit könnte sie Druck auf die Genehmigungsbehörden ausüben. Auch dazu muss die Polizei sich nicht hergeben.

Die Protestaktionen stehen unter dem Schutz des Versammlungsrechts, das von der Polizei nicht nur zu beachten, sondern auch zu schützen ist und auch geschützt wird. Den Polizistinnen und Polizisten, die in diese Auseinandersetzung geschickt werden, gebührt unsere staatsbürgerliche und menschliche Solidarität. Sie sind unsere Polizei. Manchen kann wohl im Einzelfall mangelnde Rücksicht oder übertriebene Härte vorgeworfen werden; aber für ihren Einsatz als solchen und für die Bedingungen, unter denen sie eingesetzt werden, sind nicht die Polizistinnen und Polizisten, sondern deren Vorgesetzte verantwortlich.



Hauptbahnhof Stuttgart, Südflügel, 13.1.2012, 3:44 Uhr. (Foto: Thomas Iglar)

Wenn Demonstrationen einen unfriedlichen Verlauf nehmen, können sie aufgelöst werden.

Sollte der friedliche Widerstand so nachhaltig sein, dass die Polizei vor der Entscheidung stünde, auch unverhältnismäßig harte Mittel einzusetzen, dann müsste sie eine Abwägung zwischen dem Versammlungsrecht und dem Recht der Demonstranten auf körperliche Unversehrtheit einerseits und dem Baurecht der Bahn andererseits treffen. Die Abwägung könnte auch zu dem Ergebnis kommen, dass der Einsatz abzubrechen wäre.

So weit muss und darf es aber gar nicht kommen. Die Politiker könnten auch entscheiden, das üble Spiel der Bahn gar nicht mitzuspielen.

Die Polizei hat nach dem Polizeigesetz die Aufgabe, »von dem einzelnen und dem Gemeinwesen Gefahren abzuwehren, durch die die öffentliche Sicherheit oder Ordnung bedroht wird, und Störungen der öffentlichen Sicherheit oder Ordnung zu beseitigen, soweit es im öffentlichen Interesse geboten ist.« Dabei hat sie »innerhalb der durch das Recht gesetzten Schranken zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben diejenigen Maßnahmen zu treffen, die ihr nach pflichtmäßigem Ermessen erforderlich erscheinen.«

Unter öffentlicher Sicherheit im Sinne des Polizeirechts wird die »Unverletzlichkeit der objektiven Rechtsordnung« verstanden. Öffentliche Ordnung ist »die Gesamtheit der ungeschriebenen Regeln für das Verhalten des einzelnen in der Öffentlichkeit, deren Beachtung nach den jeweils herrschenden Anschauungen als unerlässliche Voraussetzung eines geord-

neten staatsbürgerlichen Zusammenlebens betrachtet wird.«

Wir alle haben das Recht, diese Begriffe mit Sinn und Leben zu füllen. Dann ergibt sich: Öffentliche Sicherheit und Ordnung sind nicht gefährdet, wenn die Bahn an einem mutwilligen Zerstörungswerk gehindert wird. Sie sind gefährdet, wenn ein wesentlicher Teil der Bevölkerung sich wütend und verzweifelt nur noch ökonomischen Interessen von Großunternehmen und Immobilienspekulanten sowie dem undurchsichtigen Kalkül politischer Parteien ausgeliefert fühlt und seiner Mitwirkungsrechte beraubt wird, wie es hier der Fall war und noch ist.

Diese Gedankenskizze beschränkt sich auf einige zentrale Argumente aus Überle-

gungen, die im Internet bei Google unter dem Stichwort »Polizeischutz für Südflügel« zu finden sind. Sie kommen zu diesem Ergebnis:

Die Polizei kann nicht verpflichtet sein, den Abbruch des Südflügels und das Fällen weiterer Bäume im Schlosspark gewaltsam gegen den Protest der Bürgerinnen und Bürger durchzusetzen, solange überhaupt noch nicht feststeht, ob diese Maßnahmen erforderlich sind. Sie sind es nicht, solange nicht alle Hindernisse, an denen die Realisierung des Projekts Stuttgart 21 noch scheitern könnte, beseitigt sind.

Wenn die Polizei gleichwohl für den Abbruch des Südflügels und das Fällen der Bäume eingesetzt wird, dann geschieht das nicht, weil hierzu eine rechtliche Verpflichtung bestünde, sondern weil die verantwortlichen Politiker das Projekt Stuttgart 21 gegen alle Einwände und Widerstände durchsetzen wollen.«

Gehalten bei der Kulturnacht für den Südflügel am 9.1.2012. Christoph Strecker ist Richter a. D. und Mediator zum Thema »Recht«.

Die Rede als Video auf Youtube:
<http://youtu.be/XTbHnhSwbJo>



TERMINE:

Sa., 21. Januar 2012, 14:30 Uhr, Stuttgart, vor dem Hauptbahnhof: Kundgebung „NEUE Fakten klären – statt Fakten schaffen!“
Di., 24. Januar 2012, 18:45 Uhr, Schelztorturm: Kundgebung
19:30 Uhr, »Hendl House«: Plenum

Hauptbahnhof Stuttgart, Südflügel, 13.1.2012, 3:10 Uhr. (Foto: Thomas Iglar)



TUNNELBLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 2 • JANUAR 2012



Bahn-Zerstörungen: Kahlschlagzone vor dem Wagenburgtunnel am Tag nach der Fällung von 30 Bäumen (Foto: Alexander Schäfer)

Keine Politik der vertrockneten Erde!

Die Bahn bekommt das Grundwasser einfach nicht in den Griff. Nun wollen die Planer das Dreifache der genehmigten Menge abpumpen und Trinkwasser ins Mineralwasser einleiten. Matthias von Herrmann und Christoph Reinstadler von der Initiative Parkschützer über den neuesten Akt in dem Drama »Planungschaos der DB AG«.

Matthias von Herrmann: Der Bahn steht das Grundwasser bis zum Hals. In der Planfeststellung ist festgelegt, wieviel Grundwasser die Bahn mit ihrem Grundwassermanagement abpumpen darf: 3 Milliarden Liter. Das würde dem Schlossgarten zwar schon gewaltig schaden, langt aber bei Weitem nicht aus, um die Baugrube für den Tunnelbahnhof trocken zu legen. Das ist seit Langem bekannt. Letztes Jahr hat es auch die Bahn zugegeben und eine Planänderung auf 6,8 Milliarden Liter beantragt, also mehr als das Doppelte. Genehmigt ist diese Änderung nicht. Doch noch bevor die Sache verhandelt ist, will die Bahn noch weiter erhöhen, von gut acht, vielleicht sogar zehn Milliarden Liter ist inoffiziell die Rede.

Herr Fricke von der Bahn hat auch eingeräumt, wie es zu den enormen Mehrmenngen kommt: Die Trennschicht zwischen Grund- und Mineralwasser ist eben doch

nicht so dicht, wie immer behauptet wird. Das heißt, wenn man oben Grundwasser abpumpt, drückt von unten jede Menge Mineralwasser nach. Das Mineralwasser steht unter Druck. Normalerweise steigt es trotz undichter Stellen in der Trennschicht nicht auf, weil das Gewicht des Grundwassers von oben dagegen drückt. Pumpst man das Grundwasser von oben weg, wird es von unten durch Mineralwasser ersetzt. Je mehr man oben abpumpt, desto mehr Wasser kommt von unten nach.

Herr Schuster, bevor Sie in Sachen S 21 weitere Genehmigungen erteilen, sollten Sie sich daran erinnern, was Sie zum Thema »Schutz des Mineralwassers« gesagt haben. Wenn Sie und die Ihnen unterstehende untere Wasserbehörde – das Umweltamt der Stadt Stuttgart – jetzt nicht die Notbremse ziehen, dürften Sie als der Bürgermeister in die Geschichte eingehen, der neben dem städtischen Haushalt auch noch die Cannstatter Heilquellen ruiniert hat.

Christoph Reinstadler: Soso, die Trennschicht ist nicht ganz dicht. Hier sehe ich eine Parallele zu denjenigen, die uns S 21 immer noch als das bestgeplante Projekt

aller Zeiten verkaufen wollen: *Auch die sind nicht ganz dicht.*

Wirklich überraschen wird diese neuerliche Panne allerdings niemand, erst recht keinen erfahrenen Bahnkunden. Denn der ist gewohnt, im Sommer zu schwitzen, weil die Klimaanlage einmal mehr ausgefallen ist. Und im Winter auf zugigen Bahnsteigen zu warten, weil wieder einmal Züge komplett ausfallen. Es würde mich nicht wundern, wenn die Bahn AG in ihrer selbstzufriedenen Art entgegnet: »Im Jahresmittel bieten wir unseren Kunden auf diese Art angenehme 20 Grad.«

Würde ein Architekt ein Einfamilienhaus mit der gleichen Sorgfalt planen wie die Bahn AG S 21, dann wäre die Garage im zweiten Obergeschoss, der Strom käme aus dem Wasserhahn und die Haustür wäre im Badezimmer.

Matthias von Herrmann: Projektleiter Penn fabulierte unlängst von einem zweiten Grundwassermanagement, als es darum ging, warum der Südflügel gerade jetzt abgerissen werden sollte. Kurz drauf ruderte er wieder zurück, das alles sei ja nur eine Idee. Die Pläne für das Grundwassermanagement gleichen einer Wanderdüne: Ständig erscheinen neue »Vorschläge« am Bahn-Horizont. Vorläufiger Höhepunkt:

Ständig erscheinen neue »Vorschläge« am Bahn-Horizont. Fakt ist: Genehmigt ist von all dem nichts!

Die Trennschicht zwischen Grund- und Mineralwasser ist doch nicht so dicht wie immer behauptet.

ein »mobiles« Grundwassermanagement an Stelle des Südflügels. Fakt ist: Genehmigt ist von all dem nichts!

Die Bahn steckt mit dem Grundwassermanagement regelrecht im Sumpf: Die in der Planfeststellung angenommenen Wassermodelle sind falsch. Unter anderem ist die Trennschicht zwischen Grund- und Mineralwasser eben nicht vollständig dicht und stabil. Das wissen alle, zugeben will die Bahn es nicht – dadurch würde das wahre Ausmaß der Fehlplanung offensichtlich, eine neue Planfeststellung ließe sich nicht mehr vermeiden. Die Taktik der Bahn heißt: »Einfach mal machen, über Plan und Genehmigung reden wir später.« Diese Taktik hat der Bahn nun zumindest für das Grundwassermanagement einen offiziellen, gerichtlich verhängten Baustopp beschert. Doch ohne funktionierendes Grundwassermanagement kann die Bahn keine Baugrube ausheben und ohne Baugrube kein Tunnelbahnhof.

Daraus darf es nur eine Konsequenz geben: Es dürfen nicht ständig neue Fakten geschaffen werden!

Christoph Reinstadler: Die Stadt darf nicht noch mehr Schaden nehmen, die Stadt darf nicht erpressbar gemacht werden durch den destruktiven Aktionismus der Bahn.

Für die Stadt, für unseren Gemeinderat und vor allem für Sie, Herr Dr. Schuster, heißt das: Keine weiteren Genehmigungen für die Bahn! Sie müssen darauf bestehen, dass die Bahn wirklich *alle* Fakten auf den Tisch legt! Die Bahn darf die Probleme mit dem Grundwasser und die Risiken für das Mineralwasser nicht weiter verheimlichen und verschleiern.

Wer erst unterschreibt und dann verhandelt, hat schlechte Karten, das sollten auch die Fraktionen im Gemeinderat verstehen. Und nicht noch einmal, wie Samstagabend geschehen, einen Polizeieinsatz anordnen, bei dem viel Geld verbrannt und eine Baustelle abgesichert wird, deren Legalität zweifelhaft ist.

Matthias von Herrmann: Sieben, acht, vielleicht zehn Milliarden Liter Wasser will die Bahn abpumpen. So viel ist es, weil neben dem Grundwasser auch nachlaufendes Mineralwasser abgepumpt werden soll. Letzteres zieht das nächste Problem und die größte Gefahr für unser Mineralwasser nach sich: Der Mineralwasserdruck sinkt und damit schwindet der Schutz des

Mineralwassers gegen Verunreinigungen von oben.

Die Trennschicht zwischen Grund- und Mineralwasser ist zwar, wie wir wissen, nicht an allen Stellen vollständig dicht und stabil. Der hohe Druck, unter dem das Mineralwasser steht, verhindert jedoch,



Matthias von Herrmann (links), Christoph Reinstadler (Foto: Alexander Schäfer)

dass verunreinigtes Wasser von oben ins Mineralwasser gelangt. Es herrscht ein Gleichgewicht zwischen dem Mineralwasserdruck von unten und dem Gewicht des Grundwassers von oben. Dieses Gleichgewicht wird gestört, wenn im Baustellenbereich große Mengen Mineralwasser von unten nach oben abfließen und der Mineralwasserdruck dadurch sinkt.

Wenn der Mineralwasserdruck geringer wird, kann Grundwasser und können Verunreinigungen in anderen Bereichen nach unten ins Mineralwasser fließen. In der Nähe der Bahngleise ist das besonders

gefährlich: Durch ein Jahrhundert Bahnbetrieb ist der Boden hier mit Altöl und Pestiziden schwer belastet.

Das Mineralwasser ist dann all diesen Belastungen schutzlos ausgesetzt, wenn es nicht mehr ausreichend unter Druck steht.

Diese Gefahr sieht inzwischen auch die Bahn: Um den Druckabfall zu kompensieren, will sie Leitungswasser ins Mineralwasser pumpen! Ursprünglich beantragt und genehmigt war die Einleitung von 120 Millionen Litern Leitungswasser als Notfallmaßnahme. Inzwischen hat die Bahn die Einleitung von 700 Millionen Litern Leitungswasser, also das Sechsfache, fest eingeplant, auch hier: Tendenz steigend. 10 Prozent und mehr des Cannstatter Quellwassers würden so durch Leitungswasser ersetzt. Genehmigt ist diese erhöhte Menge freilich nicht. Und sie darf auch nicht genehmigt werden, Herr Schuster! Eine Quelle, aus der Leitungswasser sprudelt, ist keine Heilquelle mehr!

Christoph Reinstadler: Nach Budapest hat Stuttgart das größte Mineralwasservorkommen in Europa.

Bad Cannstatt war im 19. Jahrhundert ein europaweit bekannter und renommierter Kur- und Badeort. Unter den illustren Gästen von damals finden sich viele namhafte Dichter wie Honoré de Balzac, Rainer Maria Rilke, Friedrich Hebbel, Eduard Mörike und Wilhelm Raabe.

Der folgende Text ist ein Zitat von der Website der Stadt Stuttgart (www.stuttgart.de):

„Traditionsgemäß sind die Bad Cannstatter und Berger Quellen heute nicht nur ein wasserwirtschaftliches Schutzgut, sondern auch ein herausragendes städtisches Kulturerbe. Daher sollte sorgsam und nachhaltig mit dieser Ressource umgegangen werden. 2002 wurde vom Regierungspräsidium Stuttgart ein Heilquellenschutzgebiet ausgewiesen.“

Wenn Herr Dr. Schuster und seine Stadtverwaltung der Bahn grünes Licht für ihre Pläne gibt, sind diese leeren Worthüllen nicht die Bits und Bytes wert, mittels denen sie durchs Internet transportiert werden!

Rede gehalten auf der 108. Montagsdemo gegen Stuttgart 21 am 23.1.2012. Matthias von Herrmann und Christoph Reinstadler sind Mitglieder der Initiative Parkschützer.

Die Rede als Video auf Youtube: <http://youtu.be/mYtVTgjHqY>



TERMINE:

Do., 26.1., 18:15 Uhr: Parkgebet (bei der Blutbuche)

Fr., 27.1., 19:30 Uhr, Stuttgart-Vaihingen, Gemeindehaus Christus-König, Fanny-Leicht-Str. 27: Lesung mit Ferdinand Rohrhirsch

Sa./So., 28./29.1., 12:00 Uhr, Mittlerer Schlossgarten, Unser Pavillon: Baumführung PLUS

Mo., 30.1., 08:30 Uhr, SSB Heim auf der Waldau, Stgt.-Degerloch: Öffentliche Erörterung zur Planänderung beim Filderaufstiegstunnel

Mo., 30.1. 18:00 Uhr, Hauptbahnhof, Südflügel: 109. Montagsdemo

Di., 31.1. 18:00 Uhr, Filderhalle Leinfelden: Präsentation der 17 Varianten für den Planfeststellungsabschnitt 1.3. (Filder) von DB AG

Di., 31.1. 18:45 Uhr, Schelztor: Kundgebung Esslinger Initiative, anschließend Plenum

TUNNEL👁️ 🚂BLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 3 • FEBRUAR 2012



Foto: Alexander Schäfer

Rettet den Schlossgarten und seine Bewohner!

Editorial

Die Kettensägen laufen schon warm: Noch vor Beginn der Vegetationsperiode Ende Februar will die Deutsche Bahn AG im Mittleren Schlossgarten 186 Bäume fällen und 62 »verpflanzen« lassen. Sie sollen dem geplanten Tiefbahnhof weichen. Dadurch würde nicht nur ein einzigartiges Erholungsgebiet inmitten der Stadt zerstört. Auch viele teils streng geschützte Tierarten verlören ihren Lebensraum.

Ein sinnloses Zerstörungswerk, kämpft die Bahn doch mit großen technischen Problemen. Es wird immer fragwürdiger, ob hier je gebaut werden kann.

Der Stuttgarter Schlossgarten mit seiner großen Vielfalt an Tier- und Pflanzenarten darf nicht für einen milliardenteuren Rückbau von Bahninfrastruktur geopfert werden.

Herr Kretschmann, stoppen Sie die Zerstörung! Als Ministerpräsident tragen Sie Verantwortung – auch für den Artenschutz. Dieser Verpflichtung können Sie sich durch feiges Wegducken nicht entziehen.

🐞 Der Juchtenkäfer: Leben im Mulm

Nur selten tritt der Juchtenkäfer in Erscheinung. Nach einem langen, unauffälligen Larvenleben in einer mit Mulm gefüllten Baumhöhle währt sein Leben als erwachsener Käfer nur wenige Monate.

Das Männchen setzt sich am Rand seiner Höhle in Positur und sendet seinen Sexuallockstoff aus. Vielleicht kommt ja ein Weibchen vom benachbarten Baum. Doch die Käfer fliegen nur sehr ungern und wenn, dann nicht sehr weit. Oft findet man daher die Käferpopulationen in dicht beieinanderstehenden Baumgruppen.

Der Käfer kann sich nur in alten Bäumen ansiedeln, bevorzugt Eichen und Platanen mit großen Mulmhöhlen. Die moderne Forstwirtschaft und die konventionelle Pflege von Parkbäumen nehmen darauf allerdings wenig Rücksicht. Und so sterben trotz des strengen Schutzes durch die »Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie« der Europäischen Union immer mehr Populationen aus. Nur noch 919 Lebensgemeinschaften gibt es in ganz Europa. Der Juch-

tenkäfer ist daher als stark gefährdete Art eingestuft.

Als Leitart vertritt er eine Vielzahl sogenannter Totholzinsektenarten. Allein 1.350 Käferarten sind an der Zersetzung von Holz beteiligt, insgesamt sollen es weit über 8.000 Insektenarten sein, die auf oder im Totholz leben.

Daher gibt es Förderprogramme für den Erhalt von abgestorbenen Bäumen in Wäldern. Bannwälder werden ausgewiesen, Schonwälder eingerichtet – ein erster Schritt, diesen

artenreichen Lebensraum zu erhalten.

Der Stuttgarter Schlossgarten ist der Populationsschwerpunkt des Juchtenkäfers in Baden-Württemberg. Daneben sind nur noch isolierte Bestände bekannt. Im Mittleren Schlossgarten sind zwei Baumgruppen mit Juchtenkäferbesiedlung bekannt. Durch die Rodung einer Platane zum Aufbau der Grundwassermanagements wurde einer dieser Populationen schon schweren Schaden zugefügt. Durch die weiteren Baumaßnahmen werden die verbleibenden Brutbäume weiter isoliert. Das Schicksal des Juchtenkäfers bleibt ungewiss.



Foto: Alexander Schäfer

Der Mittelspecht:

Ein Waldbewohner auf Nahrungssuche

Man trifft den selten gewordenen Mittelspecht nur in Wäldern mit sehr altem Baumbestand an. Dort sucht er in der grobrissigen Rinde der Baumveteranen nach Insektenlarven. Besonders reich ist das Nahrungsangebot in Waldbeständen mit viel Totholz, also in den wenigen Bann- und Urwäldern, die es noch gibt. Die moderne Forstwirtschaft mit ihren kurzen Umtriebszeiten lässt dieser Vogelart nur wenig Lebensraum übrig. Noch gibt es 2.000 Mittelspechte in Baden-Württemberg, doch die Tendenz ist weiter rückläufig. Diese Art steht daher auf der Vorwarnliste und ist besonders schutzbedürftig.

Im Stuttgarter Schlossgarten hat dieser Waldbewohner inmitten der uralten Bäume einen idealen Lebensraum gefunden. Im Sommer brütet er im Unteren Schlossgarten, doch im Winter muss er seinen Suchraum erweitern.

Der Mittelspecht ist ein ausgesprochener Feinschmecker. Während andere Spechtarten auch Samen und Körner fressen, ist er auf tierische Nahrung, also auf Insekten und deren Larven, angewiesen.



Foto: Tomoko Arai

Gerade im Mittleren Schlossgarten scheint das Nahrungsangebot besonders vielfältig zu sein. Oft kann man ihn dort während der Wintermonate bei der Nahrungssuche

beobachten, manchmal drei oder vier Tiere gleichzeitig.

Schon der Baulärm wird diesen empfindlichen Wintergast verjagen, die Bäume, die für ihn Lebensraum und Nahrungshabitat sind, werden bald gerodet sein. Er wird nie mehr wieder in den Mittleren Schlossgarten zurückkehren.

Die Hohltaube:

Der Großbaumhöhlenbewohner

Fast sieht sie aus wie eine gewöhnliche Straßentaube. Der grüne Fleck am Hals, die weinrote Brust und ihre Vorliebe für Baumhöhlen machen sie jedoch unverwechselbar. Als Waldbewohner baut sie ihr Nest gerne in Höhlen, die ihr der Schwarzspecht vorgefertigt hat. Sie ist also Nach-



Foto: Tomoko Arai

mieterin einer Gebrauchtimmoblie. Der Schwarzspecht wiederum ist sehr wählerisch und baut seine Höhlen nur in sehr alten Buchenwäldern. Das sind insgesamt keine guten Aussichten für die Hohltaube. Sie steht daher auf der Vorwarnliste der bedrohten Arten.

Die Baumhöhlen in den zweihundertjährigen Platanen des Schlossgartens sind ideale Bruthabitate für diese anspruchsvolle Vogelart – offenbar viel besser geeignet als jede noch so komfortable Schwarzspechtöhle. Denn im gesamten Schlossgarten gibt es 25, im Mittleren Schlossgarten allein 6 Brutreviere der Hohltaube. Das ist einmalig. Eine ähnlich hohe Brutdichte gibt es weder in Baden-Württemberg noch sonst wo in Deutschland.

Die Rodung der alten Platanen würde den unwiederbringlichen Verlust von drei Brutrevieren bedeuten. Durch den Baulärm werden auch die anderen Brutpaare aus dem Mittleren Schlossgarten vertrieben. Und sie werden keine neue Bleibe

finden, denn der restliche Schlossgarten ist schon ausgebucht. So bleibt ihnen nur die Auswanderung.



Foto: Tomoko Arai

Der Große Abendsegler: Jäger der Nacht

Tagsüber schläft er mit seinen Artgenossen in einer Baumhöhle, die ein Specht gezimmert hat. Doch schon in der Dämmerung schwingt sich der elegante Flieger auf und geht auf die Jagd. Beim Aufspüren seiner Beute hilft ihm sein Ultraschallsonar. Hoch über den Baumwipfeln, über Wiesen- und Wasserflächen peilt er mit Fluggeschwindigkeiten bis zu 60 km/h große Käfer oder Nachtschmetterlinge an. Ein Anstieg der Rufrate und schnelle Richtungsänderungen im Flug zeugen vom Jagderfolg.

Der Abendsegler überwintert in Baumhöhlen. Dort werden im Mai die Nachkommen geboren, von dort aus werben die Männchen im Herbst mit ihren langen Rufen um die Weibchen. Nur noch selten findet der Abendsegler einen natürlichen Baumhöhlenbestand vor. Er ist daher eine in Baden-Württemberg gefährdete Art.

Der Stuttgarter Schlossgarten ist einer der ganz wenigen Orte, an denen der große Abendsegler ganzjährig beobachtet werden kann. Große Baumhöhlen, ein breites Nahrungsspektrum und moderate Temperaturen im Winter bieten ideale Voraussetzungen für die dauerhafte Sicherung der Population. Doch viele Bäume im Mittleren Schlossgarten, die heute Lebensraum für diese und andere Fledermausarten sind, sollen dem Bau des Tiefbahnhofs und den sonstigen Bauflächen zum Opfer fallen. Erschütterungen im weiten Umfeld der Baustelle würden eine ungestörte Winterruhe unmöglich machen. Abendsegler & Co. werden den Mittleren Schlossgarten meiden.

Veranstaltungstipp

Artenvielfalt im Stuttgarter Schlossgarten

Fotoausstellung mit Aufnahmen von Tomoko Arai

31. Januar bis 8. März 2012 • Rathaus Stuttgart, EG

Öffnungszeiten: Mo. bis Fr., 8:00 bis 18:00 Uhr



TUNNEL BLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 4 • 9. FEBRUAR 2012



Erst zerstören, dann planen: schweres Gerät beim Abbruch des Bahnhof-Südflügels (Foto: Alexander Schäfer)

MurkS 21: die Katastrophenplanungen der Deutschen Bahn

Ende Januar hat die Deutsche Bahn AG damit begonnen, den Südflügel des denkmalgeschützten Bonatzbaus zu zerstören. In Kürze wird der Konzern auch bedeutende Teile des Mittleren Schlossgartens dem Erdboden gleichmachen: 186 Bäume werden gefällt, 62 sollen „verpflanzt“ werden.

Dieser Frevel an Kultur und Natur geschieht aus rein politischen Gründen. Für den weiteren Baufortschritt sind diese Maßnahmen vollkommen unnötig. Denn noch auf Jahre hinaus werden die Planer der Bahn alle Hände voll zu tun haben, die nötigen Baugenehmigungen zu bekommen. Und immer neue technische Probleme werden bekannt.

Stuttgart 21 – das Alles-oder-nichts-Projekt

Der Tiefbahnhof kann erst in Betrieb gehen, wenn sämtliche Bauabschnitte und auch die Neubaustrecke von Wendlingen nach Ulm komplett fertiggestellt sind. Bei vielen Planfeststellungsabschnitten laufen derzeit jedoch Änderungsverfahren, etwa beim Tiefbahnhofstrog wegen erhöhter Grundwasserentnahme und beim

Fildertunnel wegen geänderter Bauweise. Der Abstellbahnhof Untertürkheim ist noch nicht abschließend genehmigt, für den Abschnitt Filderbahnhof am Flughafen (in ca. 30 m Tiefe unter den Messehallen) und die Rohrer Kurve hat die Bahn noch nicht einmal genehmigungsfähige Planungen eingereicht. Bei der Hochgeschwindigkeitsstrecke Wendlingen–Ulm gibt es lediglich für einen einzigen, sieben Kilometer langen Teil der insgesamt sieben Abschnitte einen rechtskräftigen Beschluss, der der Bahn ein Baurecht einräumt.

Offene Rechtsfragen

Vor dem Baubeginn müssten außerdem einige grundlegende Rechtsfragen geklärt werden:

- Der Finanzierungsvertrag, der dem Projekt zugrunde liegt, beruht auf einer Mischfinanzierung. Dies ist nach Art. 104a Grundgesetz verfassungswidrig.
- Der 8-gleisige Tunnelbahnhof stellt einen Rückbau von Bahninfrastruktur dar. Dies bedarf nach § 11 des Allgemeinen Ei-

senbahngesetzes (AEG) der Genehmigung. Eine solche gibt es nicht.

■ Der Kopfbahnhof muss vor einer Stilllegung Dritten zur Nutzung angeboten werden. Schon jetzt hat die Stuttgarter Netz AG Interesse an der Weiternutzung der Anlagen bekundet. Weder der Kopfbahnhof noch das Gleisvorfeld dürften in diesem Fall abgerissen werden.

Derzeit fehlt aber der politische Wille, diese Fragen von den Gerichten prüfen zu lassen.

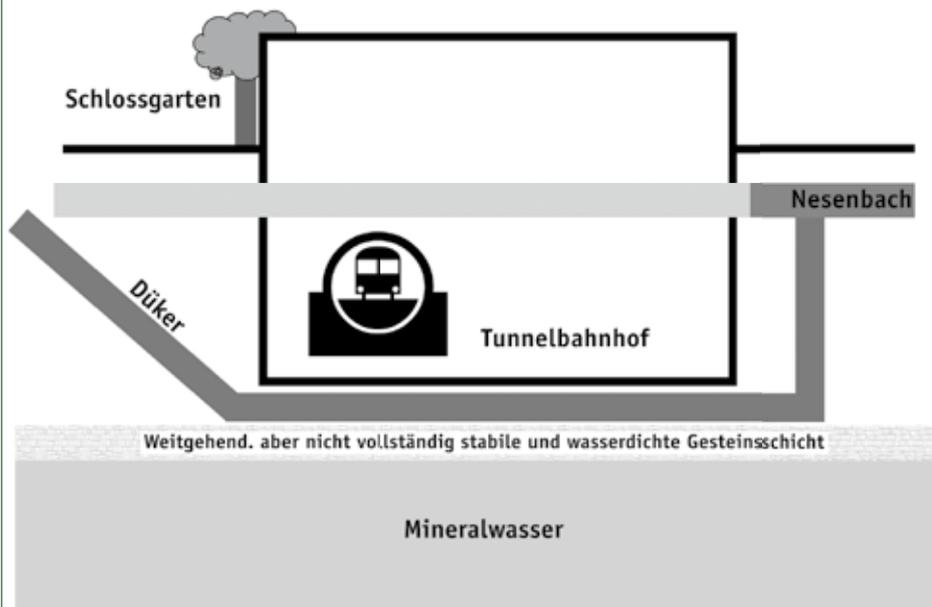
Megabaustellen – Megaprobleme

Liegen alle Genehmigungen vor, müssen zwischen Feuerbach und Ulm insgesamt 21 Tunnel und 5 Unterführungen mit einer Gesamtlänge von 120 Kilometern gebohrt werden – z. T. unter dem Neckar (zwischen Wangen und Untertürkheim) und durch schwierigstes Gestein.

Ferner müssen 38 Brücken und 17 Eisenbahnüberführungen gebaut werden, so über den Neckar bei Bad Cannstatt (vierspurig, 355 m lang, wobei vorher die

Für den Abschnitt Filderbahnhof am Flughafen hat die Bahn noch nicht einmal genehmigungsfähige Planungen eingereicht.

Problem Nesenbachdüker



Der Nesenbach muss in 30 Meter Tiefe in einem Düker unter dem Bahnhofstrog durchgeleitet werden. Der Bau ist hoch riskant: Wird die darunter liegende Gesteinsschicht

durchstoßen, könnte das unter Druck stehende Mineralwasser nach oben durchbrechen. Die Bahn hat bisher kein Unternehmen gefunden, das dieses Risiko tragen will.

Quelle: Matthias von Herrmann

B 10 in den Rosensteinpark verlegt werden muss), bei Wendlingen (136 m lang) sowie über die Fils bei Mühlhausen und Wiesensteig (530 m lang und in einer Höhe von bis zu 85 m über dem Tal).

Am abgerissenen Nordflügel des Hauptbahnhofs sollte ein Technikgebäude für den Betrieb des neuen Tunnelbahnhofs gebaut werden. Die ursprünglich beauftragte Baufirma Wolf & Müller hat den Auftrag zurückgegeben, weil sich bei genauerem Hinsehen unkalkulierbare statische Risiken ergaben.

Der Nesenbach fließt in einem unterirdischen Kanal. Dieser muss zwischen Katharinenstift und Planetarium in einer Röhre, einem „Düker“, von 8 Meter Durchmesser unter den Tiefbahnhofstrog gelegt werden – in 30 Meter Tiefe. Dabei besteht die Gefahr der Kontamination des Mineralwassers. Trotz mehrfacher Ausschreibung gibt es noch kein Bauunternehmen, das dieses Projekt ausführen und das damit verbundene Risiko auf sich nehmen will.

Die Stadtbahnhaltestellen Heilbronner Straße und Staatsgalerie müssen verlegt und neu gebaut werden. Dafür gibt es noch nicht einmal einen unterschriftsreifen Vertrag mit der SSB.

An neuen Bahnhöfen sind neben dem Tiefbahnhof zu bauen: S-Bahn-Station Mittnachtstraße, Abstellbahnhof Unter-

türkheim und Filderbahnhof Flughafen. Der Hauptbahnhof Ulm muss umgebaut werden.

Es geht nicht nur um einen Bahnhof

Dies alles wird mindestens 15 bis 20 Jahre dauern. Für den Bau des eigentlichen Tiefbahnhofs sind ca. 6 bis 7 Jahre vorgesehen. Der Bahnhofs-Südflügel und die Bäu-

me im Schlossgarten könnten also noch viele Jahre erhalten bleiben und so lange segensreich für Stadtklima, Natur, Tiere, Vogelwelt und die Menschen in Stuttgart wirken.

Doch bei Stuttgart 21 geht es eben nicht nur um einen Bahnhof. Stadt und Region sind zum Spielball von Politik und Wirtschaft geworden, die das Wohl von Mensch und Natur ihren Macht- und Profitinteressen geopfert haben.

TERMINE:

Donnerstag, 9. Februar, 18:15 Uhr: Parkgebiet bei der Blutbuche im Mittleren Schlossgarten in Stuttgart

Donnerstag, 9. Februar, 20:00 Uhr: Diskussion über eingebetteten Journalismus; Stuttgart, Cafe Stella, Hauptstätter Str. 57; mit Journalisten der Kontext-Wochenzeitung und Gerd Manthey von der Deutschen Journalistinnen- und Journalisten-Union DJU

Montag, 13. Februar, 18:00 Uhr: 111. Montagsdemo an der Südflügel-Ruine des Stuttgarter Hauptbahnhofs

Dienstag, 14. Februar, 18.45 Uhr: Kundgebung der Esslinger Initiative am Schelztorturm; **ab 19:30 Uhr:** Plenum im Hendl House

Mittwoch, 15. Februar, 19:00 Uhr: Stresstest – was nun? Bürgerhaus S-Feuerbach, Stuttgarter Str. 15, 1. OG; Veranstalter: NaturFreunde Feuerbach & Initiative Feuerbach für K21



Abriss des Bahnhof-Nordflügels im August 2010. Bis heute ist das Gelände eine Baubrache. (Foto: Alexander Schäfer)

TUNNEL BLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 5 • 16. FEBRUAR 2012

Der grüne Sündenfall?

Appell an den Ministerpräsidenten: »Noch ist Zeit, umzusteuern.«

Die Kritik aus den eigenen Reihen an der Haltung der Grünen in der Landesregierung zu S 21 wird lauter. In einem offenen Brief hat sich nun Pfarrer Martin Poguntke – selbst langjähriges Mitglied der Grünen – an Ministerpräsident Winfried Kretschmann gewandt. Darin fordert er seinen Parteifreund auf: »Unterbrechen Sie die S-21-Zerstörungsarbeiten – im Interesse des Landes! Werten Sie nicht den Volksentscheid höher als die Schutzrechte der Bevölkerung!«

Tunnelblick dokumentiert Poguntkes Schreiben gekürzt:

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident Kretschmann!

Ich kann und mag nicht glauben, dass Sie das wirklich glauben, was Sie nun in Facebook zu Stuttgart 21 geschrieben haben.

Sie erwecken in Ihrem Brief den Eindruck, als ob das Ergebnis eines Volksentscheids über dem Gesetz stehen könnte und Sie in höherem Maße binde als all das, was nicht nur Sie, sondern jeden Ministerpräsidenten und jede Landesregierung in erster Linie bindet: Sie müssen auf die Wahrung des Rechts achten und darauf, dass kein Projekt-»Partner« des Landes die Bevölkerung übervorteilen kann.

■ Sie wissen: Es gibt zahlreiche – bislang von niemandem widerlegte – Belege dafür, dass der »Stresstest« nur durch Betrug von der Bahn »bestanden« wurde.

■ Sie wissen, dass damit die **Rechtsgrundlage** für die gesamten S-21-Verträge und all die Ausnahmegenehmigungen **entfällt**.

■ Sie wissen, dass die Bahn **keine grundsätzliche Genehmigung** hat, den denkmalgeschützten Bahnhof abzureißen, sondern eine Genehmigung, die unter der **Voraussetzung** erteilt wurde, dass ein

höherer Wert – nämlich der verkehrliche und Infrastruktur-Nutzen des Projekts – überwiegt. Genau dies ist aber nicht mehr gegeben, wenn die Verkehrsleistung von S 21 nicht 30% mehr, sondern über 30% weniger beträgt. Für einen **Rückbau** der Schieneninfrastruktur hat die Bahn keine Genehmigung erhalten, die Bahnhofsflügel abzureißen. Das gleiche gilt für die Fällung der Bäume im Schlossgarten.



»Graf Eberhard, der sein Haupt jedem Untertan in Schoß legen konnte.« Auch diese unter Denkmalschutz stehende Skulptur muss S 21 weichen. (Foto: Felix Sauter, Gegenlicht 21)

■ Sie wissen, dass die Bahn bislang keinerlei Anstalten gemacht hat, die in der sogenannten »Schlichtung« mit ihrer ausdrücklichen Zustimmung vereinbarten **Bedingungen** zu erfüllen (keine Fällung von gesunden Bäumen, Anbindung der Gäubahn, Notfallkonzept für die Tunnel, Barrierefreiheit...)

■ Sie wissen, dass die Bahn nun zum dritten Mal ihre Annahmen zur Grundwassersituation und ihre entsprechenden Planungen zum **Grundwassermanagement** ganz grundsätzlich verändert hat und dass es deshalb möglich ist, dass sie auf Dauer gar keine genehmigungsfähige Planung zustande bekommt.

■ Sie wissen, dass noch erhebliche Teile der S-21-Planung so weit von einer Genehmigung entfernt sind, dass **fraglich**

ist, ob sie jemals umgesetzt werden können.

■ Sie wissen, dass Sie selbst die **Kofinanzierung** des Projekts durch Land, Stadt und Bahn als verfassungswidrig bezeichnet haben.

■ Sie wissen, dass die **Kosten** für S 21 auf jeden Fall **4,5 Mrd. überschreiten** werden und dass dafür von keiner Seite aus eine Zusage der Kostenübernahme besteht und

dass deshalb die **Landesregierung** mit jeder zusätzlichen Zerstörungs- und Baumaßnahme **immer größerem Druck ausgesetzt** wird, sich einer Beteiligung – trotz aller gegenteiligen Bekenntnisse – nicht entziehen zu können.

■ Sie wissen, dass **43%** derer, die beim Volksentscheid gegen einen Ausstieg aus S 21 votiert haben, dies aus »**Angst vor Ausstiegskosten**« getan haben (laut einer Erhebung des SWR) – nicht, weil sie den Bahnhof wollen.

■ Sie wissen, dass die im »Informations«-Prospekt der Landesregierung zum Volksentscheid behaupteten **1,5 Mrd.**

Ausstiegskosten zulasten des Steuerzahlers nicht eine mögliche Meinung, sondern **nachweislich falsch** sind (schon allein, weil die Hälfte davon wieder an den Steuerzahler zurück fließen würde, nämlich an die Stadt Stuttgart).

■ Sie wissen, dass deshalb der **Volksentscheid** kein »Leuchtturm der Demokratie« war, sondern ein mit vielen Millionen aus Wirtschaft und Verbänden **erkaufter Betrug** derer, die sich so hohe Kosten für Werbung und Irreführung eben leisten können.

■ Sie wissen, dass das **Ergebnis** des Volksentscheids rechtlich noch gar **nicht bindend** ist, weil noch **16 Beschwerdeverfahren** dagegen anhängig sind.

■ Sie wissen, dass beim Volksentscheid auch auf der Nein-Seite **kein Quorum** von

33 Prozent zustande gekommen ist – das Voraussetzung dafür wäre, es mit staatsmännischer Geste als »Gesetzgebungsverfahren« zu bezeichnen, gegen das sich ein Ministerpräsident nicht stellen darf.

■ Sie wissen, dass – auch unabhängig vom Quorum und von den Klagen dagegen – der Volksentscheid **rechtlich gänzlich irrelevant** ist, weil er ganz einfach nur **gescheitert** ist und damit nichts anderes passiert ist, als dass die ursprüngliche Rechtslage wieder hergestellt ist, nämlich: **Das Land ist NICHT VERPFLICHTET, die S-21-Verträge zu kündigen. Nicht mehr und nicht weniger.**

Angesichts all dieser Punkte erwarte ich von Ihnen als Ministerpräsident: Setzen Sie nicht all Ihre Argumentationskunst ein, um zu begründen, warum Sie sich »als Demokrat« an den verlogenen, gekauften und juristisch irrelevanten Volksentscheid halten müssten! Sondern legen Sie Ihr ganzes politisches Geschick darein, in all den genannten Punkten nachzuhaken, Gerichtsverfahren anzustrengen oder zu unterstützen, weitere Schritte, Genehmigungen, Zahlungen des Landes an die Aufklärung von Sachverhalten zu knüpfen usw.!

Dass die von Ihnen behauptete kritisch(!)-konstruktive Begleitung so gar nicht erkennbar ist – das lässt viele Ihrer Wähler fragen: Kommt Ihnen womöglich das Ergebnis des Volksentscheids gerade recht – als Rettung des Koalitionsfriedens?

Niemand erwartet von Ihnen, dass Sie sich morgen früh hinstellen und sagen: Wir beenden S21. Aber von Ihnen – wie von jedem Ministerpräsidenten, unabhängig davon, ob er für oder gegen S 21 ist – ist zu erwarten, dass er alles Erdenkliche unternimmt, um Schaden vom Volk abzuhalten, und dass er deshalb dem Druck der Bahn (wie gegenüber jedem anderen Geschäftspartner« des Landes) im Interesse des Landes entsprechenden Gegendruck entgegen setzt, Bedingungen formuliert, Gelder und Zugeständnisse zurückhält, mit Gerichtsverfahren droht – eben Politik macht und nicht nur Worte. (...)

Für die Bäume im Schlossgarten ist es eine Minute vor zwölf. Noch ist Zeit, um-zusteuern. (...)

Es grüßt Sie
Martin Poguntke
Stuttgart, 09.02.2012



April, April, war doch gar nicht ernst gemeint. Bahnvorstand Kefer (links), Schlichter Heiner Geißler, Brigitte Dahlbender (BUND) bei der Pressekonferenz am 30.11.2010.

Das Schlichtungs-Theater

Wir erinnern uns: Zum Abschluss des Faktenchecks zu Stuttgart 21 hatte Vermittler Heiner Geißler am 30.11.2010 in seinem Schlichterspruch verkündet:

»Ich kann den Bau des Tiefbahnhofs nur befürworten, wenn entscheidende Verbesserungen an dem ursprünglichen Projekt vorgenommen werden, also aus Stuttgart 21 ein Stuttgart 21 PLUS wird. (...) Für die Fortführung des Baues von S 21 halte ich (...) folgende Verbesserungen für unabdingbar: (...)

Die Bäume im Schlossgarten bleiben erhalten. Es dürfen nur diejenigen Bäume gefällt werden, die ohnehin wegen Krankheiten, Altersschwäche in der nächsten Zeit absterben würden. Wenn Bäume durch den Neubau existentiell gefährdet sind, werden sie in eine geeignete Zone verpflanzt. Die Stadt sollte für diese Entscheidungen ein Mediationsverfahren mit Bürgerbeteiligung vorsehen. (...)

Diese von mir vorgetragene Vorschläge (...) werden **von beiden Seiten für notwendig** gehalten.«

Heute stellt sich die Frage: Sind diese Vereinbarungen das Papier wert, auf dem sie geschrieben wurden? War die Schlichtung nur ein Trick, um den Protest zum Verstummen zu bringen und die Bürger zu täuschen?

Mit Billigung der Landesregierung unter Schlichtungsteilnehmer Winfried Kretschmann hat die Bahn damit begonnen, im Mittleren Schlossgarten 182 Bäume zu

fällen. Auch andere zentrale Forderungen Geißlers, wie barrierefreie Zugänge, die Einhaltung von Brandschutzaufgaben und die Anbindung der Gäubahn, hat die Bahn ignoriert. Der Stresstest, mit dem die geforderte Leistungssteigerung des geplanten Tiefbahnhofs gegenüber dem Kopfbahnhof nachgewiesen werden sollte, war offenkundig manipuliert.

Das Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 hat deshalb einen Eilantrag gegen den Polizeieinsatz und die Baumfällungen gestellt. Er wird derzeit am Verwaltungsgerichtshof Mannheim in zweiter Instanz verhandelt.

Überraschend hat sich Heiner Geißler in den aktuellen Streit eingeschaltet und den Eilantrag unterstützt. Gegenüber der »Frankfurter Rundschau« forderte der Schlichter, dass keine gesunden Bäume gefällt werden dürften, und rief die Bahn dazu auf, sich an den Schlichterspruch zu halten.

Geißler betonte, auch vor der Volksabstimmung im vergangenen November sei die Einhaltung des Schlichterspruchs versprochen worden. »Wenn die Grünen und Herr Kretschmann hinter die Ergebnisse der Schlichtung zurückgehen, dann machen sie etwas Ähnliches wie Steuerlügen oder andere gebrochene Wahlversprechen. Das werden sie bei den nächsten Wahlen deutlich zu spüren bekommen.«



Der Schlichterspruch im Video:
http://youtu.be/TPR_ZkOuWbc

TUNNEL🚂BLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 6 • 23. FEBRUAR 2012

Das große Stuttgart-21-Preisrätsel:

Finden Sie die 248 Unterschiede!



Foto: Klaus Gebhard



Foto: Thomas Igler

Rätselfreunde aufgepasst:

Das obere Foto zeigt den Mittleren Schlossgarten in Stuttgart, wie er bis vor Kurzem noch war, die Aufnahme darunter am 16. Februar 2012. Finden Sie die Unterschiede zwischen beiden Bildern! Ihre Antwort schicken Sie bitte an die politisch Verantwortlichen:

■ Bundeskanzlerin **Angela Merkel:**
angela.merkel@bundestag.de

■ Verkehrsminister **Peter Ramsauer:**
peter.ramsauer@bundestag.de

■ Bahnchef **Rüdiger Grube:**
ruediger.grube@deutschebahn.com

■ Ministerpräsident **Winfried Kretschmann:**
winfried.kretschmann@gruene.
landtag-bw.de

■ Stellv. Ministerpräsident **Nils Schmid:**
nils.schmid@mfw.bwl.de
Einsendeschluss ist der nächste Wahltag.

Zu gewinnen gibt es viele lehrreiche Erkenntnisse über Stadt- und Naturzerstörung, Betrug, Korruption und die Arroganz der Macht. Der Rechtsweg ist selbstverständlich ausgeschlossen.

Jetzt mitmachen und gewinnen!

6 von 248 Unterschieden:

Gefällt für einen neuen Bahnhof,
der schlechter ist als der alte



Platane, älter als 150 Jahre, Höhe: 22 m, Stammumfang: 410 cm

Geopfert für den ersten grünen
Ministerpräsidenten



Rosskastanie, älter als 100 Jahre, Höhe: 18 m, Stammumfang: 210 cm

Geschreddert für die Millionen-
boni des Bahnvorstands



Silberpappel, älter als 150 Jahre, Höhe: 25 m, Stammumfang: 490 cm

Umgesägt für den Profit der
Bau- und Immobilienmafia



Stieleiche, älter als 200 Jahre, Höhe: 20 m, Stammumfang: 250 cm

Gerodet für den Machterhalt der
Bundeskanzlerin und ihrer Partei



Scheinakazie, älter als 150 Jahre, Höhe: 23 m, Stammumfang: 320 cm

Kleingehäckselt, um die kriti-
schen Bürger zu entmutigen



Blutbuche, älter als 200 Jahre, Höhe: 25 m, Stammumfang: 440 cm



Innerhalb weniger Tage hat die Deutsche Bahn AG bedeutende Teile des Mittleren Schlossgartens dem Erdboden gleichgemacht. Mindestens **186 Bäume wurden gefällt**, rund **62 »verpflanzt«** (wie viele davon überleben werden, bleibt offen). Die übriggebliebenen sind von der geplanten **Absenkung des Grundwasserspiegels** bedroht. Bereits in der Nacht zum 1. Oktober 2010 wurden 26 teils jahrhundertealte Bäume unter Polizeischutz **illegal abgeholzt**. Ende Januar dieses Jahres folgten rund 37 Bäume vor dem Wagenburgtunnel.

Aus purem Machtkalkül hat die Bahn inmitten Stuttgarts ein **Schlachtfeld** hinterlassen. Noch viele Jahre wird dort nichts geschehen – wenn überhaupt jemals gebaut werden kann.

Viele Menschen haben sich für den Erhalt des Parks eingesetzt und Baumpatenschaften übernommen. Im Internet sind alle Bäume porträtiert, die nun der Macht- und Profitgier zum Opfer gefallen sind. Aus dieser Dokumentation der Vielfalt im Schlossgarten ist ein Denk- und Mahnmal geworden. www.baumpaten-schlossgarten.de

TUNNELBLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 7 • 8. MÄRZ 2012

„Ein Betrug von historischem Ausmaß“

Der Stresstest für Stuttgart 21 war offenkundig manipuliert. Der neue Tiefbahnhof kann weniger als der Kopfbahnhof schon heute. Das Projekt ist ein milliardenteurer Rückbau von Kapazität.

Was haben die Betreiber von Stuttgart 21 nicht alles versprochen: 80 Prozent mehr Züge im Nahverkehr, 50 Prozent mehr im Fernverkehr! So steht es in einer Werbebroschüre von 1997.

Tatsächlich wäre das Projekt niemals durchsetzbar gewesen ohne das Versprechen, dass der neue Tiefbahnhof mehr leisten kann als der bestehende Kopfbahnhof.

Den Beweis für diese Leistungsfähigkeit sollte die Simulation des neuen Bahnhofs, ein Stresstest, erbringen. Noch vor einer Überprüfung der Ergebnisse verkündete die Bahn,

Stuttgart 21 habe diesen Test bestanden. Seither analysieren Ingenieure und Fachleute im Projekt wikireal.org die Details. Ihr Fazit: Beim Stresstest hat die Bahn an vielen Stellen ihre eigenen Richtlinien nicht eingehalten. In der Realität wäre Stuttgart 21 ein deutlicher Rückbau des Bahnknotens Stuttgart. Der Physiker Dr. Christoph Engelhardt, federführend bei der Überprüfung tätig, spricht von einem „technisch-wissenschaftlichen Betrug von historischem Ausmaß“.

Tunnelblick fasst die auf wikireal.org veröffentlichten Details zusammen.

Fragwürdige Grundlagen

Der Stresstest sollte 30 Prozent Leistungssteigerung gegenüber dem bestehenden Bahnhof bei guter Betriebsqualität nachweisen. Als Vergleichsgröße wurde aber nicht die Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs zugrunde gelegt – diese liegt laut einem aktuellen Gutachten bei 56 Zügen in der morgendlichen Spitzenstunde –, sondern nur der aktuelle Fahrplan. So kam man auf 49 Züge, die für den Tiefbahnhof nachzuweisen waren.

Es muss bezweifelt werden, dass diese 30 Prozent mehr Züge gegenüber dem heutigen Fahrplan ausreichen. Wenn man von einer jährlichen Steigerung des Zugaufkommens von nur 1 Prozent ausgeht, hätte der Tiefbahnhof etwa 2045 seine Kapazitätsgrenze erreicht, bei 3 Prozent Zunahme bereits 2022. Damit würde er schon am Tag seiner Eröffnung dem Verkehrsaufkommen nicht mehr gerecht. Und im Gegensatz zum Kopfbahnhof kann der Tiefbahnhof nicht erweitert werden!

Bewertung des Stresstests

Die fragwürdige Leistungssteigerung von 30 Prozent gegenüber dem heutigen Fahr-

plan sollte bei „guter Betriebsqualität“ möglich sein. So war es von Schlichter Heiner Geißler verfügt worden. Was das heißt, legt die Bahn selber fest. Bis 2007 galt

sind, dass keine weitere Verkürzung möglich ist. Wenn ein Zug verspätet einfährt, bringt er die ganzen Abläufe derart durcheinander, dass zusätzliche Verspätungen die Folge sind.



© Kostas Koufogiorgos, www.koufogiorgos.de

„verspätungserhaltend“ noch als „befriedigend“, „verspätungssteigernd“ gab es gar nicht. Für den Stresstest wurde der Notenspiegel deutlich gesenkt. Jetzt gilt verspätungssteigerndes Verhalten als „wirtschaftlich optimale Betriebsqualität“.

Verspätungsabbau ist in der Praxis nur möglich, wenn man zum Beispiel einen Halt verkürzen kann oder auf bestimmten Strecken schneller fährt. Im Tiefbahnhof ist dies fast nicht möglich, da die Haltezeiten mit drei bis vier Minuten so kurz

Betriebsparametern eingestellt werden. Dadurch wird natürlich auch das Simulationsergebnis beeinflusst. Die Bahn hält das zugrunde gelegte Computermodell allerdings geheim.

Stresstest ohne Stress für den Bahnhof ...

In der Praxis werden Störungen, die oft mehrere Züge betreffen, durch bestimmte Ereignisse wie Unwetter, Stellwerksstörungen, Zugdefekte oder Suizid ausgelöst. Das

Wie funktioniert der Stresstest überhaupt?

In einer Computersimulation lässt man die Züge virtuell fahren. Gemäß der eingestellten Parameter fügt die Software dann zufällige Störungen hinzu und ermittelt daraus die Auswirkungen auf den Betrieb. Sind alle Parameter richtig eingestellt, können so Schwachstellen im Fahrplan erkannt werden.

Das beim Stresstest der Bahn verwendete Programm „RailSys“ kann mit verschiedenen

heißt, relativ wenige Züge sind dann massiv verspätet und stören so den gesamten Betriebsablauf nachhaltig. Folgeverspätungen führen zu einer weiteren Verstärkung des Verspätungsgeschehens.

In der Simulation der Bahn dagegen wurden die Verspätungen als voneinander vollkommen unabhängige Zufallsereignisse simuliert. Es wurde unterstellt, dass immer wieder kleinere Verspätungen auftreten, die normalerweise gut beherrscht werden können. Größere Verspätungen, die in der Realität immer wieder vorkommen und den Stress und die Störungen erst ausmachen, wurden durch einen verborgenen Parameter aus der Simulation herausgenommen. So konnten sich S-Bahnen maximal 1 Minute, Güter- und Nahverkehrszüge maximal 3 Minuten und Fernverkehrszüge maximal 5 Minuten verspäten. Vergleichen Sie das einmal mit den Verspätungen, die Sie alltäglich bei der Bahn erleben. Dann können Sie selbst beurteilen, wie realistisch das ist.

... aber mit Stress für die Fahrgäste

Die Mindesthaltezeiten für den Tiefbahnhof wurden gegenüber den heute üblichen deutlich gekürzt, um Verspätungen abzubauen zu können. In der Simulation wurde unterstellt, dass zu Stoßzeiten der Fahrgastwechsel im Fernverkehr nach 2,5 Minuten, im Regionalverkehr nach 1,5 Minuten und bei der S-Bahn nach 30 Sekunden abgeschlossen ist. Schauen Sie morgens doch einmal selbst auf die Uhr, wie lange es tatsächlich dauert.

Außerhalb der Spitzenstunde herrscht Ruhe

Heute baut sich die Anzahl der Züge am Morgen kontinuierlich auf. So fahren zwischen 5 und 6 Uhr 15 Züge. Mit der geforderten Leistungssteigerung von 30 Pro-

zent sollten es im Tiefbahnhof 19 Züge sein. Tatsächlich führen im Stresstest aber nur 10 Züge.

Für das Stresstest-Ergebnis hat das den Vorteil, dass sich Verspätungen zwischen 5 und 6 Uhr nicht so stark auf die Spitzenstunde auswirken, da die Pufferzeiten größer sind. Auch nach der Spitzenstunde sind es zukünftig weniger Züge, damit sich die Verspätungen wieder abbauen. Zum Nachteil für die Kunden fehlen in den vier Stunden um die Spitzenstunde herum 24 Züge, die heute noch im Kopfbahnhof verkehren.

Die Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs liegt bei höchstens 32 Zügen, also bei weniger als 60 % des heutigen Kopfbahnhofs

Kleine Tricks

Von Pforzheim fahren im Stresstest gleich zwei ICE-Züge im Abstand von 5 Minuten. Ein ICE des heutigen Fahrplans wurde durch zwei Regionalzüge ersetzt. Nur so ist die Doppelbelegung möglich, da ein ICE die gesamte Bahnsteiglänge benötigt. Auf diese Weise wurden zwei Züge in den Test hineingemogelt – ohne jeden Vorteil für die Fahrgäste.

Der entdeckte Softwarefehler

Jeder Reisende kennt die Prozedur beim Abfahren: Zuerst stellt sich das Signal für den Zug auf „Grün“. Ab diesem Zeitpunkt ist die Ausfahrtstrecke für ihn reserviert. Andere Züge, die diese Strecke bei der Ein- oder Ausfahrt kreuzen, bekommen „Rot“ und müssen warten. Danach erfolgt die Bahnsteigdurchsage, der Schaffner gibt das Pfeifsignal und schließt die Türen. Erst wenn alles in Ordnung ist, verlässt der Zug den Bahnhof. Danach dürfen andere Züge die nun freie Strecke benutzen.

Bei einer Störung (z. B. einer nicht schließenden Tür) blockiert die frei gehaltene Ausfahrtstrecke die anderen Züge, bis das Problem behoben ist. Nur bei schwerwiegenden Störungen wird im Regelfall das Ausfahrtsignal wieder zurückgenom-

men und den anderen Zügen zwischenzeitlich die Fahrt erlaubt. Dies dauert aber mehrere Minuten.

Im Stresstest konnten wegen eines Softwarefehlers andere Züge bis unmittelbar vor Abfahrt des ausfahrenden Zuges ungestört weiterfahren – vergleichbar einem Flughafen, bei dem trotz eines wartenden Flugzeugs auf der Startbahn andere Flugzeuge den Landeanflug fortsetzen können.

Durch diesen jetzt bekannt gewordenen Fehler wurden die Auswirkungen von Verspätungen und Defekten deutlich reduziert. So konnte vermutlich eine Leistungssteigerung von mehr als 5 Prozent in der Spitzenstunde erzielt werden, das sind zwei bis drei Züge.

Fazit

Die Vorgaben und das Programm für die Simulation waren unrealistisch und verstießen gegen Richtlinien, die Ergebnisse sind unbrauchbar. Der Stresstest müsste mit korrekten Parametern wiederholt werden. Die Experten auf wikireal.org schätzen, dass die Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs bei höchstens 32 Zügen liegt, also bei weniger als 60 Prozent des heutigen Kopfbahnhofs! Damit wäre Stuttgart 21 ein gigantischer, milliardenteurer Rückbau von Kapazität, der den Bahnverkehr im gesamten Südwesten und darüber hinaus für Jahrzehnte ausbremsen würde. Kein Wunder, dass Daimler-Chef Dieter Zetsche für Stuttgart 21 schwärmt. ■



Details zu den Manipulationen beim Stresstest:
http://www.wikireal.org/wiki/Stuttgart_21



Interview mit Dr. Christoph Engelhardt bei Fluegel-TV
<http://vimeo.com/36551458>

Häufige Fragen

»Warum protestieren Sie immer noch gegen Stuttgart 21?«

Die Gegner der Atomkraft waren jahrzehntelang in der Minderheit – und haben dennoch demonstriert. Waren sie deshalb keine Demokraten? Auch nach der Volksabstimmung über das S-21-Kündigungsgesetz darf jeder das Projekt für extrem teuren Unsinn halten – und das natürlich auch weiterhin offen sagen. Dies zu akzeptieren, ist **wirklich** demokratisch!
www.stuttgarter-erklaerung.de

Hörtipp: ARD-Radiofeature Abstellgleis für alle

Der Bahnhofsbaubau von Stuttgart liegt auf der Resterampe des Feuilletons. Dort grübelt man über Modernisierungsverweigerer, grüne Ideologen und schwäbische Wutbürger. Eine tragisch verzerrte Wahrnehmung. Denn Stuttgart 21 ist ein Abstellgleis, auf das alle Bahnkunden geschoben werden, der Personenverkehr ebenso wie der Güterverkehr. Eine tiefer gelegte Sackgasse der deutschen Verkehrspolitik.

Milliarden werden in Stuttgart und auf der Schwäbischen Alb verbaut, die für ungleich wichtigere Bahnprojekte fehlen. Deutlich mehr Güter auf die Schiene zu bringen, dieses Ziel wird Deutschland auf absehbare Zeit nicht erreichen – auch wegen Stuttgart 21.

Wilm Hüffer rekonstruiert anhand zahlreicher bahntinterner Unterlagen den Schacher um das Großprojekt.



Sendung zum Herunterladen und Nachhören:
http://mp3-download.ard.de/radio/radiofeature/abstellgleis_swr_compl.mp3

TUNNEL BLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 8 • 22. MÄRZ 2012



Was der Kopfbahnhof wirklich kann

Es stimmt: Der Stuttgarter Kopfbahnhof ist heruntergekommen und dringend modernisierungsbedürftig. Die Bahn hat seit 1995 nichts mehr in den Bahnknoten investiert. Wahr ist aber auch: Der Kopfbahnhof kann selbst im heutigen Zustand mehr, als Stuttgart 21 je wird leisten können. Und sein Ausbaupotenzial für den Zugverkehr der Zukunft ist enorm.

Ironie der Geschichte: Durch die Vorbereitungen zum Bau des Tiefbahnhofs hat die Bahn selbst die Voraussetzungen für die Modernisierung des Kopfbahnhofs geschaffen. Grund genug für Egon Hopfenitz, den ehemaligen Vorsteher des Stuttgarter Hauptbahnhofs, das Unternehmen in seinem Gastbeitrag einmal ausgiebig zu loben.

Danke, liebe Bahn!

■ Von Egon Hopfenitz

Öffentlichkeit und Demonstranten haben sich in der letzten Zeit mehr für Park und Südflügel interessiert als für das, was an den Gleisanlagen zwischen den beiden Seitenflügeln – dem wichtigsten Teil eines Bahnhofs – verändert wurde. Unlängst teilte die Bahn nun mit, der Umbau im Gleis- und Stellwerksbereich sei weitestgehend abgeschlossen. Und wahrlich, ein Blick dorthin lohnt sich.

Bislang gab es im Kopfbahnhof zwischen den Streckengleisen von und nach Cannstatt, von und nach Feuerbach sowie von und nach dem Gäu sogenannte Wartegruppen mit insgesamt 25 Wartegleisen:

- Wartegruppe Ost vor Gleis 15 & 16 mit 7 Gleisen
- Wartegruppe Mitte vor Gleis 11 bis 13 mit 8 Gleisen
- Wartegruppe West vor Gleis 8 bis 11 mit 6 Gleisen
- Wartegruppe S-Bahn vor Gleis 5 bis 7 mit 4 Gleisen

Diese Wartegruppen, früher als Stauraum zwischen Personen- und Abstellbahnhof erforderlich, werden heute nicht mehr in

diesem Umfang benötigt und können auf 2 bis 3 Gleise je Wartegruppe reduziert werden. In diese gekürzten Wartegruppen hinein wurden nun die Bahnsteige um circa 120 Meter verlängert, um dort, wo heute die Prellböcke stehen, Platz für die riesige Baugrube für den Tiefbahnhof zu gewinnen.

Diese Verlängerung der Bahnsteige und den Umbau des Gleisvorfeldes hat die Bahn hervorragend geplant und umgesetzt. Um es genauer zu sagen: Die Bahn hat den Ausbau der Gleisanlagen so durchgeführt, wie ich mir die Renovierung des Kopfbahnhofs K 20 vorgestellt habe. Und die Bahn hat nahezu den Zustand der Gleisanlagen erreicht, wie er für das auch heute noch hochaktuelle und unterstützenswerte Projekt K 21 benötigt wird. Ich glaube fast, wir müssen eine Delegation nach Berlin schicken, um dem ehemaligen Bauleiter, Herrn Hany Azer, für die Umplanung des Kopfbahnhofs zu danken – sofern er noch im Dienst der Deutschen Bahn AG steht.

Gehen Sie einmal vor bis zur Spitze der verlängerten Bahnsteige oder mit einem Fernglas auf den Bahnhofsturm und Sie

werden heute vergeblich nach »Hüttenkruscht«, Gleisgewirr und Gleisschrott Ausschau halten. Damit hat die Bahn zugleich ihre Aussage ad absurdum geführt, die Renovierung des Gleisfeldes sei fast so teuer wie der Bau des Tiefbahnhofs.

Was bedeutet dies nun für uns? Im jetzigen Zustand haben wir einen super Kopfbahnhof, auf dessen überlangen Bahnsteiggleisen bis zu drei Züge hintereinander zur Abfahrt aufgestellt werden könnten. Und auch nach Öffnung der Baugrube werden wir einen funktionierenden

Kopfbahnhof K 20/K 21 haben – barrierefrei und mit ebenen Gleisen, allerdings mit sehr schwierigen Zugangsmöglichkeiten über die Baugrube. Stuttgart wird also auch bei einem möglichen Austritt von Mineralwasser, bei Untauglichkeit des Nesenbachdückers, beim Aufquellen von Gipskeuper in den Tunneln sowie bei Überschreitung der Kostengrenze und einer Einstellung von Stuttgart 21 einen funktionierenden Kopfbahnhof haben. Und sollte es der »Stuttgarter Netz AG« gelingen, den Kopfbahnhof ganz oder teilweise zur

Die Bahn hat den Ausbau der Gleisanlagen so durchgeführt, wie ich mir die Renovierung des Kopfbahnhofs vorgestellt habe.

Fortsetzung Rückseite

Nutzung von Privatbahnen zu erhalten, steht neben dem schrägen Tiefbahnhof ein betriebsfähiger Kopfbahnhof zur Verfügung, wie dies auch die Herren Geißler und Stohler mit ihrem Kompromissbahnhof vorgeschlagen haben.

Wir haben also derzeit und auch in Zukunft einen barrierefreien, ebenen und gut funktionierenden Kopfbahnhof. Sein Ende wäre erst mit dem Abbruch des Gleisgebirges ab etwa 2022 besiegelt. Und bis dahin sind meines Erachtens Protest und Demos nicht nur sinnvoll, sondern auch nötig.



Egon Hopfenitz war von 1981 bis 1994 Leiter des Stuttgarter Hauptbahnhofs und kann auf 46 Dienstjahre bei der Bahn zurückschauen.

Foto: Thomas Iglar

Häufige Fragen

»Warum kam der Protest gegen Stuttgart 21 so spät?«

Der Widerstand in der Bevölkerung gegen Stuttgart 21 ist beinahe ebenso alt wie das Projekt selbst.

1994: S 21 wird erstmals offiziell vorgestellt.

1997: In Stuttgart fordert eine Bürgerinitiative einen Bürgerentscheid über die Realisierung.

1998: Die Bahn AG stoppt das Projekt wegen Unwirtschaftlichkeit; erst 2001 wird es mit einer neuen Finanzierungsvereinbarung »wiederbelebt«.

2004: OB Schuster verspricht im Wahlkampf einen Bürgerentscheid zu S 21. Er wird daraufhin mit den Stimmen der Grünen-Wähler wiedergewählt.

Ende 2007: 61.193 Unterschriften für einen Bürgerentscheid zum Ausstieg aus S 21 werden der Stadt Stuttgart übergeben; nötig wären nur 20.000. Der Stuttgarter Gemeinderat lehnt den Antrag mehrheitlich ab: Er sei rechtlich unzulässig.

Ende 2009: Die wöchentlichen Montagsdemonstrationen mit regelmäßig Tausenden von Teilnehmern gegen Stuttgart 21 beginnen.

Der Widerstand gegen S 21 war von Anfang an da – und er wird bis zur Einstellung des Projekts nicht aufhören!

Doppelte Kapazität von Stuttgart 21

Der Kopfbahnhof hat erhebliche Ausbaureserven. Von Oliver Stenzel

Eine enorm gesteigerte Kapazität gegenüber dem Kopfbahnhof – das war von Anfang an eines der Hauptargumente für Stuttgart 21. Lange Zeit war von 50 Prozent mehr Leistungsfähigkeit beim Tunnelbahnhof die Rede, bis sich die Bahn beim Faktencheck im Herbst 2010 nur noch zum Nachweis einer um 30 Prozent höheren Spitzenkapazität verpflichten wollte.

Die 49 Züge pro Stunde Kapazität, die beim Stresstest vom Schweizer Verkehrsplaner SMA dem Tiefbahnhof bescheinigt wurden, bedeuteten indes keineswegs

sätzliche Gleise zwischen den jetzt schon bestehenden verlegen, die sich dann auf etwa halber Bahnsteiglänge in beide Richtungen verzweigen. Der Vorteil: »Zwei Züge können auf einem Gleis völlig unabhängig voneinander operieren«, so Rößler. Und durch zusätzliche Brücken könnte ein kreuzungsfreies Ein- und Ausfahren ermöglicht werden. Ausgaben von rund 600 Millionen Euro seien dafür erforderlich – im Vergleich zu momentan mindestens 4,5 Milliarden Euro für Stuttgart 21. Ein wahres Schnäppchen also, hätte der Tunnelbahnhof mit realistisch 32 bis 36



Die Kapazität des Kopfbahnhofs kann auf das Doppelte des Tiefbahnhofs ausgebaut werden (Abb.: Zugankünfte in der Spitzenstunde von 7 bis 8 Uhr)

30 Prozent mehr als das Maximum des Kopfbahnhofs – sondern nur 30 Prozent mehr als die 37 Züge, die im aktuellen Fahrplan in der Spitzenstunde fahren. Dass die maximale Leistungsfähigkeit bei über 50 Zügen pro Stunde liege, hat unter anderem der ehemalige Stuttgarter Bahnhofsvorsteher Egon Hopfenitz immer wieder betont. Und die Münchner Verkehrsberater Martin Viereg und Karlheinz Rößler wiesen in einem Gutachten nach, dass bis zu 56 Züge im jetzigen Kopfbahnhof möglich seien.

Quasi als Nebenprodukt dieser Kapazitätsberechnung entwickelten Viereg und Rößler ein Konzept namens »Kopfbahnhof für Stuttgart«, das sie bereits im Oktober 2011 vorstellten. Nach diesem Konzept ließe sich die Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs auf 72 Züge steigern.

So könne man auf der Fläche der nicht mehr benötigten Gepäckbahnsteige zu-

Zugankünften in der Spitzenstunde doch nur die halbe Kapazität.

Und Viereg und Rößler zeigen in ihrem Konzept noch eine weitere Möglichkeit auf: So sei zusätzlich ein ergänzender Durchgangsbahnhof denkbar – allerdings nicht, wie beim Kombi-Modell von SMA-Chef Werner Stohler und Heiner Geißler, quer zum Tal, sondern längs. Der Vorteil: keine geologischen Risiken beim Mineralwasser und keine Parkzerschneidung. Mit dieser Lösung seien dann über 106 Zugankünfte pro Stunde möglich.

Weitere Infos zum Konzept »Kopfbahnhof für Stuttgart«:

<http://www.vr-transport.de>



Pressekonferenz zur Präsentation auf Flügel-TV:
<http://vimeo.com/30073072>

Tunnelblick im E-Mail-Abo: www.tunnelblick.es/abo

TUNNEL BLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 9 • 5. APRIL 2012

Die Politik hat ihre Kommunikationsstrategie in Sachen Stuttgart 21 geändert – nicht freiwillig oder aus besserer Einsicht, sondern weil **Tausende von Menschen** aus Stuttgart und dem ganzen Land anhaltend protestieren. Dialog mit den Bürger/-innen lautet die neue Devise. Schlichtung, Stresstest und Volksabstimmung heißen die Instrumente, mit denen der Konflikt nicht etwa gelöst, sondern **»befriedet«** werden sollte. Bürgerforen und Filderdialog setzen diesen Weg künftig fort.

Diese Strategie ging vordergründig auf: Jedes Mal fanden sich S-21-kritische Bürger/-innen hinterher in einem Tal der **Verun-**

sicherung, Ent-Mutigung und Ent-Täuschung wieder. Und doch gewann der Widerstand immer wieder an Kraft und Fahrt. Denn an den Mängeln des Projekts haben all diese Verfahren nichts geändert.

Mit der Zerstörung des Südflügels und der Rodung des Mittleren Schlossgartens hat die Bahn **nun weitere Fakten geschaffen**. Einen Baufortschritt wird sie auf absehbare Zeit nicht vorweisen können. Dennoch wäre es ein Fehler, jetzt erst einmal abzuwarten. Denn hinter den Kulissen werden Verträge geschlossen und Planungen vorangetrieben. **Was also tun?**

Was tun?

Was können wir noch tun, nachdem ...

- jahrelanges und hundertfaches Demonstrieren und Protestieren gegen »Murks 21« den Fortgang des Projekts nicht stoppen konnten?

- juristische Einwendungen, Eilverfügungen und Klagen den Baufortschritt nur für eine begrenzte Zeitspanne aussetzen konnten?

- die Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger Baden-Württembergs gegen den Ausstieg des Landes aus der Finanzierung des Projekts gestimmt hat?

- das Projekt von Politik und Bahn gegen alle politische Vernunft und um jeden Preis durchgesetzt werden soll?

- Stuttgart 21 an seinen inneren Widersprüchen mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auch nicht scheitern wird?

- sich aus all diesen Gründen viele Bürgerinnen und Bürger aus dem aktiven Widerstand enttäuscht, ermüdet, mutlos oder resigniert zurückgezogen haben?

Was also können wir noch tun?

Nichts mehr, denken nun vielleicht viele Projektgegner außerhalb und innerhalb des bisher aktiven Widerstands. Nichts, außer eben abzuwarten, dass ein »äußerer Umstand« – etwa in Gestalt eines großen Unglücks während der Baumaßnahmen oder eines Finanzcrashes – das Projekt doch noch zum Erliegen bringt. Ist diese Hal-

tung verständlich oder muss man sie nicht als unpolitisch und fatalistisch ablehnen?

Selbst ganz hart gesottene Zeitgenossen spüren etwas beim Anblick des zerstörten Schlossgartens: Empörung, Wut, Trauer, Schmerz. Und ihr vielleicht ohnehin schon angeknackstes Vertrauen in die



© Kostas Koufogiorgos, www.koufogiorgos.de

Glaubwürdigkeit von Politikern und Justiz droht vollends zu zerbrechen.

All das wollen sie verdrängen. Doch die hartnäckigen Widerständler geben keine Ruhe: Sie legen beständig ihre Finger in die Wunden, die diesem gesellschaftlichen Konflikt zugrunde liegen, brechen immer wieder den Schorf auf, unter dem die Projektträger die Defizite von Stuttgart 21 verbergen möchten – und verhindern so, dass sich vorschnell Narben bilden. Und das nervt, weil es das Verdrängen schwieriger macht.

Was also werden wir tun?

- Weiterhin die einen ermutigen und damit die anderen nerven.

- Weiterhin die Bürger mit der Wahrheit über S21 konfrontieren. Jetzt erst recht.

- Beharrlich bleiben trotz aller scheinbarer und tatsächlicher Misserfolge und weiterhin das tun, was wir für richtig befunden haben: nämlich mit Fantasie, Kreativität und Ausdauer gegen diesen Milliardenwindel zu kämpfen.

- Unsere Ziele auch dann weiter verfolgen, wenn sich der Erfolg nicht einstellen will, weil wir die Mächte, die hinter dem Projekt stehen, bisher unterschätzt haben.

- Standhalten gegen alle Versuche zum Aufgeben in uns, gegen alle möglichen Anfeindungen und gegen Gleichgültigkeit und Ignoranz um uns herum.

»Politik bedeutet ein starkes langsames Bohren von harten Brettern mit Leidenschaft und Augenmaß zugleich«, sagte der Soziologe und Politiker Max Weber. Dies gilt in besonderem Maße für den politischen Widerstand gegen eine Filzokratie aus Wirtschaft, Politik und Medien, wie sie am Beispiel von Stuttgart 21 sichtbar und spürbar wird.

Wir können also eine Menge tun! Und wir werden einen langen Atem haben.

Das können Sie jetzt tun – fünf Vorschläge:

1 »Sie müssen weiter auf die Straße gehen!«

Diese Botschaft gab Stéphane Hessel den Gegnern des milliardenschweren Tiefbahnhof-Projekts mit auf den Weg, als er auf seiner Vortragsreise im Januar einen Zwischenstopp am Stuttgarter Hauptbahnhof einlegte. Man solle im Kleinen stets das Große im Auge behalten und über verlorene Schlachten hinweg in langen Zeiträumen denken und handeln. So sei Stuttgart 21 nicht als Nabel der Welt zu betrachten, vielmehr als Auswuchs einer globalen Fehlentwicklung zu begreifen. Verstehe man sich als Teil einer weltweiten Bewegung gegen den Machtmissbrauch in Politik und Finanzwirtschaft, könne man über die Empörung hinaus die nötige Energie schöpfen, um immer weiter dagegen einzustehen – gemeinsam, beharrlich und stets friedlich. Hessels Rat: »Machen Sie sich so stark, wie Sie können!«

Stéphane Hessel (94) ist ehemaliger Résistance-Kämpfer, Mitgestalter der Menschenrechts-Charta und Autor von »Empört euch«.

Montagsdemo: wöchentl., 18 Uhr; Ort & Programm: www.bei-abriss-aufstand.de

2 Unterstützen Sie die Stuttgarter Erklärung zur Fortführung des Widerstands gegen S 21!

Die Volksabstimmung vom letzten November war von vornherein eine scheidemokratische Farce. Ihre Betreiber haben sich an die von ihnen selbst aufgestellten Vorbedingungen der Abstimmung nicht gehalten. Trotzdem verwenden sie das Ergebnis als Argument, um mit dem angeblichen Segen der Mehrheit das Milliardenprojekt durchzuboxen. Die „Stuttgarter Erklärung“ zeigt auf, dass es wichtig und richtig ist, weiterhin Widerstand gegen die begonnene Zerstörung und Verschwendung zu leisten.

www.stuttgarter-erklaerung.de

5 Zeigen Sie auch weiterhin mutig Ihre Meinung!

Noch keinen Aufkleber auf dem Fahrrad? Der Kleber auf der Heckscheibe ist schon etwas ausgebleicht? Dann ist gerade jetzt der richtige Zeitpunkt, Farbe zu bekennen.

3 Beteiligen Sie sich an einer der vielen Initiativen vor Ort!

Initiative Baden unterstützt: Oben bleiben! Kein S 21!

www.baden.gegen-stuttgart-21.de
karlsruhe.gegen-stuttgart-21@gmx.de

Schwabenstreich Berlin

schwabenstreichberlin.wordpress.com

Initiative K 21 Bietigheim-Bissingen

peter.guerlich@t-online.de

Calwer Obenbleiber –

lokale Initiative für K 21

www.schwabenstreichcalw.wordpress.de
calwer_obenbleiber@gmx.de

Initiative Esslingen gegen Stuttgart 21

www.esslingen-gegen-s21.de
info@esslingen-gegen-s21.de

Rems-Murr gegen S 21

www.rems-murr-gegen-s21.de

Aktionsbündnis Göppinger gegen S 21

www.goepfingergegen-s21.de
kontakt@goepfingergegen-s21.de

Heidelberger gegen Stuttgart 21

<http://stuttgart21.binetz.de>
hd@roswithaclaus.de

Bottwartal-Marbach gegen S 21

obenbleiben.jimdo.com/bottwartal-marbach, W.Schoch@kabelbw.de

München gegen Stuttgart 21

hippocampus@yahoo.de

Schorndorfer Initiative für K 21

Andreas_F@gmx.de

Bad Cannstatter gegen Stuttgart 21

cannstatter@alice.de

Initiative Feuerbach für K 21

huh.wienand@t-online.de

Ludwigsburger Bürgerbündnis

gegen Stuttgart 21

ludwigsburg-fuer-K21@web.de

Tübinger Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21

tuebingengegens21.wordpress.com
tuebingen@gegens21.de

Bürgerinitiative Neckartor (Stuttgart)

bineckartor.wordpress.com
bi-neckartor@arcor.de

4 Unterstützen Sie die kritische Information über Stuttgart 21!

Zum Beispiel mit einer Spende an den Tunnelblick zur Finanzierung der Druckkosten:

Kto. 7020627400

BLZ 43060967

GLS-Bank

Inhaber: Umkehrbar e. V.

Stichwort: Tunnelblick

Oder verteilen Sie den Tunnelblick selbst an Ihrem Heimatbahnhof. Druckvorlagen finden Sie unter www.tunnelblick.es.

Infobündnis Zukunft Schiene – Obere Neckarvororte

14-tägig donnerstags, 19:30 Uhr, Kulturtreff in Untertürkheim (12.04.2012)

Vaihinger für den Kopfbahnhof

www.vk21.de

Ostend-ObenbleiberInnen in Stuttgart-Ost

ostend-obenbleiber@veloway.de

Schwabenstreich Stuttgart-West

Schwabenstreich-West@gmx.de
Stammtisch in der Regel wöchentlich



Eine Liste aller Orts- und Fachgruppen finden Sie unter:
<http://infooffensive.de/mitmachen>

Tunnelblick im E-Mail-Abo:

www.tunnelblick.es/abo



Kein Aufkleber mehr? Dann war wohl jemand schneller. Nachschub bekommen Sie zum Beispiel an der **Mahnwache** am Stuttgarter Hauptbahnhof, bei **Veranstaltungen** und der **Montagsdemo** sowie an den **Infoständen** vor Ort.

TUNNELA B B L I C K

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 10 • 19. APRIL 2012



Weniger Druck = mehr Dreck

Schwimmen Sie gerne? Dann waren Sie bestimmt schon einmal in einem der Stuttgarter Mineralbäder – oder gehören gar zu den regelmäßigen Besuchern im Leuze, Mineralbad Cannstatt oder Bad Berg.

Damit könnte es bald vorbei sein. Denn die für Stuttgart 21 geplante Grundwasserabsenkung im Stuttgarter Talkessel bringt das natürliche Gleichgewicht zwischen Grund- und Mineralwasser aus der Balance. Es droht eine **Kontaminierung des Mineralwassers** durch stark schadstoffbelastetes Grundwasser. Weniger

Druck gleich mehr Dreck, so lautet die einfache Formel.

Und das gilt nicht nur für das Mineralwasser. Die Geschichte von Stuttgart 21 zeigt: Je weniger Druck die Bürger auf ihre gewählten Vertreter ausüben, desto mehr »Dreck« lagert sich an den Kontaktflächen von Politik und Wirtschaft ab. Je mehr engagierte und informierte Bürger sich dagegen einmischen, desto schwerer haben es Filz, Korruption und Verschwendung auf Kosten der Allgemeinheit. **Sorgen wir also für mehr Druck – beim Mineralwasser und in der Politik!**

Bedroht

Chemische Altlasten und Stuttgart 21 gefährden unser Mineralwasser

Der sorglose und unsachgemäße Umgang mit Chemikalien seit Beginn der Industrialisierung hat auch in Stuttgart zu einer großflächigen Verunreinigung von Boden und Grundwasser geführt. Bereits Mitte der 80er-Jahre wurden in zahlreichen Grundwasserbrunnen im Stuttgarter Talkessel leicht flüchtige Chlorkohlenwasserstoffe festgestellt, vor allem die krebserregenden und schwer abbaubaren Stoffe TRI und PER. Von den Verunreinigungen betroffen sind sowohl oberflächennahe als auch tiefere Grundwasserstockwerke.

Immer wieder wird beschwichtigt, dass die mineralwasserführende Schicht im Stuttgarter Talkessel keine Verbindung zum belasteten Grundwasser habe. Auch vom sogenannten Grundwassermanagement bei Stuttgart 21 gehe in dieser Hinsicht keine Gefahr aus. Diese Argumentation ist in mehrfacher Hinsicht fragwürdig:

■ Auch in den meisten Mineralwasserquellen im Stadtgebiet lassen sich seit Jahrzehnten TRI und PER nachweisen – zum Glück bisher noch in geringen Konzentrationen.

■ Erst im Jahr 2010 wurde ein 3,2 Mio. Euro teures Grundwasser-Untersuchungsprojekt, der MAGPlan, gestartet mit dem Ziel, erstmals umfassend die Altlastensituation im Talkessel und deren Auswirkungen auf mineralwasserführende Schichten zu erkunden. Erkenntnisse sind jedoch erst im Jahre 2014 zu erwarten. Dennoch sollen im Zuge der Baumaßnahmen für Stuttgart 21 schon jetzt tiefreichende Eingriffe ins Grundwasser erfolgen.

■ Die Bahn rechnet inzwischen damit, bis zu 11 Millionen Kubikmeter Grundwasser abpumpen zu müssen – dreimal so viel wie ursprünglich beantragt und genehmigt.

Neben dem hochbelasteten Stuttgarter Talkessel existiert noch ein weiteres Altlastenareal, das ein großes Risiko für die Mineralquellen darstellt: das ehemalige Gaswerk Gaisburg. Über 100 Jahre lang

wurde hier aus Steinkohle Stadtgas produziert. Dabei gelangten große Mengen Flüssigteere und krebserregendes Benzol in den Untergrund und ins Grundwasser. Dieses hochbelastete Gebiet liegt in unmittelbarer Nachbarschaft zum Mineralbad Leuze.

Glücklicherweise lassen sich Schadstoffe aus dem Gaswerk in den Mineralwasserquellen bislang noch nicht nachweisen.

Was passiert aber, wenn sich die Druckverhältnisse durch Baumaßnahmen im Stuttgarter Talkessel verändern?

»Eine Prämisse war immer der Schutz unseres Mineralwassers« (Stuttgarts OB Wolfgang Schuster am 17. November 2010)

TIPP: GEOLOGISCHE FÜHRUNGEN

Diplom-Geologe Dr. Ralf Laternser erklärt regelmäßig vor Ort die geologischen Besonderheiten des Mittleren Schlossgartens und des Nesenbachtals sowie die Bedeutung der Stuttgarter Mineral- und Heilquellen.

Weitere Informationen und Termine: <http://www.geologie21.de>

Aus der Balance? Stuttgart 21 und das Mineralwasser

Touristen loben an Stuttgart oft die landschaftlich schöne Lage zwischen Hügeln und Weinreben. Vor allem Einheimische und Kurgäste wissen zu schätzen, dass diese Großstadt auch einen einzigartigen Naturschatz birgt: die Bad Cannstatter und Berger Mineralquellen – nach Budapest das zweitgrößte Mineralwasservorkommen in Europa. Täglich sprudeln bis zu 44 Millionen Liter aus dem Untergrund. Zwölf staatlich anerkannte Heilquellen liefern Wasser für die Mineralbäder Berg, Leuze und Bad Cannstatt sowie für viele öffentliche Trinkbrunnen.

Bald könnte es damit jedoch vorbei sein, denn »Stuttgart 21« ist wegen der geologischen Besonderheiten des Stuttgarter Untergrunds eine hochgradige Gefahr für die Quellen in Bad Cannstatt und Berg.

Druckverhältnisse ändern sich gewaltig

Die Umsetzung von Stuttgart 21 würde massive Eingriffe ins Grundwasser erfordern, denn der quer zu den Heilquellenströmen liegende Tiefbahnhofstrog würde tief in die Grundwasser führenden Schichten hineinreichen. Um ihn bauen zu können, müssten Brunnen angelegt werden und Hunderte von Bohrungen erfolgen. Das Grundwasser – inzwischen ist von 11 Millionen Kubikmetern die Rede – müsste in ein 17 km langes, oberirdisches Rohrsystem abgepumpt und wieder infiltriert oder abgeleitet werden. Dieses gigantische Vorhaben nennt die Bahn »Grundwassermanagement«.

Dazu muss man wissen: Grund- und Mineralwasser sind im Stuttgarter Untergrund durch eine Gesteinsschicht getrennt. Durch den Druck des Grundwassers von oben wird

das unter hohem Druck stehende Mineralwasser darunter wie durch einen Deckel geschützt. Dieser Selbstschutz droht durch das Abpumpen des Grundwassers verloren zu gehen. Es besteht die Gefahr,

geologische Schichten aufsteigt und dann dem Zustrom der Quellen in Bad Cannstatt und Berg fehlt.«

Aus der Vergangenheit lernen

Wie empfindlich die Stuttgarter Mineralwasserströme auf menschliche Eingriffe reagieren können, zeigten schon die Bohrversuche auf der Berger Insel im Oktober 1928. Bei Bohrungen war man in fast 30 Metern Tiefe auf eine stark sprudelnde Mineralquelle gestoßen. Die »Schwäbische Tagwacht« schrieb dazu am 25.10.1928:

»Schon einmal wurden in früherer Zeit durch Bohrungen die Brunnen so geschädigt, daß damals die Regierung auf Antrag der Cannstatter Stadtverwaltung jedes weitere Bohren nach artesischen Brunnen in Cannstatt und Umgebung verbot. Daß die Befürchtungen nicht grundlos waren, zeigte sich bald. Schon nach wenigen Tagen versiegte das Veielbrünnele in der Fabrikstraße. Gleich darauf ließ das Wasser an dem starken Wilhelmabrunnen im Kursaal merklich nach. Nach Verlauf von etwa 8 bis 10 Tagen lief das Wasser in dem Wilhelmabrunnen, der normal 60 bis 70 Sekundenliter gab, so schwach, daß man beispielsweise zur Füllung einer Literflasche etwa 5 Minuten brauchte. Die Auswirkung der Bohrung erstreckte sich aber, wie es sich allmählich herausstellte, auf ALLE Cannstatter Quellen. Nicht nur bei den Brunnen und im Leuzeschen Mineralbad ließ die Wasserergiebigkeit beträchtlich nach, und auch bei allen Cannstatter Mineralbädern trat ein Rückgang des Wassers ein. Sogar der artesischen Brunnen im Wilhelmagarren setzte aus.«



Stuttgart, Bad Berg, Elisenquelle:
Gemälde von Gabriele Sauler (© G. Sauler)

dass die trennende Gesteinsschicht bei Grabungsarbeiten durchstoßen wird oder dem hohen Druck des Mineralwassers von unten nicht mehr standhalten kann. Mineralwasser könnte unkontrolliert aufsteigen und sich irreversibel mit dem Grundwasser vermischen.

Mögliche Konsequenzen von Stuttgart 21 auf das Grundwasser und auf das Mineralwasser sind bereits im Planfeststellungsbeschluss (PFA 1.1) des Eisenbahnbundesamtes aus dem Jahr 2005 dargestellt: »Während der Bauzeit ist vor allem zur Herstellung des neuen Tiefbahnhofs [...] eine Grundwasserabsenkung erforderlich. [...] Dabei wird Grundwasser entnommen, abgeleitet und zum Teil an anderer Stelle wieder infiltriert bzw. eingeleitet. Dies wirkt sich direkt auf die Menge und Qualität der betroffenen Grundwasservorkommen aus und kann außerdem grundsätzlich dazu führen, dass das unter Druck stehende Mineralwasser in andere



Unter Druck: artesische Fontäne durch eine Bohrung nach Mineralwasser für das Merkel'sche Bad in Esslingen 2005.

VIDEOTIPP:

 Veranstaltung der »ArchitektInnen für K 21« zum Thema Mineralquellen bei Fluegel-TV: <http://vimeo.com/25878989>

TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

Der Tunnelblick wird ehrenamtlich produziert. Sie können helfen, die Druckkosten zu finanzieren:

Konto-Nr.: 7 020 627 400
BLZ 430 609 67, GLS-Bank
Kontoinhaber: Umkehrbar e. V.
Stichwort: Tunnelblick
Danke für Ihre Spende!

TUNNELBLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 11 • 24. APRIL 2012



Polizeireform – ja bitte!

Innenminister Reinhold Gall plant eine umfassende Polizeireform in Baden-Württemberg, für die es »keine Denkverbote« geben dürfe. Schwerpunkte sollen eine verkürzte Ausbildung, höhere Einstiegsgehälter und effizientere Organisationsstrukturen sein. Doch nicht nur über Organisationsveränderungen sollte die Politik dabei nachdenken. Dringender Handlungsbedarf besteht auch im Umgang mit den Bürger/-innen und bei der Wahrung der Bürgerrechte! Dabei hält die baden-württembergische Polizei gerade Bürger-nähe für ihren größten Trumpf.

Die Erfahrungen der Bürgerbewegung gegen Stuttgart 21 zeigen jedoch: Vielfach wird die im Grundgesetz verankerte Versammlungsfreiheit durch Verbote und hohe Auflagen an die Versammlungsleiter eingeschränkt. Menschen wurden und werden

ungerechtfertigt in Gewahrsam genommen, um sie von weiterem politischen Einsatz abzuschrecken. Bürger/-innen, die sich gegen Stuttgart 21 engagieren, werden durch Polizei und Staatsanwaltschaft kriminalisiert. Auf Weisung des Innenministers werden Protestveranstaltungen gegen Stuttgart 21 sogar vom Verfassungsschutz beobachtet. Nicht nur die Ereignisse vom 30. September 2010, dem sogenannten »schwarzen Donnerstag«, zeigen, dass friedlich protestierende Bürger/-innen, ja selbst Schülerinnen und Schüler, Opfer von Polizeigewalt werden können. Derzeit laufen ca. 5.000 (!) Verfahren gegen Menschen, die sich gegen das Milliardenprojekt S 21 engagieren, jedoch nicht ein einziges gegen Polizisten – trotz zahlreicher Strafanzeigen.

Die Einführung der Kennzeichnungspflicht ist überfällig!

Dies liegt auch daran, dass die Kampfausrüstung bei Polizeieinsätzen die Identifizierung einzelner Beamter systematisch verhindert. Diese Anonymität schützt nicht nur vor den pausenlos laufenden Videokameras der Kolleginnen

und Kollegen – sie befördert auch Übergriffe.

Die Umsetzung der Kennzeichnungspflicht für Polizisten ist daher dringend notwendig, übrigens nicht nur bei Großeinsätzen. Bürger/-innen müssen sich jederzeit der Polizei gegenüber ausweisen, dasselbe muss auch umgekehrt gelten. Polizisten sollen durch eine transparente Kennzeichnung für ihr Tun verantwortlich gemacht werden können. Bislang liegt hierzu von Innenminister Gall lediglich eine Absichtserklärung vor. Die Einführung der Kennzeichnungspflicht ist überfällig!

Zum Beispiel: Der Fall des Jan H.

Ein Geschädigter berichtet

Am 30.9.2010 wurde ich im Stuttgarter Schlossgarten durch einen Schlagstock an der Stirn verletzt und habe daraufhin Anzeige gegen unbekannt erstattet.

Dieser Tage wurde mir die Einstellungsverfügung des Stuttgarter Oberstaatsanwalts Häußler zugestellt. Darin finden sich folgende denkwürdige Sätze:

»Das Ermittlungsverfahren gegen Unbekannt wegen Körperverletzung im Amt wird eingestellt, weil der Täter nicht ermittelt werden kann. (...) Im Übrigen versprechen die Vernehmungen weiterer Polizeibeamter auch deshalb keinen Erfolg, weil diese entweder sich selbst belasten müssten, die Tat zum Nachteil des Anzeigerstatters begangen zu haben, oder im Falle, dass sie den Übergriff eines Polizeibeamten beobachteten und in der Folge nichts unternahmen, der Strafvereitelung im Amt verdächtig wären.«

Die Einstellungsverfügung zählt insgesamt mindestens fünf Polizeibeamte auf,

die im Zusammenhang mit dem Übergriff auf mich straffällig geworden sind.

Gäbe es eine Kennzeichnungspflicht für Polizeibeamte, würde es mir als Geschädigtem sicherlich sehr viel leichter fallen, die Täter zur Verantwortung ziehen zu lassen. Ich glaube sogar, dass es diesen Übergriff auf mich bei einer Kennzeichnung der Beamten gar nicht gegeben hätte: Offensichtlich halten diese ihr Verhalten selbst nicht für rechtmäßig und führten den Übergriff lediglich aus dem Schutz der Anonymität heraus durch.

Esslingen, 22.4.2012

Bespitzelt der Verfassungsschutz Parkgebiete?

☞ Von Dieter Reicherter

Die Ereignisse der letzten Tage und Wochen rund um Stuttgart 21 veranlassen mich, mein Schweigen zu brechen und mein Wissen an Sie weiterzugeben.

Als ehemals braver Bürger, der dem Land Baden-Württemberg nahezu vier Jahrzehnte als Staatsanwalt und Richter gedient hat, habe ich nach dem Regierungswechsel im Ländle an diese Aussage in der Präambel des grün-roten Koalitionsvertrags geglaubt:

»Die Zeit des Durchregierens von oben ist zu Ende. Gute Politik wächst von unten, echte Führungsstärke entspringt der Bereitschaft zuzuhören. Für uns ist die Einmischung der Bürgerinnen und Bürger eine Bereicherung. Wir wollen mit ihnen im Dialog regieren und eine neue Politik des Gehörtwerdens praktizieren.«

Im Geiste dieser Aussage hat das Innenministerium Baden-Württemberg – Landespolizeipräsidium – (zuständiger Minister Reinhold Gall, SPD) am 20.12.2011 unter dem Aktenzeichen 3-1134.9/1113-VS-NfD einen Rahmenbefehl Nr. 2 zu Einsatzmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Bauprojekt »Stuttgart 21« herausgegeben und im Abschnitt »3. Auftrag« unter Ziffer »3.3 Landeskriminalamt Baden-Württemberg« angeordnet:

»Das Landeskriminalamt erstellt unter Einbeziehung der Erkenntnisse des Landesamtes für Verfassungsschutz, des Polizeipräsidiums Stuttgart, der Landespolizeidirektionen sowie der Sicherheitsbehörden des Bundes ein Gesamtgefährdungslagebild zum Bauprojekt »Stuttgart 21«, insbesondere hinsichtlich entsprechender Versammlungen und Protestformen, relevanter Veranstaltungen, potentieller Störer sowie gefährdeter Personen und Objekte.

Das Gefährdungslagebild soll – wie bisher – im dreiwöchigen Rhythmus weitergeführt werden und ist dem Innenministerium – Landespolizeipräsidium – sowie dem Polizeipräsidium Stuttgart, unter nachrichtlicher Beteiligung der Landespolizeidirektionen sowie des Bereitschafts-polizeipräsidiums, zu übermitteln.«

Die Umsetzung dieses Rahmenbefehls liest sich dann beispielsweise so, wie in nebenstehendem Kasten wiedergegeben (Grundlage: Gefährdungslagebild Nr. 23, 8. bis 28.9.2011). Damit erhält das Park-

gebiet dieselbe Gefährdungsbewertung wie die Kundgebung auf dem Schlossplatz am 30.9.2011 mit 10.000 Teilnehmern! Die mir schon mehrfach mitgeteilte Beobachtung von Teilnehmern dieser Gebete, welche sich durch anwesende Polizeibeamte, die

mer gegen S 21, der Ärzte und Psychologen gegen S 21, der Gewerkschafterinnen gegen S 21, der Senioren gegen S 21, Vorträge der Jugendoffensive zum Thema »Stuttgart 21« und Treffen des Arbeitskreises Jura (allesamt erfasst und ebenfalls mit 7 bewertet).

Welche Erkenntnisse hierzu vom Landesamt für Verfassungsschutz und von Sicherheitsbehörden des Bundes stammen, lässt sich im Einzelnen nicht erkennen, doch erscheint die Erfassung der Protestbewegung allumfassend.

Für Bürgerinnen und Bürger, die von ihren Rechten auf Meinungs-, Versammlungs- und Demonstrationsfreiheit und insbesondere auch vom Recht auf ungestörte Religionsausübung Gebrauch machen wollen, ist diese Überwachung durch staatliche Organe, die der Öffentlichkeit nicht bekannt ist, erschütternd und geeignet, jegliches Vertrauen in unseren Staat zu verlieren.

Die vorhandene Verflechtung von wirtschaftlichen und politischen Interessen unter Mitwirkung des Verfassungsschutzes und von Sicherheitsbehörden des Bundes sowie ein möglicher krimineller Hintergrund verlangen eine kritische Bewertung der Ereignisse vom 30.9.2010 (»Schwarzer Donnerstag«) und 20.6.2011 (Erstürmung des Grundwasser-managements). Nach etlichen Aussagen soll es bei beiden Ereignissen Agents provocateurs gegeben haben. Diese wurden bislang bei der Polizei vermutet. Möglicherweise stammen sie aber aus anderen Diensten oder gar kriminellen Gesellschaften, die ein Interesse an der Projektverwirklichung und Verunglimpfung der Projektgegner haben könnten.



Brutalstmögliche Aufklärung...

© Klaus Stuttmann

offensichtlich nicht als Gottesdienstteilnehmer anwesend waren, in ihrer Andacht gestört fühlten, bestätigt sich damit.

Doch auch Auftritte von Regierungsmitgliedern in der Reihe »Wir reden mit« (unter anderem von Justizminister Stichelberger sowie Finanz- und Wirtschaftsminister Schmid) werden als Gefährdung aufgeführt und mit 5 bewertet.

*Tag: Mittwoch, alle 2-3 Wochen
Ort: Stuttgart, Mittlerer Schlossgarten, Blutbuche
Thema: Parkgebiet – keine Zerstörung unserer Stadt durch das Projekt Stuttgart 21*

*Anmelder/Verantw.: Frau Guntrun Müller-Enßlin
erw. TN [= erwachsene Teilnehmer]: 50-250*

zust. OE [= zuständige Organisationseinheit]: PPS

Sachverhalt: kein Gottesdienst, sondern Versammlung im rechtlichen Sinne, nächste Termine 15.09. und 29.09.

*Bewertung: bürgerlicher Protest
Gef.-Bew. [= Gefährdungsbewertung]: 5*

Und auch der Kundgebung mit Aufzug der Projektbefürworter »Sport u. Aktiv für Stuttgart 21 – Läufer, Inliner, Radfahrer u. Fußgänger für S 21« mit ca. 40 Teilnehmern ergeht es nicht besser: Auch sie wird erfasst und mit 5 eingestuft. Gefährlich sind offenbar auch der landesweite Schwabenstreich (7), die Treffen der Unterneh-



*Der Autor:
Dieter Reicherter war
Vorsitzender Richter
am Landgericht Stuttgart,
Strafrichter und
zuvor Staatsanwalt.*

☞ TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

Konto-Nr.: 7 020 627 400
BLZ 430 609 67, GLS-Bank
Kontoinhaber: Umkehrbar e.V.
Stichwort: Tunnelblick

TUNNELBLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 12 • 3. MAI 2012



Der Preis der Macht Die Neubaustrecke von Wendlingen nach Ulm

Baden-Württemberg, du hast es besser: Fast jedes Bauprojekt, sei es auch noch so aberwitzig, hat hierzulande gute Chancen, realisiert zu werden.

Ein schönes Beispiel ist die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm, die unverzichtbare Schwester des absurden Stuttgarter Tiefbahnhofs, von der man lange Zeit gar nichts mehr gehört hat. Die wenigen Verbesserungen, die sie bringt, könnten durch überschaubare Maßnahmen an der Bestandsstrecke schneller und wesentlich kostengünstiger erreicht werden. Zudem hat die Trasse gravierende Nachteile, die in der Öffentlichkeit kaum

wahrgenommen werden: Für den Güterverkehr ist sie zu steil, für den reinen Personenverkehr ist ihr Betrieb viel zu teuer. Und die langen Tunnelstrecken durch die Schwäbische Alb machen sie zum absehbaren Dauer-Sanierungsfall.

Kurzum: Wir bauen eine Strecke, die wir nicht brauchen, von Geld, das wir nicht haben, für Züge, die niemals rollen werden. Und auch die Grünen, einst scharfe Kritiker des Projekts, bauen jetzt mit. Dies war der Preis für die Regierungsübernahme im Land. Bezahlen werden die Bürgerinnen und Bürger. Glückwunsch, Baden-Württemberg!

Wachsender Güterverkehr und überlastete Straßen, knappe Ressourcen, Energiewende und Klimaschutz, nachhaltige Mobilität, Schuldenbremse und Sparstunden – das sind die großen Probleme und Herausforderungen der Gegenwart. Doch wenn es um die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm geht, spielen diese brennenden Zukunftsfragen plötzlich keine Rolle mehr. Die Verfechter des Projekts hängen weiter einem überkommenen Fortschrittsverständnis an und setzen unverdrossen auf teuren, Energie verschlingenden Hochgeschwindigkeitsverkehr.

Grüner Seitenwechsel

Dazu gehören inzwischen auch die Grünen. Fast in Vergessenheit geraten ist, dass die Partei die Neubaustrecke einst entschieden ablehnte. Noch im September 2010 ließ sie den milliardenschweren Unsinn dieser Trasse durch ein Gutachten dokumentieren. Als sich im Landtagswahlkampf aber die Chance zur Ablösung der

schwarz-gelben Landesregierung abzeichnete, schwenkten die Grünen um. Die Akzeptanz der Neubaustrecke war der Preis, um gemeinsam mit der SPD an die Macht zu kommen – auf Kosten aller Steuerzahlerinnen und Steuerzahler.

Taschenspielertricks

Aber der Reihe nach: Die Idee einer Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Wendlingen und Ulm parallel zur Autobahn entstand in den 80er-Jahren des letzten Jahrhunderts. Mit dieser Trasse sollte das »Nadelöhr« Geislinger Steige (1847–1850 unter der Leitung von Michael Knoll und Karl von Etzel erbaut) umgangen und so eine weitere Trennung von Personen- und Güterverkehr zementiert werden.

Die massiven Kostensteigerungen im Verlauf der Planung fachten die Diskussion über die Notwendigkeit der Neubaustrecke

jedoch neu an, zumal diese im Bundesverkehrsplan keine Priorität hat. Schließlich stellte sich heraus, dass der wirtschaftliche Nutzen der Trasse nicht belegbar und ihr Bau somit nicht gerechtfertigt ist. Kurzerhand wurden sogenannte leichte Güterzüge aus dem Hut gezaubert, die die Strecke angeblich befahren würden – Züge, die bis heute nicht existieren und die es wohl auch nie geben wird. Als weitere Rechtfertigungen kamen später noch der Anschluss an das Tiefbahnhofprojekt Stuttgart 21 sowie die Flughafenanbindung hinzu.

Stuttgart 21 ist ohne die Hochgeschwindigkeitstrasse Wendlingen – Ulm nicht funktionsfähig. Ohne diese Trasse ließe sich der Tiefbahnhof nicht wie geplant ans Fernverkehrsnetz anbinden; der Bahnknoten Stuttgart könnte nicht in Betrieb gehen. Die zeitgleiche Fertigstellung von Neubaustrecke und Tiefbahnhof

Fortsetzung Rückseite

wurde deshalb 2009 von Günther Oettinger, dem damaligen CDU-Ministerpräsidenten, mit einem Landeszuschuss in Höhe von 950 Millionen Euro erkaufte. Eine solche Mischfinanzierung ist nicht zulässig und nach Artikel 104a Grundgesetz verboten!

Ein milliardenteurer Energiefresser

Die Gesamtkosten für die Neubaustrecke werden nach verschiedenen Berechnungen am Ende zwischen 3 und 10 Milliarden Euro liegen. Diese hohen Kosten rühren vor allem von den vielen Brücken sowie den Tunneln, die durch die Gesteinsschichten der Alb gebohrt werden müssen und mehr als 50 % der Strecke ausmachen. Und auch nach der Fertigstellung wird die Instandhaltung dieser Sonderbauten Jahr für Jahr zig Millionen Euro verschlingen.

Die Steigung der Hochgeschwindigkeitstrasse beträgt bis zu 3,5 % (gegenüber nur 2,25 % bei der Geislinger Steige). Von den aktuellen Zugtypen wären nur sicherheitstechnisch nachgerüstete ICE-3-Züge für einen regulären Betrieb mit hohen Geschwindigkeiten nutzbar. Nur sie genügen den extremen Anforderungen, die die Strecke an Antriebs- und Bremsleistung sowie die Sicherheitsausrüstung stellt.

Auch der Energiebedarf im Betrieb wird wegen der Steigungen und der langen Tunnelstrecken wesentlich höher sein. Hinzu kommt, dass gegenüber der Bestandsstrecke eine zusätzliche Höhendifferenz von 160 Metern überwunden werden muss.

Neue Zweifel an der Finanzierung

Vor wenigen Tagen hat die Bahn nun mitgeteilt, dass sie für die Zukunft mit weniger (!) Zügen auf diesem Abschnitt rechnet. Zugeben musste sie auch, dass die Strecke frühestens 2020 in Betrieb gehen könne; in einem internen Bahn-Dossier wird gar von einer Fertigstellung nicht vor Ende 2021 ausgegangen.

Zudem sind neue Zweifel an einer gesicherten Finanzierung der Neubaustrecke laut geworden: Während die Kosten der ersten Bauphase in Höhe von rund 1 Milliarde Euro durch das Land Baden-Württemberg getragen werden, beginnt ab 2016 die Finanzierung durch den Bund. Von den ca. 1,8 Milliarden Euro, die er zu bezahlen hat, wird der Löwenanteil jedoch erst in den letzten drei Jahren der veranschlagten Bauzeit fällig. Diese Summe macht einen Großteil der Mittel aus, die dem Bund in diesem Zeitraum für den Ausbau des Schienennetzes in ganz Deutschland

Die NBS in Zahlen

- Geplant als Schnellfahrstrecke für Geschwindigkeiten bis zu 250 km/h
- **Länge:** 59,6 km, davon 30,4 km **Tunnelstrecke** in insgesamt rund 60 km (!) eingleisigen Tunnelröhren durch das Karstgebirge der Schwäbischen Alb; **17 Eisenbahnbrücken** und **20 Straßenbrücken**
- **Maximale Steigung:** 3,5 % (Geislinger Steige max. 2,25 %!)

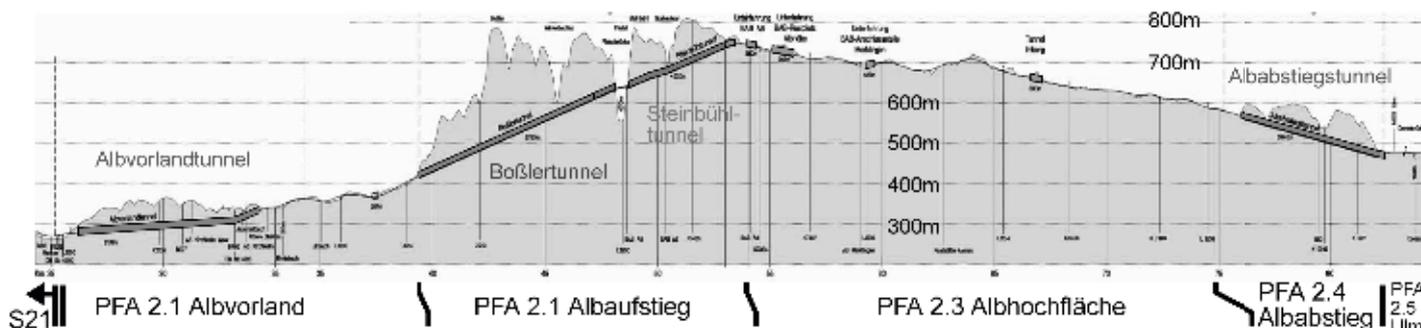
Prognostizierte Bauzeit:

- Januar 2012: offiziell geplante Inbetriebnahme 2019
- März 2012: offiziell geplante Inbetriebnahme Dezember 2020, nach bahnternem Papier »voraussichtlich Dezember 2021«

Kosten:

- 2004: 2 Milliarden Euro (offizielle Schätzung der Bahn)
- 2008: mind. 3,2 Milliarden Euro (Schätzung Bundesrechnungshof)
- 2010: 2,89 Milliarden Euro (offizielle Schätzung der Bahn)
- 2010: zwischen 4,6 und 10 Milliarden Euro (Gutachten des Planungsbüros Viereg & Rößler)

Querschnittzeichnung der Neubautrasse von Wendlingen nach Ulm (Quelle: Viereg & Rößler)



Droht ein Planungsdesaster wie bei Nürnberg – Ebersfeld – Erfurt?

Termine sind bei den Planungsverantwortlichen der Bahn AG da, um verschoben zu werden. Der Fall der Schnellfahrstrecke Nürnberg – Erfurt macht dies in erschreckender Weise deutlich:

- 1991: Beschlussfassung, geschätzte Kosten ca. 3,5 Milliarden Euro, geplante Inbetriebnahme: 2000
- 1995: Erste Planfeststellung
- 1996: Baubeginn, geplante Inbetriebnahme auf 2004 verschoben
- 1999–2002: Baustopp wegen gestiegener Kosten, Landtag von Thüringen hält Inbetriebnahme 2007 dennoch für realistisch.

- 2006: Tunnel- und Brückenarbeiten im Thüringer Wald beginnen. lt. Bahn Inbetriebnahme 2016/17
- 2011: Mit dem 11. von insgesamt 14 Tunneln wird begonnen; Bahn hält an Inbetriebnahme 2017 fest; Prognose der Gesamtkosten ist inzwischen auf 8 Milliarden Euro gestiegen
- 2014: Letzter Tunnel soll begonnen werden; Inbetriebnahme mit dem »Jahresfahrplan 2018«
- Fazit: Die Bauzeit beträgt statt 8 jetzt 27 Jahre, die Gesamtkosten betragen statt 3,5 Milliarden mind. 8 Milliarden Euro.

zur Verfügung stehen. Viel dringender benötigte und sinnvollere Schienenprojekte drohen so blockiert zu werden, weil das Geld für sie fehlt.

Jetzt wäre der Zeitpunkt, um innezuhalten und noch einmal gewissenhaft zu prüfen, ob die beiden Milliardenprojekte, die Neubaustrecke und Stuttgart 21, wirklich sinnvoll sind. Wir schlagen vor, ein Moratorium und eine Denkpause einzulegen!

TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

Konto-Nr.: 7 020 627 400
BLZ 430 609 67, GLS-Bank
Kontoinhaber: Umkehrbar e.V.
Stichwort: Tunnelblick

TUNNELBLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 13 • 10. MAI 2012



masone/photocase.com

Fast alles hat ein Ende ...

... doch die geplante Neubaustrecke von Wendlingen nach Ulm hat zwei. Grund genug, den Anfangs- und Endpunkt der umstrittenen Trasse einmal genauer unter die Lupe zu nehmen: Was erwartet die Bürger/-innen durch den Bau der Neubaustrecke dort tatsächlich?

Die **Ulmer** werden sich mit Blick auf die Volksabstimmung an den alten Witz erinnern, in dem sich eine junge Ehefrau bei einer Freundin beklagt: »Erst hat er mir das Paradies versprochen und jetzt habe ich tatsächlich nichts anzuziehen.« Die hochfliegenden

Pläne der Ulmer für eine großartige Stadtentwicklung und ihre Hoffnung auf eine kulturelle und wirtschaftliche Renaissance der alten Reichsstadt werden jedenfalls Stück für Stück von der Bahn demontiert (siehe Rückseite).

Anders die Lage in **Wendlingen**: Dort haben die Menschen im besten Fall damit zu rechnen, dass »nur« die Lärmbelastung zunimmt. Sie werden nicht enttäuscht werden: Die bisher schon lärmgeplagte Gemeinde wird durch die Neubaustrecke zu einem weiteren Lärmschwerpunkt im Land.

Lärm ohne Ende

Lärmdreieck im Neckartal:

Wendlingen, Köngen, Oberboihingen

Die Kreuzung von A 8 und B 313 zwischen Wendlingen, Köngen und Oberboihingen ist einer der wichtigsten, verkehrsreichsten und vor allem lautesten Verkehrsknoten in Baden-Württemberg. Selbst der Lärmgutachter der Bahn stellt fest: »Auf den Siedlungsflächen von Wendlingen am Neckar und Kirchheim unter Teck besteht derzeit bereits eine hohe Verkehrslärmbelastung durch die BAB A 8, insbesondere aber auch die Neckartalbahn.« Die Straßenverkehrszentrale nennt für die A 8 eine Verkehrsstärke von über 100.000, für die B 313 bis zu 80.000 Fahrzeuge pro Tag. Dieses Verkehrsaufkommen erzeugt einen Lärmteppich, der alle Anwohner massiv beeinträchtigt.

Ein Grenzwert, der keiner ist

Bei der Planung oder dem Bau neuer Straßen, Bahnstrecken, Baugebiete oder Industriebetriebe werden nur die vom neuen Bauvorhaben ausgehenden Schallimmissionen bzw. der in das Baugebiet einwirkende Lärm erhoben und beurteilt. Soweit erforderlich werden dagegen Lärmschutzmaßnahmen vorgenommen. Andere bereits vorhandene Schallquellen bleiben

Zum Vergleich:

Ruhiges Schlafzimmer nachts: 30 dB(A)
Normale Wohnung: 50 dB(A)
Rand einer Verkehrsstraße: 70 dB(A)
Gehörschutz-Pflicht: ab 85 dB(A)
Presslufthammer: 100 dB(A)

dabei aber unberücksichtigt. Nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung für den Neubau von Verkehrswegen (Straße und Schiene) dürfen Wohngebiete nachts nur mit maximal 49 Dezibel verlärmert werden. Dies ist jedoch eine rein mathematische Größe, die allein den Lärm des neu gebauten Abschnitts berücksichtigt. Auch die »Städtebauliche Lärmfibel« nennt unverbindliche Werte. Nach beiden Richtli-

nien werden die Lärmgrenzwerte in den genannten Ortsteilen schon jetzt deutlich überschritten. Zusätzliche Lärmquellen sollten daher von vornherein ausgeschlossen sein.

Rechnen à la Deutsche Bahn:

viel + noch mehr Lärm = weniger Lärm

Da 3 Dezibel einer Verdopplung des Lärmwerts entsprechen, sind die Anrainer bereits heute einem vierfach höheren Lärmpegel ausgesetzt, als dies in den Lärmschutzplänen vorgesehen ist. In diesen Umgebungslärm hinein werden nun von der Bahn auch noch die Neubaustrecke, die kleine Wendlinger Kurve sowie die Güterzuganbindung gebaut. Nach der bestehenden Gesetzeslage muss die Bahn dabei nur »ihren« (berechneten) Lärm mindern. Dazu wird die Bahn ein paar kurze Lärmschutzwände aufstellen, die teilweise nur 1 Meter hoch sind. Diese bringen dann tatsächlich auf sehr kurze Distanzen von wenigen Metern entlang der Trasse eine gewisse Lärminderung mit sich, die großflächige Lärmzunahme kann damit aber nicht verhindert werden.

TIPP:

Abwurf der aktuellen Lärmbelastung:
www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/19330/

Fortsetzung Rückseite

Ob die Ulmer am Ende aufwachen?

Bei der Volksabstimmung 2011 stimmten mehr als zwei Drittel in der Donaustadt mit Nein – die Bahn dankt es ihnen nicht, sondern streicht die Mittel für Lärmschutz, den Ausbau des Nahverkehrs und den Umbau des Bahnhofs zusammen

Eigentlich sollten die Ulmer ja durch den »Ulmer Spatzen«, der auf ihrem Münster thront, und ihren Schneider Berblingen gefeit sein gegen Verbohrtheit und visionäre Höhenflüge. Dennoch haben sich viele Ulmer vor der Volksabstimmung durch die landesweite S-21-Kampagne und ihr Schaufensterprojekt »Citybahnhof« blenden lassen. Darin wurde ihnen das Blaue vom Himmel versprochen: ein grundlegend neues Bahnhofskonzept mit den sogenannten Szenarien »Bahnhofsplatz«, »Skywalk« und »Subway«; eine großartige Stadtentwicklung im Umfeld des Bahnhofs mit neuer Einkaufsgalerie Sedelhof; dazu in Windeseile zum Flughafen und nach Stuttgart. Baubürgermeister Alexander Wetzig versprach gar eine Renaissance und Weiterentwicklung der früheren kulturellen, politischen und wirtschaftlichen Bedeutung Ulms für die Donauländer. Möglich machen sollte dies die Einbindung in die »Magistrale für Europa« – insgesamt das »nächste Jahrhundertprojekt für Ulm«.

Den hochfliegenden Plänen folgt nun Schritt für Schritt die unsanfte Landung für die gutgläubigen Ulmer. Die Bahn hat – fast unbemerkt von der Öffentlichkeit – ihre Pläne für den Verkehrsknoten Ulm entscheidend geändert. Das Planfeststellungsverfahren für den Verkehrsknoten Ulm muss daher erneut in eine Anhörung.

Vorerst geht es um drei Maßnahmen:

■ Auf den jahrelang als unverzichtbar geltenden Bau eines fünften Bahnsteigs soll verzichtet werden. Noch Ende 2011 hatte die Schweizer Firma SMA festgestellt, dass das für 2020 geplante Zugangebot im Regionalverkehr ohne einen fünften Bahnsteig nicht fahrbar sei. Doch anstelle der schon



Gönner und Wetzig dümpeln in ihrer Ulmer Schachtel auf dem »Schwarzen Meer« – Au Rivoir Ulm!

beschlossenen Ausweitung des regionalen Nahverkehrs wird dieser nun ausgedünnt. Auch die vom Regionalverband seit Jahren angestrebte Einrichtung eines regionalen S-Bahn-Systems dürfte mit den neuen Plänen der Bahn gestorben sein.

■ Ferner ist die geplante Verlängerung und Verbreiterung der Fußgängerunterführung mit integrierter Bahnhofshalle,

Geschäften und Dienstleistungsunternehmen unter dem Bahngelände – das Szenario »Subway«, das Schlüsselprojekt des Bahnhofsumbaus – infrage gestellt. Die Szenarien »Bahnhofsvorplatz« und »Skywalk« wurden nach einer Machbarkeitsstudie schon im Jahr 2007 mit »nicht realisierbar« bewertet.

■ Schließlich hat die Bahn Lärmschutzmaßnahmen im Bereich des Ulmer Wohngebiets Magirushof gestrichen. Begründet wird dies mit aktuellen Prognosen zum Güterverkehr. Anstelle der bislang angenommenen 41 Güterzüge täglich würden – bezogen auf das Jahr 2025 – nach Fertigstellung der Trasse lediglich 16 Güterzüge durch Ulm fahren.

Man fragt sich: Wie würde eine Volksabstimmung über Stuttgart 21 auf der Basis der nun bekannten Fakten in Ulm wohl heute ausgehen? Aber die Chance der Volksabstimmung wurde vertan.

Deshalb schlagen wir den Ulmern vor, ihre Bruchlandung mit Stuttgart 21 und dem Projekt Citybahnhof mit einem zweiten Ulmer Feiertag unter dem Motto »Nabada 21« zu kompensieren und ihren OB Gönner samt seinem Baubürgermeister Wetzig in eine »Ulmer Schachtel« zu packen und die Donau hinunter Richtung Bratislava und »Schwarzes Meer« zu schicken.

Fortsetzung von Seite 1

Der Schienenbonus: Lizenz zum Krachmachen

Eine spezielle Lärmbelastung geht von den geplanten neuen Tunneln aus.

Es »zeigt sich, dass in den Portalbereichen großflächig geringfügige Zusatzbelastungen um weniger als 1 dB(A) zu erwarten sind«, meint der Gutachter der Bahn.

Dass er bei dieser Rechnung von eigentlich 6 Dezibel Lärmzuwachs schon klammheimlich 5 Dezibel abgezogen hat, verschweigt er geflissentlich. Dies ist gemäß der aktuell geltenden Gesetzeslage erlaubt, denn nach der »Berechnung der Beurteilungspegel bei Schienenwegen« der Bundesimmissionsschutzverordnung wird Schienenlärm angeblich als nicht so störend empfunden.

Die Bestandstrecke geht uns nichts an

Für die Bahn besteht keinerlei Verpflichtung, eine Lärmsanierung an den bereits bestehenden Schienenstrecken durchzuführen. Daher sind massive Lärmzunahmen außerhalb der Neubaustrecken zu erwarten. Das reicht im Falle der Güterzüge bis zur Schmerzgrenze. Das Rheintal lässt grüßen! Dies betrifft aber nicht nur Wernau, Wendlingen, Köngen und Oberboihingen, sondern alle Anwohner im Neckartal von Stuttgart bis Tübingen. Und was wird erst passieren, wenn es die Gäubahn nicht mehr gibt? Welche Wege werden dann die Güterzüge in Richtung Süden nehmen?

Was tun?

Rechtlich kann sich die Bahn überwiegend auf der sicheren Seite sehen. Die Gesetze bieten an dieser Stelle keinen Schutz für die Bürger, und der Konzern wird ohne

Druck der Bevölkerung und der Politik keine zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen durchführen. **Darum erzeugen Sie diesen Druck – persönlich und zusammen mit anderen. Informieren Sie sich, schreiben Sie an Ihre Gemeinde, schreiben Sie Leserbriefe an die Zeitung, treten Sie Ihren Volkvertretern in Land und Bund auf die Füße.**

Die lokalen Initiativen unterstützen Sie gerne dabei:

www.facebook.com/kirchheim.fuer.k21

www.goepfinger-gegen-s21.de

www.esslingen-gegen-s21.de

TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

Konto-Nr.: 7 020 627 400

BLZ 430 609 67, GLS-Bank

Kontoinhaber: Umkehrbar e. V.

Stichwort: Tunnelblick

TUNNEL BLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 14 • 24. MAI 2012



Vorhang auf zum Filderdialog!

Das Drehbuch ist geschrieben, die Hauptakteure positioniert, die Statisten geladen, das Ergebnis steht schon fest.

Nun hereinspaziert zur großen schwäbischen Tragikomödie. Versäumen Sie nicht das vorläufig letzte große PR-Event zu Stuttgart 21. Erleben Sie alternativlose Diskussionen mit Schuster, Bopp, Dietrich, Drexler, Bauer, Klenk und Hauk! Unverrückbare Ansichten, für die Ewigkeit in Gipskeuper und Beton gemeißelt. Bewundern Sie die Bahn, seit 16 Jahren planlos durch L.-E., unnahbar und faktenresistent. Freuen Sie

sich auf Technikvorstand Kefer, auf sein freundliches Lächeln und auf seinen Mediator Ludwig Weitz. Leiden Sie zusammen mit Winfried Hermann in der Doppelrolle als Letzter der aufrechten Grünen und als Diener der Macht. Und weinen Sie mit den Bürgern über vertane Chancen, vergebliche Hoffnungen, eine zerstörte Heimat.

Vorhang auf für diese wahrhaft große Tragikomödie! Vorhang auf für den Filderdialog! Vorhang auf und alle Fragen schon beschlossen!

Stuttgart 21 und die Neubaustrecke S wendingen – Ulm haben eine gemeinsame Konstante. Sie lässt sich auf die einfache Formel bringen: S 21 + NBS = Lug und Trug. Die Crux des Projekts und das grundlegende Hindernis für seine Akzeptanz besteht darin, dass es eine ausgeklügelte Kombination aus Lüge, Desinformation, Trickserien, Propaganda, Manipulation, Verschweigen, Verdrängung, Ignoranz und inszenierter Bürgerbeteiligung ist.

Wie können sich Menschen mit klarem Blick für die Realität jemals mit einem Vorhaben identifizieren, dessen Begründung und Rechtfertigung von Anfang an – offensichtlich und nachweislich – auf Lügen in allen möglichen Schattierungen beruht? Würden sie es tun, dann um den Preis, gegen ihr der Wahrhaftigkeit verpflichtetes Gewissen zu handeln und ihre Selbstachtung zu verlieren. Auch der Versuch, das vergiftete Geschenk des Bahnchefs »kritisch zu begleiten«, ist kein gangbarer Weg aus dem wahrlich prekären Dilemma, sondern ein fataler Selbstbetrug. Denn diese »kritische Begleitung« bedeutet, zwangsläufig in den Strudel des

Unheils hineingezogen zu werden, das aus dieser Büchse der Pandora entweicht, und dabei seine innere und früher oder später auch äußere Glaubwürdigkeit zu verlieren. So gibt es für alle aufrichtigen Menschen

die so genannte »Spurgruppe«. Sie setzt sich zusammen aus Vertretern der Projektpartner von Stuttgart 21 und der Filderregion sowie Vertretern von Bürgerinitiativen und Aktionsgruppen, wie z. B. der »Schutzgemeinschaft Filder«, der »Initiative Lebenswertes L.-E.«, sowie dem Bündnis für S 21 in Leinfelden-Echterdingen. Am eigentlichen Filderdialog werden 168 Personen teilnehmen.

Viele sprechen schon heute vom »Filderdialog« und sehen diese Veranstaltung als eine Fortsetzung des »Schlichtungsbetrugs«. Denn die sogenannte »Fakten-Schlichtung« unter Heiner Geißler hat sich im Nachhinein als groß angelegte Täuschung der Bevölkerung erwiesen. Obwohl sie Fehler in allen Teilen des Projekts offenlegte, hatte sie keinerlei konkrete Auswirkung auf das Projekt selbst. Keiner der

angeblich von beiden Konfliktparteien akzeptierten Beschlüsse des Schlichterspruchs wurde bis heute umgesetzt (Erhaltung der Bäume, Nachweis der höheren Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs und seine Ergänzung durch ein 9. und



© Kostas Koufogiorgos, www.koufogiorgos.de

nur eine glaubwürdige Lösung des Problems: Das Projekt als das zu entlarven, was es ist, nämlich ein »Jahrhundertbetrug«, und mit Entschlossenheit daran mitzuwirken, dass es zu Fall kommt.

Ende des Monats beginnt nun der sogenannte »Filderdialog«, vorbereitet durch

Fortsetzung Rückseite

10. Gleis, umfassende Brandschutzmaßnahmen in den Tunneln, Streckenverbesserungen). Und das hatten die Projektträger auch niemals vor.

Ein »Dialog« aber, der nicht wirklich ergebnisoffen ist, weil das Resultat aufgrund der vorgegebenen Machtverhältnisse von vornherein feststeht, ist nichts anderes als ein schlecht getarnter Etikettenschwindel und ein Schmierentheater. Denn ein echter Dialog, der mit der Aussicht auf Konsens aller Konfliktparteien geführt wird, kann nur gelingen,

- wenn die unterschiedlichen Interessen gleichberechtigt behandelt werden;
- wenn alle Beteiligten bereit sind, ihre bisherigen Überzeugungen und Vorentscheidungen wirklich infrage stellen zu lassen;
- wenn besonders diejenigen, die über die Macht verfügen, ihr Eigeninteresse im Interesse einer allen dienlichen optimalen Lösung zurückzustellen bereit sind;
- wenn somit allein die Qualität der Sachargumente über das Ergebnis entscheidet.

Die Deutsche Bahn AG jedoch ist bislang durchgängig nach dem Prinzip verfahren: »Es gibt nur zwei Meinungen, unsere und falsche.« Ein echter Dialog ist zumindest mit ihrer jetzigen Führungsriege nicht möglich, denn diese hat ihre Glaubwürdigkeit schon lange verspielt. Wer sich trotzdem – zum Dialog bereit – darauf einlässt, braucht sich hinterher nicht zu wundern, wenn er als Teilnehmer eines Filderdialügs endet.

Man braucht über keine prophetischen Gaben zu verfügen, um schon jetzt feststellen zu können: Der „Filderdialog“ ist nach der „Schlichtung“ ein weiterer Akt in der Tragödie mit dem Titel „Dialügsprojekt“ – zum Schaden unserer Stadt, unserer Region, unseres Landes, kurz gesagt: zum Schaden unserer Heimat.

Flagge zeigen beim Filderdialügs!

Am **25.5.2012** findet der 1. Termin des sogenannten „Filderdialogs“ statt (weitere Termine: 16. & 29.6., evtl. 7.7). Dort kann man „über alles reden“, aber gebaut wird nur, was die Bahn will. Unser Gastautor Zapf meint: »Alle wissen, dass der Filder-Dialügs eine reine Alibiveranstaltung ist. Alle wissen, dass der Filder-Dialügs ein irrelevantes Narrengericht ist. Wie beim unvollendeten Faktencheck 2010 gilt für kritische Bürger: s21-Chaoten aus CDU und Bahn-Tower



Mund des Fildertunnels in Richtung Messe

Nichts als Murks und Fragezeichen

Probleme der S-21-Filderplanung – eine unvollständige Übersicht

- Seit 16 Jahren keine genehmigungsfähige Planung
- Verlauf der Bahnstrecken, Fragen des ein- bzw. zweigleisigen Ausbaus, Kreuzungsfreiheit, Gegenverkehr, Erhaltung der Gäubahn von Vaihingen entlang der Panoramastrecke zum Hauptbahnhof - alles ungeklärt
- Mischbetrieb auf den S-Bahn-Gleisen
- S-Bahnen, Regionalbahnen und Fernverkehr durch Wohngebiete
- Lärmzunahme in Plieningen, Dürrlwang, Rohr und in Leinfelden-Echterdingen
- Flughafenbahnhof in 27 Metern Tiefe: Umsteigen mit Gepäck, Rollstuhl oder Kinderwagen wird zur Zumutung
- ICE hält – wenn überhaupt – nur alle zwei Stunden am Flughafen
- Fahrzeitverlängerung für alle Fahrten vom Hauptbahnhof in den Süden
- Verspätungsaufbau mit Wirkung bis in die Region
- Verschlechterung und Ausdünnung des S-Bahn-Taktes
- Flughafen-Terminalbahnhof ist nur einseitig im Gegenverkehr nutzbar
- Befristete Ausnahmegenehmigung für die Tunnel beim Flughafen
- Verlangsamung der Züge aus Sicherheitsgründen
- Brandschutz, Sicherheit und Notfallkonzept in Tunneln und Ferntiefbahnhof ungeklärt
- Erschwerte Rettungsaktion im engen S-Bahn-Tunnel
- Erheblicher »Bodenverbrauch« bester Filderböden von Plieningen bis Wendlingen
- Waldverlust bei der »Rohrer Kurve«
- Zunahme des Flugverkehrs: 1,2 bis 1,5 Millionen zusätzliche Fluggäste im Jahr
- Neue Diskussion über zweite Startbahn
- Grundwasserrisiken beim Bahntunnel unter der Autobahn bei Denkendorf

TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

Konto-Nr.: 7 020 627 400
BLZ 430 609 67, GLS-Bank
Kontoinhaber: Umkehrbar e. V.
Stichwort: Tunnelblick
Vielen Dank für Ihre Spende!

»Komischer Schlenker«

Zehntscheuer Echterdingen, Podiumsveranstaltung der Schutzgemeinschaft Filder am 4.3.2011. Frage aus dem Publikum an den Konzernbevollmächtigten der Bahn, Eckart Fricke, ob es nicht sinnvoller sei, die Neubaustrecke über Wendlingen, Plochingen und Esslingen an den Kopfbahnhof anzuschließen. Antwort Frickes:

„(...) Diese Planungen gibt es. Die wurden auch damals ernsthaft angedacht. Aber da gab es eben den Wunsch des Landes oder des damaligen Ministerpräsidenten, der sagt, nein, ich möchte, dass diese Neubaustrecke, die von Ulm kommt, nicht runter Richtung Plochingen fährt, sondern dass sie oben entlang der Autobahn A 8 weitergeführt wird. (...) Das ist der Grund, warum dieser komische Schlenker da rein gekommen ist.“



Live-Mitschnitt der Veranstaltung, Aussage Frickes ab Minute 32:38:
youtu.be/dtLJ2H7p4d4?t=32m30s

TUNNEL BLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 15 • 14. JUNI 2012



Das Filder-Bauernopfer

Der Filderdialog sollte am 25. Mai beginnen – und legte einen denkwürdigen Fehlstart hin. Nun wird über Einladungslisten und Einladungsfristen gestritten und die Absetzung des Moderators gefordert. Die Zusammensetzung der Dialoggruppe wird infrage gestellt, die chaotische Form des Dialogverfahrens und dessen dilet-

tantische Umsetzung kritisiert. Und das Interesse der Bevölkerung an der Veranstaltung ist weiter denkbar gering. Offenbar wollen die Bürger diesen Dialog nicht, jedenfalls nicht in dieser Form. Nur: Warum wird er dann überhaupt fortgesetzt? Wozu soll dieser Dialog gut sein und wer verfolgt hier welches Interesse?



Die Politik

Die Landesregierung hat dem Volk mehr Bürgerbeteiligung versprochen und muss nun liefern.

Die Forderung der Schutzgemeinschaft Filder nach einem Filderdialog kommt ihr da gerade recht. Ob dieser Dialog fair, ergebnisoffen und auf Augenhöhe geführt wird, kann Kretschmann und seinem Vize Schmid egal sein. Hauptsache »Dialog«. Und außerdem hat die grün-rote Koalition ganz andere Probleme: Sie will nämlich »oben bleiben«, und zwar ganz oben, in der Regierungsverantwortung. Um das zu erreichen, muss sie Glaubwürdigkeit demonstrieren. Doch leider hat die Landesregierung einerseits dem Volk hoch und heilig versprochen, der sogenannte Kostendeckel für Stuttgart 21 in Höhe von satten 4,526 Milliarden Euro werde auf jeden Fall eingehalten, andererseits aber dem Bahnvorstand zugesagt, man werde Stuttgart 21 nicht an den Kosten scheitern lassen. Ja, wie denn nun, Herr Kretschmann? Beides zusammen geht nicht.

Zum Glück für die Landesregierung ist die Planung der DB AG auf den Fildern wirklich schlecht – so schlecht, dass es für eine Genehmigung durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) nicht reicht. Da müsste sich also noch etwas machen lassen: ein paar zusätzliche Lärmschutzwände viel-

leicht oder die Verlegung des Flughafen-Terminals oder ein drittes und viertes Gleis im Bahnhofsbereich? Es darf auch ruhig etwas kosten, sagen wir 300 Millionen Euro? Für die Fildern ist uns nämlich nichts zu teuer! Wichtig ist nur, dass der Kostendeckel »gelupft« wird, ohne dass die Landesregierung dafür die Verantwortung übernehmen muss. Dass dieses Szenario nicht unrealistisch ist, zeigt folgende Aussage von Hartmut Bäumer (Bündnis 90/Grüne), seines Zeichens Amtschef des Verkehrsministeriums: Wenn nach der Diskussion mit den Bürgern auf den Fildern ein Ergebnis stehe, das alle *Projektpartner* (!) vernünftig fänden, obwohl es den finanziellen Rahmen sprengt, dann würden die Projektpartner darüber zu sprechen haben, ob sich jemand findet (!), der das bezahlt. Noch Fragen, Kienzle?

»Fakten verstecken statt Fakten checken!« Steffen Siegel, Schutzgemeinschaft Filder, zur Form des Filderdialogs

Stuttgarter Bahnhofs jedoch noch nichts geleistet. Zudem hat sich die DB AG in den letzten Jahren ihr schlechtes Image hart erarbeitet – auch außerhalb von Stuttgart. Man denke in diesem Zusammenhang etwa an das Winterchaos, die Dauerkata-

strophe der Berliner S-Bahn, den rigiden Personalabbau oder die Verödung zahlreicher Bahnhöfe, um nur ein paar Stichworte zu

nennen. Zieht man schließlich noch den Stresstest-Betrug und die Missachtung selbst elementarster Schlichtungszusagen in Betracht, bleibt rätselhaft, wie die DB AG nun auf den Fildern als Dialogpartner ernst genommen werden will.

Einen Filderdialog auf Augenhöhe oder gar eine Neuauflage der Geißler'schen Faktenschlichtung darf es aus Sicht des Konzerns auch nicht geben: zu viel Öffentlichkeit, zu viel Transparenz, zu viele gut informierte Projektgegner und am Ende ein Schlichtungsergebnis mit Auflagen, an die die DB AG sich auch noch halten soll – das kommt kein zweites Mal infrage. Inszeniert wird also ein »gelenkter« Dialog, bei dem die Bahn bestimmt, wer zu welchem Thema sprechen darf und, noch wichtiger, worüber *nicht* gesprochen werden darf: zum Beispiel über die sogenannte Nullvariante, d. h. den Verzicht auf Stuttgart 21.

Fortsetzung Rückseite



Die Bahn

Die Deutsche Bahn AG hingegen hat den Bürgern im Zusammenhang mit Stuttgart 21 nachgerade das Blaue vom Himmel versprochen, außer der Zerstörung des Stuttgarter Schlossgartens und dem Teilabriss des denkmalgeschützten

Es geht also im Kern darum, den ganzen »Besserwissern« (Kretschmann) auf den Fildern zu vermitteln, dass ihre alternativen Trassenvarianten nichts taugen und es daher höchstens graduelle, aber keine substanziellen Veränderungen an der Antragstrasse geben wird. Gleichzeitig muss die DB AG allerdings noch das Eisenbahn-Bundesamt davon überzeugen, dass der beantragte Mischverkehr – Fern- und Regionalzüge sollen von der Rohrer Kurve bis zum Flughafen-Terminal die S-Bahn-Gleise benutzen – keinen Rückbau vorhandener Bahnanlagen darstellt. Ein Rückbau liegt aber zweifelsfrei vor, denn durch den Mischbetrieb werden die Leistungsfähigkeit und die Zuverlässigkeit der vorhandenen Bahnanlagen vermindert.

Es bleibt spannend zu sehen, mit welchem Bauernfängertrick sich die DB AG diesmal aus der Affäre ziehen will, um sowohl die Filderanwohner als auch die vorgesetzte Behörde zufriedenzustellen. Eigentlich gleicht dieses Vorhaben der Quadratur des Kreises. Aber mit Hilfe falscher Zahlen und geschönter Statistiken könnte auch das gelingen – zumal die Landesregierung bestenfalls noch als Papiertiger bezeichnet werden kann und offenbar keinesfalls gewillt ist, das öffentliche Interesse gegen einen Großkonzern durchzusetzen.

Und was bedeutet es für die DB AG, wenn die Filderplanung wieder scheitert oder die Bürger auf die Barrikaden gehen? Erst einmal nichts. Denn das Unternehmen hat vielleicht zu wenig Personal, zu wenig Geld und keinen Plan. Aber es hat viel Zeit. Geld verdient die Bahn bereits in der Planungsphase. Und mit jahrelangen Dauerbaustellen, Zugausfällen, Langsamfahrstrecken und Behinderungen hat sie, im Gegensatz zu den Bürgern, überhaupt kein Problem. Frei nach Sepp Herberger: Nach der Planung ist vor der Planung.

TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

Konto-Nr.: 7 020 627 400
BLZ 430 609 67, GLS-Bank
Kontoinhaber: Umkehrbar e. V.
Stichwort: Tunnelblick
Vielen Dank für Ihre Spende.



Die Bürger

Die Bürger sind also die Einzigen, die tatsächlich an einer inhaltlichen Diskussion interessiert sind. Sie ringen um eine qualitativ gute Lösung für die Fildern oder – St. Florian lässt grüßen – zumindest für den eigenen Lebensraum. Zahlreiche alternative Vorschläge haben sie entwickelt, darunter richtig gute wie den S-Bahn-Ringschluss, der den S-21-Fildertunnel überflüssig machen würde, oder den Ausbau des Vaihinger Bahnhofs, der Reisenden aus Richtung Singen eine sehr gute Anbindung an den Flughafen bieten könnte. Die DB AG wird all diese Vorschläge amüsiert zur Kenntnis nehmen, notfalls kurz zerpfücken und abhaken.

Ein halbes Jahr müsste der Filderdialog dauern, um alle Varianten gründlich zu diskutieren. Laut Projektsprecher Dietrich nicht zu machen! Der Filderdialog soll bereits am 7. Juli – also drei Wochen nach Beginn – wieder enden. Aber wie kann das sein? Sollte das Interesse der Bürger an

nachhaltiger Mobilität und guter Lebensqualität auf den Fildern nicht im Zentrum aller politischen Überlegungen stehen, zumal die Bahn selbst nach 10 Jahren keine Genehmigung

vom EBA für ihre Trassenvariante erhalten hat? Sind die Fildern mit Flughafen, Autobahn, Messe und Zersiedlung nicht schon mehr als genug belastet? Die Antwort heißt, für manchen überraschend, ganz klar: nein – zumindest aus der Perspektive der Machtelite, zu der sich neben der Bahn auch Mitglieder der Landesregierung und die Vorstände der hiesigen Großkonzerne zählen dürfen. Der Filderabschnitt ist ein zentrales Element des S-21-Projektes und hier geht es eben nicht um zukunftsorientierten Bahnverkehr, um Umweltschutz, um Lebensqualität oder gar Bürgerbeteiligung. Vielmehr geht es um Macht. Und es geht ums Geld, genauer gesagt darum, öffentliche Gelder in zigfacher Milliardenhöhe in private Taschen umzuleiten. Daher kann es auch keine richtige Filderplanung im falschen S-21-Kontext geben.

Den engagierten Filderbewohnern bleiben so nur drei Möglichkeiten: Entweder sie beteiligen sich inhaltlich am Filderdialog in der Hoffnung, wenigstens irgendei-

Stimmen zum Dialog

»Im Kampf gegen S 21 haben die Menschen nicht nur Sensoren dafür entwickelt, wann sie für vermeintliche Mehrdemokratie-Kampagnen missbraucht werden. Sie haben sich informiert und begriffen, dass sie auf Schaubühnen wie dem Filder-Dialog keine eigenen Ideen durchsetzen, sondern lediglich die Pläne der Bahn diskutieren können. Ein Akt deutscher Scheindemokratie, und die Krauts von der Filder spielen nicht mit.«

Joe Bauer, Stgt. Nachrichten, 24.5.2012

»Selbst die irrationalsten Projekte scheitern nicht von allein. Es muss jemanden geben, der sie beharrlich infrage stellt.«

Eisenhart von Loeper, TAZ, 8.6.2012

Der Filderdialog dürfe nicht »als Faktencheck wie bei Stuttgart 21 missverstanden werden«. Im Vordergrund steht die Arbeit in kleinen Gruppen von 10 Personen.

Matthias Hahn, Stuttgarter Baubürgermeister, Stgt. Zeitung, 7.6.2012

ne Verbesserung zu erreichen; gleichwohl mit dem unguuten Gefühl, eigentlich nur Komparsen in einem schlecht inszenierten Theaterstück zu sein und hinterher auch noch für das im Dialog erzielte Ergebnis in Mithaftung genommen zu werden. Oder sie folgen dem Vorschlag des Bahnexperten Prof. Karl-Dieter Bodack: »Fordern Sie keine Verbesserungen, sondern konzentrieren Sie sich darauf darzustellen, dass die DB-Pläne gesetzeswidrig sind, weniger Züge zulassen, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit verschlechtern. Dann haben Sie Chancen, dass das Eisenbahn-Bundesamt oder schließlich ein Gericht die Pläne verbietet und wirklich bessere Lösungen auf den Tisch kommen, besser auch für die Bürger auf den Fildern!« Oder sie verweigern sich einer Veranstaltung, die den Titel Dialog nicht verdient, und bringen ihre Interessen und ihren Protest erneut auf der Straße zur Geltung.

Die Fildern



 **Samstag, 16.6.2012, 16:00 bis 18:00 Uhr: Kundgebung vor der Filderhalle in Leinfelden!**

TUNNELBLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 16 • 28. JUNI 2012



Gefahr im Tunnel

Stuttgart 21 – das ist nicht nur die Tieferlegung eines Bahnhofs. Ein ganzer Verkehrsknoten soll unter die Erde gelegt werden. Zwischen Stuttgart und Wendlingen plant die Bahn rund 63 Kilometer Tunnelröhren. Für die Neubaustrecke nach Ulm kommen nochmals 61 Kilometer hinzu. Zum Vergleich: In

ganz Frankreich gibt es für den TGV nur 43,5 Kilometer Tunnel. Die Bahnutzer von und nach Stuttgart werden Tageslicht nur noch selten zu Gesicht bekommen. Und sie werden in den Tunneln erheblichen Risiken ausgesetzt. Zumal die Bahn an der Sicherheit spart, um die Kosten zu drücken.

Wussten Sie schon? Auch moderne, elektrisch betriebene Züge können brennen. Denn ihr Inneres ist mit brennbaren Kunststoffen ausgekleidet. Leichtmetalle wie Aluminium und Magnesium können bei hohen Temperaturen ebenfalls Feuer fangen, lassen sich jedoch nicht mit Wasser löschen! Und in den Transformatoren und Motoren wird Öl zur Kühlung eingesetzt – auch bei ICE-Zügen.

Brandquellen gibt es zuhauf: Licht, Lüftung und Klimaanlage, ja selbst die Toiletten funktionieren elektrisch. Auch Laptops und Handys im Gepäck können ein Feuer auslösen – von grober Fahrlässigkeit und Terroranschlägen ganz zu schweigen.

Doch bei Stuttgart 21 versucht die Bahn, auch **an der Sicherheitstechnik zu sparen**. Um den Kostenrahmen zu halten, will das Unternehmen eine »trockene« Löschwasserleitung in die Tunnel einbauen. Im Notfall würde es daher bis zu 45 Minuten dauern, bis das kilometerlange Leitungssystem gefüllt ist und Wasser am Brandherd zur Verfügung steht, so Stefan Eppinger, Vizechef der Stuttgarter Branddirektion. Die Feuerwehren fordern daher eine ständig unter Druck stehende Leitung.

Ebenfalls aus Kostengründen wurde der **Querschnitt der Tunnelröhren** bei S 21 derart knapp bemessen, dass diese nur mit einer Ausnahmegenehmigung befahren werden dürfen. Kommt ein Zug im Tunnel

zum Stehen, etwa durch eine technische Störung oder einen Brand, dann wird es eng: Flüchtende Passagiere, aber auch Rettungskräfte müssen sich – womöglich bedroht von Flammen und Rauch – durch den **80 bis 90 Zentimeter schmalen Spalt** zwischen Tunnelwand und Zug zwängen. Und das nicht nur an einer kurzen Engstelle: Ein ICE ist immerhin 410 Meter lang. Auch die Bergung von Verletzten und das Mitführen von Ausrüstung wären erheblich erschwert. Der Esslinger Kreisbrandmeister Bernhard Dittrich hält die geplante Fluchtwegbreite daher für bedenklich: Bei 1 m Abstand zwischen Zug und Tunnelwand könnten zwei Menschen noch nebeneinander laufen, darunter könne es – besonders im Begegnungsverkehr mit Rettungskräften – »zu Einschränkungen kommen«.

Auch **Lokführer** wie Thilo Böhmer sehen die Planungen mit Besorgnis: »Es bereitet mir große Sorgen, wenn bei einem ausbrechenden Feuer in einem Zug die Notbremse gezogen wird, als Lokführer entsprechend zu handeln.« Er und seine Kollegen müssen dann in Bruchteilen von Sekunden entscheiden, ob sie weiterfahren oder den Zug stoppen – mit dem Risiko, dass dieser im Tunnel zum Stehen kommt. Das aber müssen sie unter allen Umständen

verhindern, denn: »Für S 21 kann der Tunnelrettungszug, der in Kornwestheim für [die] Strecke Stuttgart – Mannheim steht, nicht eingesetzt werden, weil die Zulaufstrecken zu steil sind«, weiß Böhmer.

Das Thema Sicherheit im Bahnverkehr ist keine bloß theoretische Diskussion.

Immer wieder ist es in der jüngsten Vergangenheit zu schweren Unglücken gekommen. Drei von ihnen werden im Folgenden

beispielhaft in Erinnerung gerufen. Ziehen Sie Ihre eigenen Schlüsse!

ICE-Brand im Hauptbahnhof Offenbach

Am 22. November 2001 beginnt bei Hanau der hintere Triebkopf des ICE 697 zu qualmen. Die Ursache: ein Kurzschluss im Transformator. Der Zugführer erhält eine Störungsmeldung, andere Lokführer sehen den qualmenden Triebkopf des ICE und melden dies dem Fahrdienstleiter.

Um 22:58 Uhr fordert die Notfalleinstelle der Bahn bei der Feuerwehr ein Fahrzeug an, das fünf Minuten später eintrifft. Während die Fahrgäste evakuiert werden, wird der Fahrdraht abgeschaltet.

Nach weiteren zehn Minuten wird ein erster Löschangriff von beiden Seiten des Triebkopfes durchgeführt. Dicker und beißender Rauch dringt aus den Lüftungsgit-

Fortsetzung Rückseite

Besonders im Begegnungsverkehr mit Rettungskräften kann es zu Einschränkungen kommen, befürchtet die Feuerwehr.

tern. Wegen der möglichen elektrischen Spannungen wäre ein Einsatz im Inneren des Triebkopfes lebensgefährlich.

Um 23:28 Uhr, eine halbe Stunde nach der ersten Meldung, trifft der Notfallmanager ein, sieht aber keine konkrete Lösung. Gemeinsam mit einem Feuerwehrmann macht er sich an die vorgeschriebene Erdung des Fahrdrachts. Zehn Minuten später beginnt die Flutung des Triebkopfes mit 270 kg CO₂. Das Löschmittel verflüchtigt sich jedoch, bevor es wirken kann.

Um 0:14 Uhr ist der Fahrdraht noch immer nicht geerdet, weil die Ausrüstung defekt ist. Der Notfallmanager beschließt, den Triebkopf vom Zug zu trennen. Da niemand anwesend ist, der mit der Technik vertraut ist, wird Fachpersonal von der Deutschen Bahn angefordert. 15 Minuten später brennt das Dach durch. Das Löschwasser, das zur Kühlung des Fahrdrachtes dient, verursacht im Triebkopf hohe Stichflammen: Die fast 3.000 Liter Öl im Triebkopf und das brennende Aluminium bilden eine fast unlöschbare Kombination.

Ab 0:40 Uhr werden innerhalb von 15 Minuten 750 kg BC-Löschpulver durch eine Öffnung in den Triebkopf geblasen, doch der Triebkopf des ICE brennt weiter. Zwanzig Minuten später starten die Einsatzkräfte einen weiteren Löschversuch mittels Stahlrohren – ebenfalls ohne Erfolg. Schließlich wird gegen 1:30 Uhr ein Löschversuch mit Schwerschäum gestartet. Wider Erwarten zeigt dieser Wirkung und die brennbaren Flüssigkeiten können gelöscht werden. Das Metall brennt aber weiter.

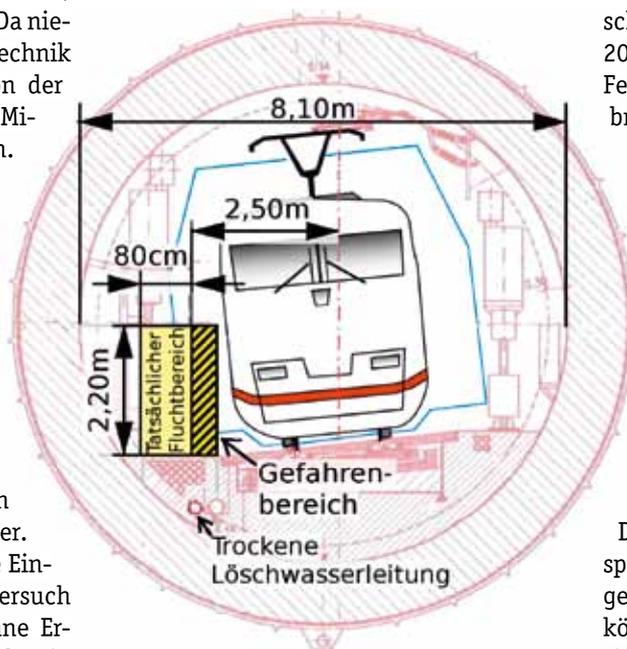
Ab 2:10 Uhr werden 1.600 Liter Wasser gleichzeitig mittels Stahlrohren durch die Tür und alle Öffnungen einschließlich der durchgebrannten Dachöffnung in den Brandraum eingeführt. Erst um 4:02 Uhr ist der Brand schließlich gelöscht.

Zusammengefasst: Die Feuerwehr war schnell vor Ort, konnte die Brandstelle mit ihren Fahrzeugen direkt erreichen und kam von beiden Seiten mit sämtlichen Hilfsmitteln an den Zug heran. Dennoch dauerte es fünf Stunden, bis der Brand ge-

löscht war. Die Fahrgäste hatten sich zuvor glücklicherweise selbst in Sicherheit bringen können. Wie wäre dieser Vorfall wohl in einem Tunnel abgelaufen?

Das Unglück von Kaprun

11. November 2000, 9:02 Uhr: Kurz nach Abfahrt der Gletscherbahn aus der Talstation entsteht im hinteren Führerstand ein Brand. Nach etwa einem Kilometer Fahrt bleibt der Zug im Tunnel stehen, weil Hydraulik-Leitungen durchgebrannt sind. Ein starker Luftzug, der vom unteren Ende des Tunnels zur Bergstation zieht, facht das Feuer an (Kamineffekt). Der Brandrauch



breitet sich nahezu explosionsartig aus, die Hitze lässt selbst in der fast drei Kilometer entfernten Bergstation die Scheiben bersten.

Von den ca. 70 Personen, die sich aus dem Zug befreien können, laufen die meisten vom Feuer weg durch den Tunnel nach oben – direkt in die tödliche Rauchgaswolke hinein. Nur zwölf Menschen überleben. Sie haben sich in der Frühphase des Brandes aus dem hinteren Teil des Zuges befreien können und sind entgegen der Kaminwirkung im Schein des sich rasend schnell ausbreitenden Feuers im Tunnel nach unten gelaufen.

Insgesamt kommen 150 der 162 Passagiere zu Tode. Außerdem sterben der Zugführer und ein Tourist des praktisch leeren Gegenzugs sowie drei Personen auf der Bergstation durch Rauchgasvergiftung.

Helfer berichten: »Um 9.12 Uhr heulte die erste Feuerwehresirene, jene von Kaprun. Der Feuerwehresirene von Kaprun folgten kurz darauf viele weitere.(...) Als wir alarmiert wurden, dachten wir eigent-

lich an eine nicht angekündigte Einsatzübung. Aber einen Brand der Schrägseilbahn konnte sich keiner vorstellen ...« Bereits um 11:00 Uhr waren ca. 560 Einsatzkräfte vor Ort; sie alle konnten nicht mehr helfen. Dazu der Feuerwehrmann Hermann Kollinger: »Die hohe Anzahl von Toten und auch die Tatsache, trotz umfangreichster Ausrüstung und unzähligen Personal trotzdem nicht mehr helfen zu können, machte den Einsatzkräften sehr zu schaffen. Das Gefühl der Machtlosigkeit machte sich breit ...«.

Das U-Bahn-Feuer in Daegu

In einem Tiefbahnhof in der südkoreanischen Stadt Daegu bricht am 18. Februar 2003 bei einem Selbstmordversuch ein Feuer aus. Der Brandstifter hat zwei mit brennbaren Flüssigkeiten gefüllte Milchkartons dabei. Als gegen 9:53 Uhr ein Zug in die Station einfährt, entzündet sich die verschüttete Flüssigkeit. Innerhalb von zwei Minuten erfasst das Feuer alle sechs Wagen.

Vier Minuten später fährt auf dem Nachbargleis in Gegenrichtung ein Zug in die Station ein. Kurz darauf wird die Stromversorgung infolge des Brandes automatisch deaktiviert, weshalb der Zug die Station nicht wieder verlassen kann.

Das Feuer wird erst dreieinhalb Stunden später gelöscht. Wegen des dicken, giftigen Rauchs und der hohen Temperaturen können die Retter die Station jedoch erst sieben Stunden nach Brandbeginn betreten. Viele der Opfer sind bis zur Unkenntlichkeit verbrannt, selbst DNA-Analysen können nicht mehr bei allen genommen werden. Die Bilanz: 197 Menschen sterben, 147 werden verletzt.

Fazit

Tunnel lassen sich im modernen Verkehr nicht immer vermeiden. Ihr Bau und Betrieb sind jedoch sehr teuer. Und Tunnel bergen erhebliche Risiken. Diese sollten in Kauf genommen werden, wenn ihnen ein großer verkehrlicher, gesellschaftlicher und ökologischer Nutzen gegenübersteht.

Stuttgart aber hat bereits einen funktionierenden Bahnknoten. Dieser ist heute schon leistungsfähiger, als es Stuttgart 21 je sein kann. Und er hat noch Ausbaupotenzial! Warum also die Bahnutzer den Gefahren des Tunnelbetriebs aussetzen? Noch dazu, wenn die Sicherheitsstandards aus Kostengründen drastisch abgesenkt werden. Die Antwort kann nur lauten: **Oben bleiben!**

TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

Konto-Nr.: 7 020 627 400
BLZ 430 609 67, GLS-Bank
Kontoinhaber: Umkehrbar e.V.
Stichwort: Tunnelblick

TUNNELBLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 17 • 5. JULI 2012



Der Bock als Gärtner

Günther Oettinger ist ein begehrter Vortragsredner – trotz ausbaufähiger Englisch- und Geografiekenntnisse. Nicht nur in der schwäbischen Provinz lassen sich Lokalpolitiker von dem EU-Energiekommissar gerne die Energiewende erklären.

Damit machen sie den Bock zum Gärtner. Denn in Brüssel betreibt Oettinger das Geschäft der Konzerne. Und schon in seiner Zeit als baden-württembergischer Ministerpräsident setzte er sich vehement für die größte Energieverschwendung der neueren Landesgeschichte ein: Stuttgart 21.

Dafür haben sich freilich auch viele Provinzfürsten ins Zeug gelegt – und weigern sich wie ihr einstiger Landesvater hartnäckig, aus den Fehlern der Vergangenheit zu lernen. Es scheint, als hätten sich die Bürger da eine ganze Ziegenherde in den Garten geholt.

Günther Oettingers Enerdschi-Turn

Der EU-Energiekommissar setzt weiter auf Atomenergie

Kaum neun Monate nach der Katastrophe von Fukushima legte EU-Energiekommissar Günther Oettinger einen Entwurf für die »Energy Road-Map 2050« vor. Er sieht den Neubau von 40 Atomkraftwerken allein bis 2030 vor.

Dieser sogenannte Energiefahrplan wird der Kommission zufolge ein Gerüst für die Energiepolitik der nächsten Jahrzehnte liefern. Während weite Teile der Völker Europas einen möglichst raschen Ausstieg aus der Atomenergie wollen, setzt die EU weiter in großem Stil auf die Atomkraft. Oettingers Papier ignoriert die notwendige Energiewende und legitimiert die Atomkraft neu. Damit macht der Energiekommissar klar, dass er auch nach Fukushima langfristig eine Zukunft für die Atomkraft in der EU sieht.

Große Teile der europäischen Öffentlichkeit hingegen halten die Risiken der Nukleartechnik für nicht akzeptabel und die Probleme um die Endlagerung für ungelöst. Oettingers Roadmap erwähnt diese Gefahren zwar, hält sie aber dank neuer Technologien für überwindbar.

Auch eine finanzielle Förderung der Atomenergie in Mitgliedsstaaten ähn-

lich dem Erneuerbare-Energien-Gesetz hält Oettinger für möglich. So könnten demnächst sogar Subventionen für Neuinvestitionen in Atomkraftwerke erlaubt werden.

Oettinger weicht Reaktortests auf

Brüssel verzichtet auf strenge Stresstests für die AKW-Meiler. Die Sicherheitstests für europäische Atomkraftwerke werden deutlich schwächer ausfallen als angekündigt. So sollen die Atommeiler nur noch daraufhin überprüft werden, ob sie Naturkatastrophen wie Erdbeben, Flutwellen oder extremen Temperaturschwankungen standhalten. Menschliches Versagen oder Anschläge werden ausgeblendet.

Bei der notwendigen staatlichen Überwachung der Atommeiler hat Günther Oettinger gegenüber der Atomlobby klein beigegeben.

Für eine echte Energiewende

Zu einer Energiewende, die diesen Namen wirklich verdient, gehören folgende Elemente:

- Energieeinsparung
- Erneuerbare Energiequellen

- Dezentrale Produktion dort, wo die Energie verbraucht wird: in den Kommunen, Fabriken und Häusern, um teuren Leitungsbau zu vermeiden
- Demokratische, öffentliche Kontrolle und Gemeineigentum
- Soziale, bezahlbare Preise für die Verbraucher



Kurz gesagt: Eine solche Energiewende setzt eine andere Form der Gesellschaft und eine andere Lebensweise voraus. Hierzu hat Oettinger keine Visionen und Perspektiven zu bieten. Seine Sprechblasen erweisen sich als Propaganda zur Stabilisierung herrschender Konzerninteressen, sein Handeln als Handlangerdienste für sie.

Wende verpasst?

Ende 2012 haben 167 Städte und Gemeinden im Mittleren Neckarraum die Chance, ihre Stromnetze wieder selbst zu übernehmen. Dann enden die Konzessionsverträge mit der EnBW, die die Netze zurzeit betreibt. Die Entscheidung für oder gegen einen Rückkauf lässt sich auf zwei Fragen reduzieren:

- Kann eine Gemeinde ihr Stromnetz in Eigenregie wirtschaftlich betreiben?
- Wer soll wie viel Einfluss darauf haben, wie und wo unser Strom erzeugt wird?

Die erste ist schnell beantwortet: Die Stromnetzübernahme ist für Kommunen ab ca. 30.000 Einwohnern sinnvoll.

Bleibt die politische Frage. Manche verstehen unter Energiewende, Atomkraftwerke durch riesige Windparks in Nord- und Ostsee zu ersetzen und neue Hochspannungstrassen von Nord nach Süd zu bauen. Nötig aber ist eine Wende hin zu dezentraler Stromerzeugung in vielen kleinen Anlagen – möglichst nah am Ort des Verbrauchs, von Kommunen oder Genossenschaften betrieben und unter demokratischer Kontrolle durch die Bürger, denen auch die Gewinne direkt zugute kommen.

Der Rückkauf der Stromnetze durch die Kommunen ist also zentraler Bestandteil einer echten Energiewende. Denn Konzerne wie die EnBW, die zugleich Eigentümer von Großkraftwerken sind, haben an einem Umbau der Netze und einer Förderung dezentraler Konkurrenz wenig Interesse.

Warum sollte also eine Kommune ausgerechnet mit der EnBW und dem Neckar-Elektrizitäts-Verband (NEV) eine neue Gesellschaft für den Netzbetrieb gründen? Doch genau für dieses Modell hat der Esslinger Gemeinderat auf Betreiben von OB Zieger schon im Dezember 2011 mehrheitlich gestimmt – für eine bürgerferne, visionslose, konzernfreundliche Pseudo-Energiewende und gegen eine Übernahme des Stromnetzes durch die Esslinger Stadtwerke, die bereits heute effizient arbeiten.

Anders die meisten größeren Städte in der Region, darunter Stuttgart, Ludwigsburg, Göppingen, Böblingen, Schorndorf und Leonberg: Sie haben sich dafür entschieden, ihre Stromnetze in Zukunft selbst zu betreiben. So bleibt die Hoffnung, dass das »EnBW-Modell« mangels Masse noch scheitert. Übrigens: Vorsitzender des NEV ist der Esslinger OB Dr. Jürgen Zieger ...

Prima Klima mit Stuttgart 21?

Stuttgart 21 sei ein »Zukunftsprojekt«, sagen seine Betreiber und versprechen in ihren Hochglanzbroschüren eine »umweltfreundliche Architektur«, durch die viel Energie eingespart werde. Energie, so müssten sie ehrlicher Weise hinzufügen, die in einem oberirdischen Bahnhof gar nicht gebraucht wird. Tatsächlich verschlingen im Tiefbahnhof künstliche Beleuchtung, Belüftungstechnik sowie über 50 Aufzüge und Rolltreppen erhebliche Mengen Strom. Und die Züge benötigen zusätzliche Energie, um die 17 Höhenmeter zu überwinden, um welche die Gleise zukünftig tiefer liegen als heute. Allein dies wird sich auf täglich 12.000 kWh Strom summieren, den Tagesbedarf von 1.200 Haushalten!

Teure Berg- und Talfahrt

Doch das sind nur Peanuts im Vergleich zu den eigentlichen Energiefressern: den engen, eingleisigen Tunnelröhren. Über 120 Kilometer sind zwischen Stuttgart und Ulm geplant. In ihnen ist der Luftwiderstand etwa doppelt so groß wie auf oberirdischen Strecken. Die beabsichtigten höheren Geschwindigkeiten werden ihn zusätzlich nach oben treiben und so den Energiebedarf der Züge immens steigern.

Hinzu kommen die gewaltigen Höhenunterschiede und Steigungen der neuen Strecke nach Ulm: Ihr Scheitelpunkt liegt um 170 Meter höher als bei der bisherigen Trasse durchs Filstal. Einschließlich des »Ausflugs« auf die Fildern müssen die Züge einen Höhenunterschied von 640 Meter überwinden – über 300 Meter mehr als auf der Filstalstrecke. Dabei beträgt die maximale Steigung der Neubaustrecke 35 Promille, auf der Geislinger Steige sind es lediglich 22,5.

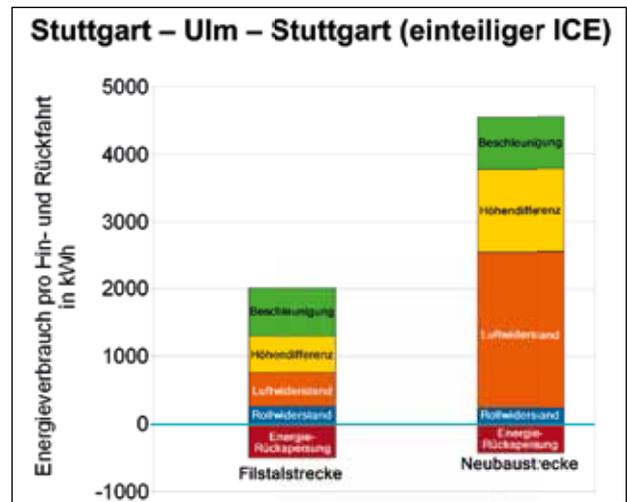
Alles in allem wird sich der Stromverbrauch für eine Fahrt von Stuttgart nach Ulm und zurück so mehr als verdoppeln!

Ökologischer Rucksack

Wahre CO₂-Schleudern sind Tiefbahnhof und Neubaustrecke aber nicht erst im Betrieb. Schon in der Bauphase wird das Projekt einen gewaltigen ökologischen Ruck-

sack schultern, nicht zuletzt durch den extrem energieaufwendigen Tunnelbau. Es wird viele Jahre dauern, bis diese negativen Effekte wieder ausgeglichen sind – selbst bei sehr optimistischer Schätzung der Verkehrsverlagerungen auf die Schiene, die S 21 angeblich bringen soll. Doch scheint die Bahn ihre eigenen Prognosen zur Entwicklung der Fahrgastzahlen nicht zu glauben. Würde sie sonst den neuen Tiefbahnhof auf nur noch 30 Züge in der Spitzenstunde auslegen?

Übrigens: Es gibt auch keine verlässlichen Zahlen darüber, wie viel Energie später fortlaufend aufgewendet werden muss, um die äußerst kostspielige und



Grafik: Parkschützer nach Schätzung Ingenieure22

störungsanfällige Tunnelinfrastruktur instandzuhalten. Eine umfassende Umwelt- und Energiebilanz ist für das Bahnprojekt Stuttgart-Ulm nämlich nie erstellt worden. Sie wäre verheerend ausgefallen.

Heute schon von gestern

Stuttgart 21 ist ein Relikt aus dem vorigen Jahrhundert – aus einer Zeit, als Worte wie »Klimawandel« und »Energiewende« noch nicht erfunden waren. Noch bevor mit seinem Bau überhaupt begonnen wurde, ist dieses »Zukunftsprojekt« schon von gestern. Und bis zur Fertigstellung werden mindestens 15 weitere Jahre vergehen. Die Eröffnungsgäste werden sich einmal vorkommen wie beim Leichenschmaus für einen Dinosaurier. Ob auch Günther Oettinger dabei sein wird? Vielleicht wird die Welt dann tatsächlich nach Stuttgart blicken, auf diesen Jurassic Park am Neckar. Aber nicht vor Bewunderung, sondern voller Mitleid.

Kundgebung anlässlich des Auftritts von Günther Oettinger beim Esslinger Schwörtag 2012

Freitag, 6. Juli, 19:30–20:30 Uhr, am Schelztorturm in Esslingen

TUNNEL BLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 18 • 19. JULI 2012

Ein Park, das ist mehr als grüne Fläche, seltene Bäume und ein paar historisch bedeutsame Bauwerke. Ein Park ist ein Ort, an dem Menschen Mensch sein können. Und für Stadtmenschen gilt das in besonderem Maße. In Stuttgart waren die Parks jedoch seit jeher Verfügungsmasse für Bauvorhaben aller Art. Fakt ist: Auch der Rosensteinpark muss durch die Bauarbeiten für Stuttgart 21 und für den Rosensteintunnel für die B 10

zunächst von allen Seiten Parkflächen abgeben – wie schon so oft in seiner leidvollen Geschichte. Wieder einmal sind Bäume und Tiere bedroht durch ein unnötiges und unsinniges Großprojekt. Und wieder einmal werden die Bürger vertröstet auf eine ferne Zukunft, in der angeblich alles fortschrittlicher und besser sein soll. Ein Blick in die Geschichte der Stuttgarter Parks lehrt uns jedoch anderes.

Foto: Wolfgang Ritter

Ein Park ist ein Park ist ein Baugebiet

Über den Wert von Grünanlagen in der Stadt und den heutigen Umgang mit ihnen

Auf einem Flächennutzungsplan sind sie dunkelgrüne Kreise mit einem Punkt in der Mitte: Parkbäume. Ihre Funktionen im Naturhaushalt sind vielfältig. Sie prägen ganz entscheidend das Stadtklima, befeuchten die Luft, filtern Schadstoffe und beschatten die Wiesen. Bäume durchwurzeln den Boden, durchlüften ihn und verbessern seine Struktur. Laub und Gras mineralisieren das Erdreich und führen ihm Nährstoffe zu. Wie ein Schwamm saugt der Boden das Regenwasser auf und führt es wieder den Wurzeln zu. Vögel brüten in den Bäumen und suchen Nahrung auf den Wiesen. In den Baumhöhlen verbringen Fledermäuse den Tag und gehen nachts auf Insektenjagd. Und die eine oder andere Eidechse sonnt sich auf einem Stein.

Ein Park ist Natur, geplante Natur, aber dennoch Natur. Und er ist mehr als eine

Ansammlung von Bäumen, Gras und Parkbänken. Grün in der Mitte einer Stadt ist Erholung, Entspannung und »Die-Seelebaumeln-Lassen«, ist Treffpunkt, Grill-



Foto: Wolfgang Ritter

stelle und Veranstaltungsort – kurz: das Herz einer Stadt. Ob Central Park in New York, Hyde-Park in London oder Englischer Garten in München: Der Park ist

ein Ort des Fernwehs und der Sehnsucht, ein Kunstwerk, von berühmten Gartenarchitekten ersonnen und von Gärtnern gepflegt. Einst der Stolz der Fürsten und Könige, ist er ein Zeuge der Zeit, ein Spiegel der Vergangenheit und der Entwicklung über die Jahrhunderte.

Heute ist der Park bisweilen nur noch ein Relikt, verwahrlost und geschändet, aber weiterhin ein Kulturdenkmal ersten Ranges. Zumindest, solange er Begehrlichkeiten nicht im Wege steht. Doch wenn es an die Bäume geht, formiert sich Widerstand – ob in Braunschweig, in Stuttgart oder nun auch bei der Landesgartenschau in Öhringen. Denn ein Park ist tatsächlich mehr als eine Ansammlung von dunkelgrünen Kreisen mit einem Punkt in der Mitte.

Die Stuttgarter Parks – Verfügungsmasse für Bauvorhaben

Schon im Mittelalter gab es in Stuttgart Nutzgärten und einen Thiergarten, während der Renaissance herrschaftliche Lustgärten. Aber erst mit den Oberen Königlichen Anlagen bekam das Volk der Residenzstadt Zugang zu einem großzügigen Park. 1807 erhielt das Neue Schloss unter König Friedrich so ein repräsentatives Umfeld. 1813–1817 kamen die Unteren Königlichen Anlagen hinzu, die sich bis zum Neckar hin erstreckten. Zwischen 1824 und 1840 wurde unter König Wilhelm I. schließlich der Rosensteinpark als klassischer Landschaftsgarten angelegt.

Ab der Jahrhundertwende begannen die Regenten, die Parkanlagen für andere Zwecke »umzuwidmen«. Der Umbau des Hauptbahnhofs ab 1908 und der Bau des Stuttgarter Theaters von 1909 bis 1912 waren für den Verlust von Teilen der Oberen Anlagen verantwortlich. Die großen Zerstö-

rungen der Parkanlagen erfolgten aber nach dem 2. Weltkrieg. Seither wurde die »Wilhelma« kontinuierlich zulasten des Rosensteinparks erweitert – zuletzt 1993 durch die Internationale Gartenbau-Aus-



stellung, deren Schaubauernhof dem eingezäunten Zoogelände zugeschlagen wurde. Wenigstens achteten die Bauherren dabei auf den Erhalt der alten Baumsubstanz. Anders die Bundesgartenschauen

1961 und 1977: Die völlige Umgestaltung der Oberen und dann auch der Unteren Anlagen führte zu einer weitgehenden Zerstörung des historischen Bestandes – übrigens gegen den erbitterten Widerstand der Stuttgarter Bevölkerung. Die umfangreichsten und irreversiblen Flächenverluste aber brachten die Baumaßnahmen für eine »autogerechte Stadt« mit sich: die Einrichtung des ZOB, der Ausbau der Schillerstraße und der Cannstatter Straße zu mehrspurigen Betonpisten, der Ausbau der B 14, der Bau der Ehmannstraße. Und nicht zu vergessen: Bau und mehrmalige Erweiterung des Bahnpostamtes inmitten des Rosensteinparks.

Wann immer etwas gebaut werden sollte, mussten in Stuttgart die Parkanlagen als Verfügungsmasse herhalten. Und keiner der heutigen Regenten scheint aus den Fehlern der Vergangenheit lernen zu wollen.

Bedrohtes Kleinod

Der **Rosensteinpark** ist der größte englische Landschaftsgarten Südwestdeutschlands. Das ca. 60 Hektar große Landschaftsschutzgebiet steht unter Denkmalschutz. Außerdem ist es Natura-2000-Gebiet und genießt europarechtlichen Schutzstatus. Hier lebt eine der bedeutendsten Juchtenkäferpopulationen in Baden-Württemberg. Aufgrund eines Jagdverbots weist der Rosensteinpark mit 98,9 Hasen pro 100 ha zudem die höchste Hasendichte Deutschlands auf. Seine Glatthaferwiesen werden von der Wilhelma als Futterwiesen genutzt. Die Altbaumbestände im Park sind im Schnitt über 150 Jahre alt.

Zur Tierwelt des Rosensteinparks ist soeben eine ausführliche Broschüre von Tomoko Arai erschienen. Weitere Informationen im Internet unter www.stuttgarter-schlossgarten.de.

Folgende **Baustellen** sind am Rande des Rosensteinparks geplant und bedrohen Pflanzen, Tiere und Bäume im Park unmittelbar:

- Zwei Zwischenangriffe im Bereich der Ehmannstraße
- Vier Tunnelmünder für die neuen Gleise von Cannstatt über den Neckar
- Die beiden Tunnelmünder des zweiröhri- gen Rosensteintunnels für die B 10

Parkerweiterung – ein unredliches Angebot

Hundert Hektar Parkerweiterung durch Stuttgart 21 – ein solches Angebot kann man nicht ausschlagen! Doch: Wann würden die Stuttgarter den erweiterten Schlossgarten und Rosensteinpark in Besitz nehmen können: in 10, 15, 20 Jahren? Und würden es tatsächlich 100 Hektar sein? Wird die Post ihr Areal mitten im zukünftigen Park räumen? Bisher sieht es nicht danach aus. Ist die Verlagerung des Abstellbahnhofs nach Untertürkheim überhaupt sinnvoll? Städtebaulich nicht. Werden die Gleisflächen tatsächlich frei oder kommt die Kombilösung? Das wird sich erst zeigen, wenn der Tiefbahnhof seinen Stresstest in der rauen Wirklichkeit absolviert hat. Und wird die heute geplante Parkerweiterung bis dahin nicht schon wieder neuen Konsumtempeln geopfert?

Hundert Hektar Parkerweiterung – das ist ein unredliches Angebot, weil die Stuttgarter *heute* ihre Parkflächen direkt im Zentrum der Stadt verlieren sollen – ohne Aussicht darauf, jemals mit neuen Parkflächen in der Innenstadt entschädigt zu werden.

Mehr Grün in der Stadt – jetzt!

In vielen Städten gibt es sie schon: Straßen ohne Regeln, ohne Bürgersteige und Radwege, dafür mit viel Grün. Ein Konzept auch für Stuttgart. So könnte etwa die

Schillerstraße wieder erlebbar werden – ebenerdige Zugänge zum Bahnhof und Schlossgarten inklusive.

London hat Expresshighways für Radfahrer auf ehemaligen Stadtautobahnen eingerichtet. Das sorgt für mehr Frischluft im Asphaltgrau. Die notwendige Reduzierung des Autoverkehrs erreicht die Stadt mit City-Maut und einem S-Bahn-Ring. Und sechs Kopfbahnhöfen!

Tomatenbeete im Stadtpark? Gibt es schon – in Berlin-Tempelhof! Die Gemüsegärten auf dem früheren Flughafengelände liefern die Blaupause für Schlossgartenbrache und Parkerweiterung in Stuttgart. Entwurf, Planung und Umsetzung durch engagierte Bürger mit Visionen.

Wenn es um zukunftsorientierte Grünflächen- und Stadtentwicklung geht, sind andere Städte Stuttgart um viele Jahre voraus. Die Abkehr von der »autogerechten Stadt« ist ein erster, alternativloser Schritt. Ist er einmal getan, wird er unumkehrbar sein. Und vielleicht klappt es dann auch mal mit den Olympischen Spielen.

TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

Konto-Nr.: 7 020 627 400
BLZ 430 609 67, GLS-Bank
Kontoinhaber: Umkehrbar e. V.
Stichwort: Tunnelblick



Stuttgart 21 – einfach RÄTSELhaft

Nach anfänglichen Hoffnungen auf ein baldiges Ende von Stuttgart 21 haben wir uns notgedrungen darauf eingestellt, Protest und Widerstand gegen das Milliardenprojekt auf Dauer zu stellen. Dass das bitter nötig ist, zeigen die aktuellen Entwicklungen rund um das Projekt – von Filderdialog über Grundwassermanagement bis Kapazitätsabbau. Selbst einigen S-21-Befürwortern scheinen da neuerdings Zweifel zu kommen. Und sollte das Vorhaben tatsächlich einmal in die Umsetzung gehen – bislang wird ja nur abgerissen und davon gesprochen –, dann wird es noch mehr zu berichten, zu informieren und zu kommentieren geben.

Doch wer einen langen Atem haben will, muss seine Kräfte einteilen. Das Tunnelblick-Team macht deshalb eine kleine Sommerpause. Alarmiert haben uns allerdings Meldungen, dass der Intelligenzquotient bereits in einem dreiwöchigen Urlaub rapide absinke. Das können sich kritische Geister wie unsere Leserinnen und Leser nicht leisten!

Zum Glück lässt sich etwas Sinnvolles dagegen tun: Nutzen Sie die Ferien und lösen Sie das Rätsel um Stuttgart 21 – ganz gleich, ob in fernen Gefilden oder auf dem heimischen Balkon. Wir drücken Ihnen die Daumen!

Denksport

Letzten Dienstag am Schelztorturm

Wie bei jeder Dienstagskundgebung der Esslinger Initiative gegen S 21 gibt es auch heute wieder verschiedene Aufgaben zu übernehmen. Anwesend sind Frau Fröhlich, Herr Schweizer, Frau Teamgeist und Monsieur Bordeaux. Außerdem mit von der Partie: der Superjuchti und der Ostfrieze. Und nicht zu vergessen: Frau Zollberg und Mister X.

Alle Berufsdemonstranten haben neben ihrer Funktion bei der Kundgebung noch eine weitere, persönliche Eigenschaft:

1. Frau Fröhlich verbreitet als Versammlungsleiterin unwiderstehlich gute Laune am Schelztorturm.
2. Herr Schweizer und der Ostfrieze machen keine Presseschau.
3. Die Presseschau macht entweder der Mann aus Sirnau oder der Superjuchti.
4. Frau Teamgeist übernimmt die Moderation, aber nur, wenn sie nicht Ordnerin ist.
5. Der Hobbygrafiker hält keine Rede.
6. Der begnadete Stegreifredner bringt den Lautsprecher mit.

7. Kampfsport betreibt ein Mann, aber nicht der Ostfrieze.
8. Frau Teamgeist schläft gerne lange aus.
9. Der Superjuchti kommt nicht aus Sirnau und macht keinen Kampfsport.
10. Die Leserbriefschreiberin kommt nicht vom Zollberg.



11. Da Mr. X kein Stegreifredner ist, bereitet er seinen Redebeitrag gut vor.
12. Weder Frau Teamgeist noch einer der anwesenden Herren schreiben Protokoll.
13. Wenn Frau Fröhlich Leserbriefe schreibt, dann ist der Superjuchti Hobbygrafiker.

14. Weder M. Bordeaux noch der Ostfrieze bringen den Lautsprecher mit.
15. Die Frau, die bei der Kundgebung für Ordnung sorgt, muss morgens immer sehr früh aufstehen.
16. Mit dem Tunnelblick-Vertrieb hat Mr. X nichts zu tun.
17. Der Superjuchti gibt entweder eine Gesangsdarbietung zum Besten oder er bringt den Lautsprecher mit.
18. Sirnau liegt nicht in Ostfriesland.
19. Frau Fröhlich schreibt keine Leserbriefe.
20. Herr Schweizer ist Pazifist.
21. Wenn Mr. X redet, singt der Superjuchti.

Nun ist die Kundgebung zu Ende und Sie wissen sicher, **wer beim Schwabenstreich mit einer echten Schiffsirene getrötet hat, wer aus Sirnau dabei war und wer den Vertrieb des Tunnelblicks organisiert?**

Andernfalls kommen Sie doch einfach zur nächsten Kundgebung der Esslinger Initiative gegen S 21 und machen Sie sich selbst ein Bild: Dienstag, 4. September, 18.45 Uhr am Esslinger Schelztorturm.

Dunkel war's

Dunkel war's, der Mond schien helle,
Tunnelfahrterlebnis pur,
als ein IC blitzschnelle
langsam in den Bahnhof fuhr.

Drinnen saßen stehend Leute
angenehm gequetscht im Gang,
denn das hochmoderne Zügler:
Vier Waggonen samt Lok war's lang.

Hell erleuchtet dunkler Bahnhof,
Bahnsteigbreite schmaleweit,
über volle Treppen rennen
hat man mit Rollator Zeit.

Tageslicht im Kellerdunkel,
Bäume wachsen auf Beton,
lautlos kreischen hier die Bremsen
fährt der nächste Zug davon.

Schiefer Bahnsteig, Platz zum Drängeln,
pünktlich Anschlusszug verpasst,
Ein Applaus für solchen Schwachsinn!
Obenbleiber in den Knast.

Neuer Bahnhof, halbe Züge,
halbe Gleise, Geld wie nie,
falscher Stresstest, Dialüge,
Volksverdummung live – für Sie!

T	S	P	G	S	F	L	U	G	H	A	F	E	N	A
I	R	H	D	T	C	H	A	N	C	E	U	C	T	D
E	N	B	A	U	M	I	M	U	R	K	S	N	G	I
F	K	M	L	T	G	R	E	R	N	U	T	C	N	A
B	C	N	A	T	F	F	J	E	C	N	M	U	I	L
A	I	F	N	G	E	P	U	T	A	L	A	L	E	O
H	L	B	H	A	I	A	C	I	U	N	H	R	B	G
N	B	K	A	R	H	S	H	E	F	N	N	M	S	T
H	L	S	B	T	T	M	T	W	S	E	W	B	R	H
O	E	N	U	P	E	C	I	R	T	P	A	R	I	S
F	N	L	E	R	U	H	B	E	A	H	C	R	S	M
P	N	W	A	S	S	E	R	K	N	L	H	N	I	U
S	U	W	G	N	S	N	F	R	D	W	E	F	K	W
Z	T	U	H	C	S	D	N	A	R	B	E	E	O	E
F	O	H	N	H	A	B	F	P	O	K	A	G	N	I

Buchstabenrätsel: Zu finden sind 21 Begriffe rund um das Thema Stuttgart 21 – horizontal, vertikal, diagonal und rückwärts zu lesen. Viel Spaß beim Suchen!

Kochen mit den Versorgern: Feldherrengemüse

Zutaten für 4 Personen:

2 große Zwiebeln
2 Stangen Lauch
2 große Kartoffeln
2 Mohrrüben
1 Peperoni
2 große Zucchini
4 rote Paprikaschoten
1 Bund Petersilie
1 Tasse Ajvar (mild oder scharf)
1 TL Salz
½ TL Pfeffer
1 EL Zitronensaft
4 EL Öl

Zubereitung:

Gemüse waschen, putzen und kleinschneiden. Zuerst Zwiebeln und Lauch mit etwas Öl anbraten. Nach und nach Peperoni, Kartoffeln, Mohrrüben, Zucchini und Paprikaschoten hinzugeben und unter Rühren sanft anbraten. Zuletzt Petersilie und Ajvar unterrühren, mit Salz, Pfeffer und Zitronensaft abschmecken. Schmeckt warm oder kalt.

Dieses Rezept ist entstanden, als die Menschen gepflegt werden mussten, die auf dem »Feldherrenhügel« im Schlossgarten ausharrten. Wir schauten, was wir hat-

Auf offener Strecke findet die Bundespolizei einen Mann im Gleis liegen.

»Was machen Sie hier?«

»Ich will mir das Leben nehmen!«

»Und wozu haben Sie die Tüte mit belegten Brötchen bei sich?«

»Denken Sie vielleicht, ich will verhungern, bis ein Zug kommt?«

ten und wie es zusammenpassen könnte. Und schon war ein neues Gericht erfunden.

Aus: *Kochbuch der Versorger – Mit Originalrezepten aus dem Widerstand. Ab August 2012 erhältlich bei den Versorgern und über versorger@unser-park.de.*

Sudokus

								2
	2			9		8		4
8		7		2		1		6
6				3	7			5
	7			4	6			8
		8	9	7				1
4		2		1				3
	8			5	2	6		9
5								

1		6		7				3
9		7		6		8	5	2
8		3				2		5
7	9				3			4
4	6			7				8
5		8		1				7
3		9		8	4	5		1

2	1							8	7	
			2	1				4	9	6
						9	2	1		
		2	1	3	7	8				
				6						
		3	5	9	2	1				
	2	1	6							
8	3	7			2	1				
9	4							2	1	

Räzel



Der nächste Tunnelblick erscheint am 13.9.2012. Alle Lösungen: www.tunnelblick.es.

Kreuzworträtsel

Waagrecht

- 2 Ironisch für »Baufortschritt«
- 7 Panoramastrecke nach Stuttgart
- 9 Davon hat S 21 viel weniger als K 21
- 11 Keine Alternative zum Zug
- 14 Steht für die DB nicht zur Debatte
- 15 Bahn-Wort für schlechte Qualität
- 16 Marionettenbehörde
- 17 Im Tunnel wird's dunkel und ...
- 19 Da ist der Kopfbahnhof immer vorn
- 20 Musste wegen S 21 schließen

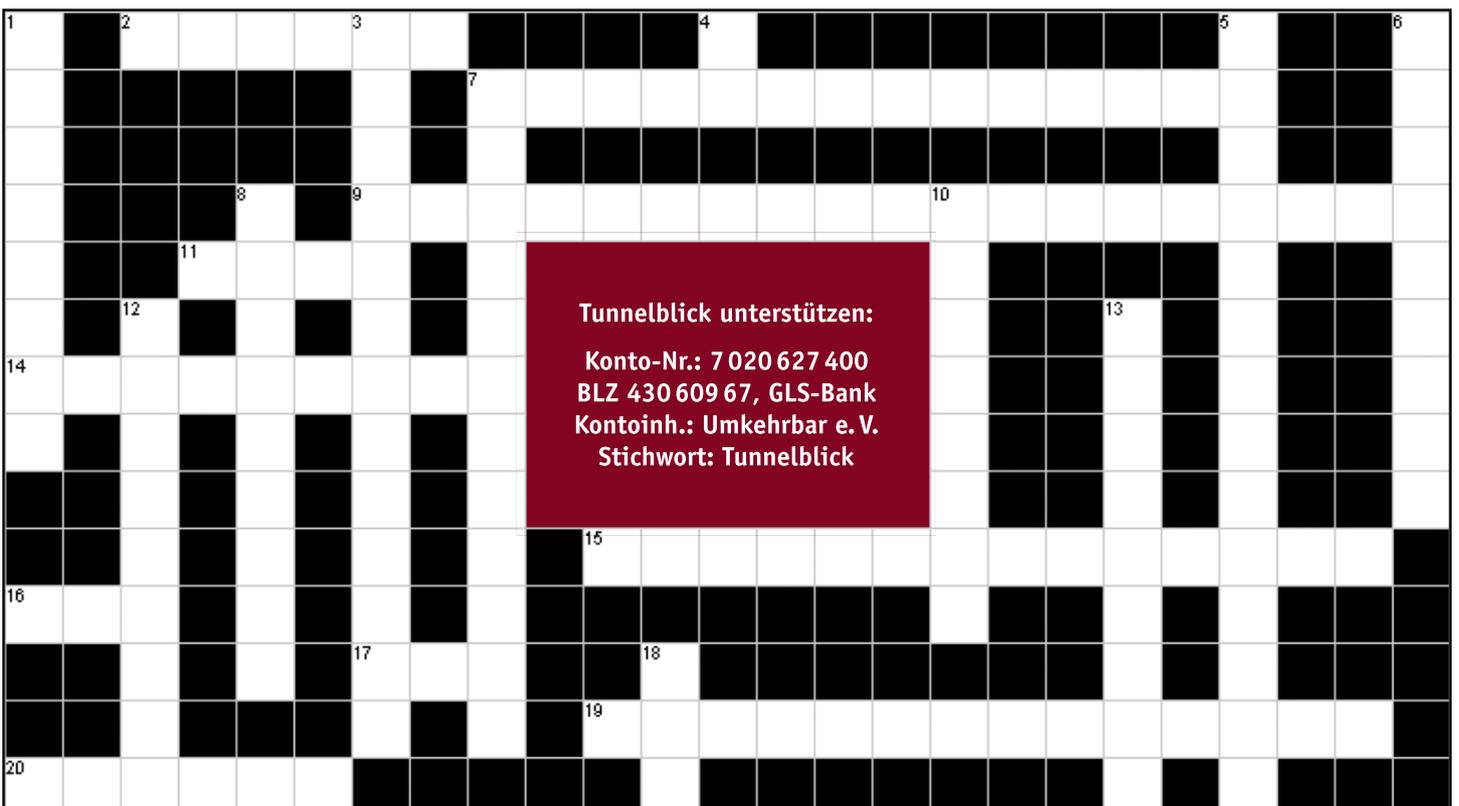
Senkrecht

- 1 Forderung des Widerstands
- 3 Oase Stuttgarts
- 4 Abkürzung für Grubes Laden
- 5 Befördert Personen und Güter
- 6 Perle zwischen Wald und Reben
- 7 Auf der Neubaustrecke unterwegs
- 8 Hochsitz der Lügenbarone
- 10 Hat man vom Turm aus
- 12 Mahnender Rekordhalter
- 13 Eine reicht!
- 18 Stadt und Kanton in der Schweiz

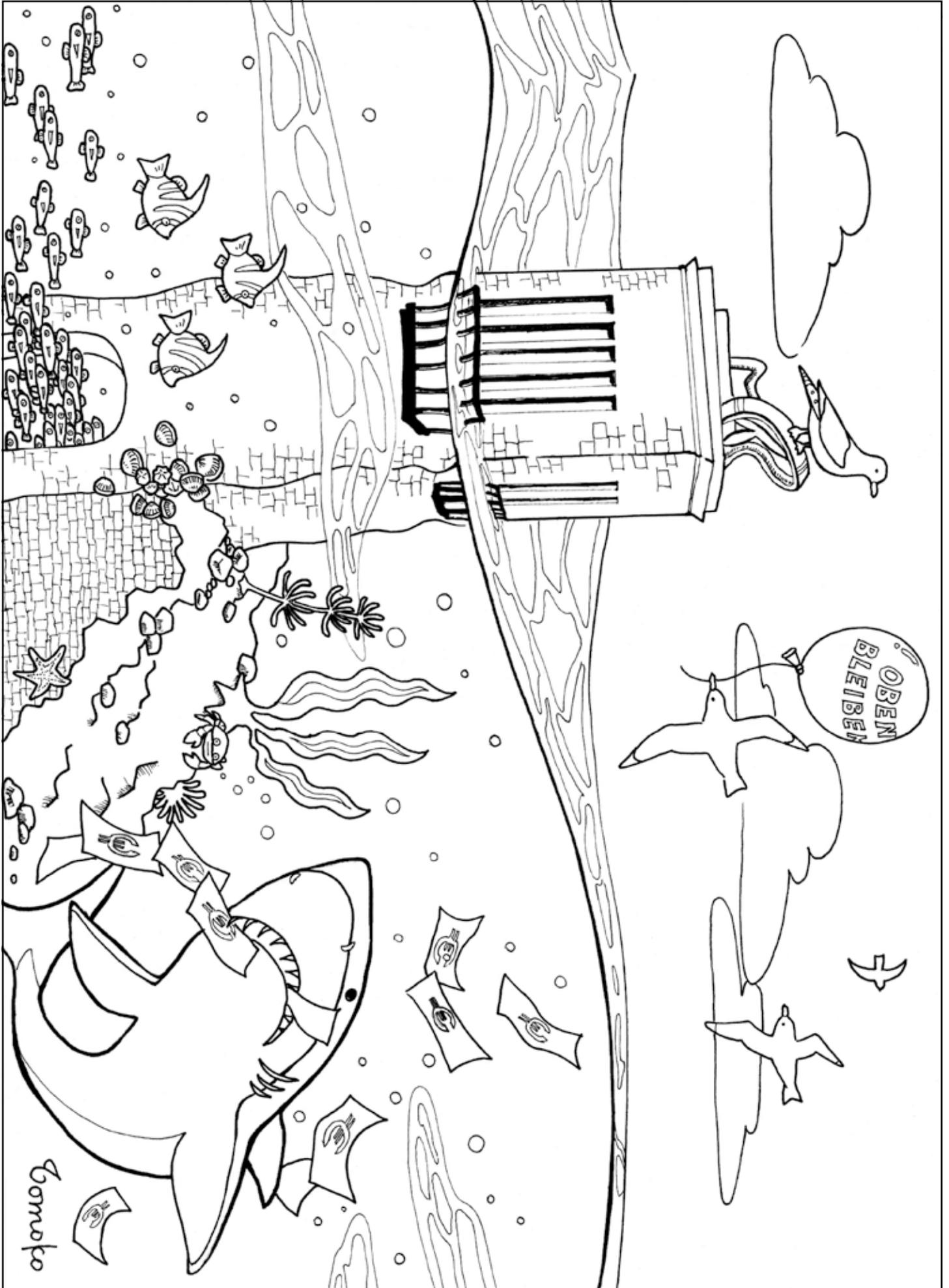
Stadt

diese Stadt ist müde
geworden und staubig
mit gestutzten Flügeln
atmet sie schwerer
auf der Brache
hinter den Zäunen wächst
über die Baumstümpfe
immerhin
junges Gras
und der Turmfalke segelt
unruhig über dem Dach
sein Nest bedroht
von den Bissen des Baggers
in die geschützten Mauern
verloren haben wir alle
sie reißen unsere Wurzeln aus
schneiden uns die Luft ab
spielen mit unserem Wasser
den Quellen
sie verstören die Menschen
und ihre Stadt
unbeugsam teilen einige
ihr Nein
und die Brötchen
beim Picknicken am Bauzaun
die Menschen feiern
die gewohnten Feste
unter der Sonne
die über allen scheint
singen und lachen
betrinken sich im Lichtermeer
der Nachtstadt
unter einem Sternenhimmel
der sich nicht kümmert.

April 2012- bgh

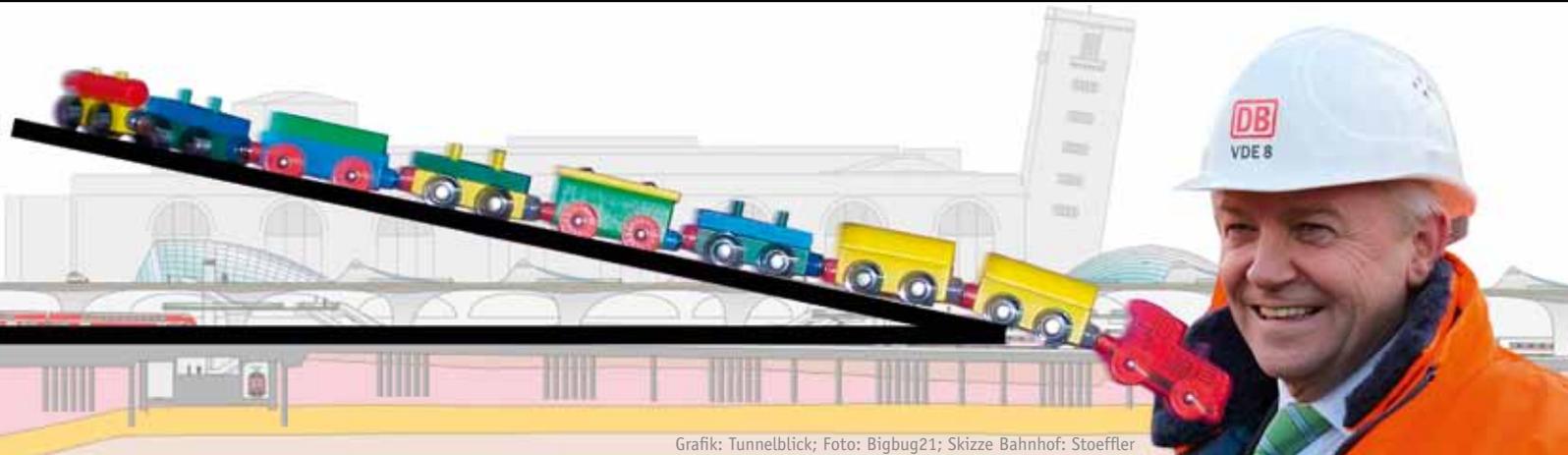


Liebe Kinder, leider ist Onkel Grube die Farbe ausgegangen. Ihr könnt ihm helfen, damit der Bahnhof wieder bunt wird!



TUNNELBLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 20 • 13. SEPTEMBER 2012



Grafik: Tunnelblick; Foto: Bigbug21; Skizze Bahnhof: Stoeffler

»Je kürzer das Ssst, desto eher das Bums«, stellte Otto Waalkes schon in den 1970ern zum Phänomen der Schräge fest. Doch nicht nur Ostfriesen und Wissenschaftler beschäftigen sich mit dieser physikalischen Erscheinung. Auch die Bahn will die Schräge nun mit einer gigantischen unterirdischen Anlage erforschen.

Stuttgart 21, so der Name des Projekts, wird nicht nur die Physik, sondern auch die Materialforschung einen guten Schritt

voranbringen. Denn das geplante Gefälle des neuen Bahnhofs und der Tunnelstrecken stellt Mensch und Material vor gewaltige Herausforderungen.

Hohe Geschwindigkeiten werden dabei ganz sicher erreicht – zumindest von Reisenden, die über Treppen und Stege hinweg ihren Anschlusszügen hinterhersprinten. Da wird es so manche Kollision geben – nicht nur die von Teilchen.

Stuttgart 21 und das Phänomen der Schräge

Die Neigung von Gleisen an Fahrgastbahnsteigen soll 2,5 Promille nicht übersteigen.« Auf diese Sollvorschrift aus der deutschen Eisenbahnbetriebsordnung berief sich das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) bei der Genehmigung des Stuttgarter Tiefbahnhofs. 2007 hat die Europäische Union diese nationale Richtlinie deutlich verschärft: »Soll« wurde durch »darf« ersetzt.

Tiefbahnhof ist nur Haltestation

Dennoch machte das EBA für Stuttgart 21 eine mehr als großzügige Ausnahme. Begründung: Im Tiefbahnhof werde lediglich zum Fahrgastwechsel gehalten. Oder, wie es im Planfeststellungsbeschluss heißt: »Im neuen Stuttgarter Hauptbahnhof sieht das Betriebsprogramm nur ein Halten zum Aus- und Einsteigen der Reisenden vor, wobei bei diesen Halten die Zuggarnituren immer gebremst werden.« (»PFA 1.1: Talquerung der Innenstadt mit Hauptbahnhof« vom 28.01.2005, Seite 373.) Ein Lokwechsel bei einem Defekt ist damit ebenso ausgeschlossen wie das »Kopfmachen«, also eine fahrplanmäßige oder wegen Störungen in den Tunnels erforderliche Fahrt zurück.

Der neue Bahnhof – eine Steilstrecke

Kein Bahnhof in Europa hat bislang mehr als 2,5 Promille Neigung. Mit 15,143 Promille Gleisgefälle und zusätzlicher Querneigung des Bahnsteigs werden in Stuttgart rekordverdächtige 25 Promille erreicht!

Dieses Gefälle wäre im Straßenbau keine Erwähnung wert, die Bahn jedoch stellt es vor erhebliche Schwierigkeiten. Das liegt an der geringen Reibung zwischen Rad und Schiene, die den Schienenverkehr zu einem überaus energiesparenden System macht. Beim Anfahren und Bremsen wird diese Eigenschaft aber zu einem Problem, das auch durch Sand, der auf die Schienen gestreut wird, nur geringfügig abgemildert werden kann.

Und so spricht man bei der Eisenbahn ab 25 Promille Streckenneigung von einer Steilstrecke. Auf ihr darf nur eingewiesenes Personal eingesetzt werden und alle Züge müssen drei voneinander unabhängige Bremssysteme haben. In Stuttgart gilt das alles nicht: Der Tiefbahnhof soll

ausschließlich mit normalen Zügen angefahren werden!

GDL erwägt Klage

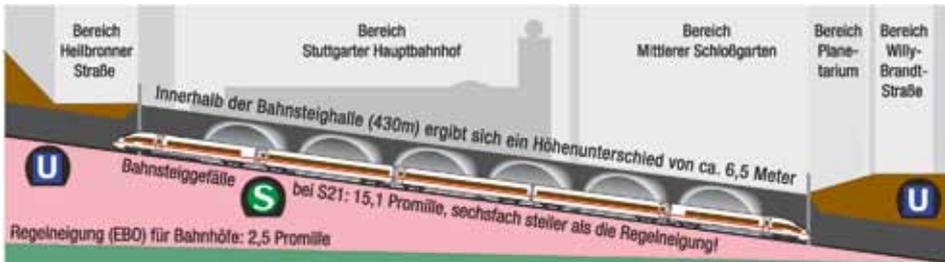
Für den Bundesvorsitzenden der Lokführergewerkschaft (GDL), Claus Weselsky, ist die Neigung der Gleise besonders im Zusammenhang mit den geplanten 13 Doppelbelegungen pro Stunde ein Problem.

Dabei fahren Züge trotz der erheblichen Gleislängsneigung in bereits besetzte Gleise ein und halten hintereinander am selben Bahnsteig. Dazu Weselsky im November

»Es braucht ja nur ein Kind ... aufgrund irgendwelcher technischer Mängel ums Leben kommen, da ist ... Ihr ganzer schöner Bahnhof Schall und Rauch.«

Schlichter Heiner Geißler
am 20.11.2010

2011: »Es gibt bisher kein mit uns ... abgestimmtes Sicherheitskonzept zur Einfahrt in den neuen geplanten Stuttgarter Tiefbahnhof. Auch eventuell notwendige zusätzliche technische Ausrüstungen der Züge, die ein außerplanmäßiges Wegrollen der Züge sicher verhindern, sind uns bisher nicht bekannt. Damit wird die Verantwortung alleine auf die Lokomotivführer verlagert, was völlig unzulässig ist.« Die Gewerkschaft erwägt jetzt eine Klage vor dem Europäischen Gerichtshof.



Grafik: Bündnis »Bahn für Alle« – Neigungsverhältnisse korrekt dargestellt, Längenmaßstab verkürzt

Vorsicht bei der Einfahrt des Zuges!

Auch der stellvertretende GDL-Bundesvorsitzende Sven Grünwoldt betont, dass »grundsätzlich ein Gefahrenpotenzial vorhanden« sei (STZ, 30.10.2011), wenn – wie im S-21-Tiefbahnhof – Doppel einfahrten an einem Bahnsteig vorgesehen sind. Schon bei einem Gleisgefälle von 2,5 Promille sei bei einer Doppelbelegung der Bahnsteige eine Einfahrtgeschwindigkeit von höchstens 20 km/h erlaubt. Bei Stuttgart 21 müsste das Einfahrtstempo nach Ansicht Grünwoldts noch erheblich stärker reduziert werden. Wie aber soll der Tiefbahnhof mit seinem ohnehin äußerst knapp gestrickten Fahrplan die vollmundigen Leistungsversprechen erfüllen, wenn Züge nur im Schnecken tempo einfahren können? Doch die Planer haben keine Alternative. Denn ohne die problematischen Doppelbelegungen würde der Tiefbahnhof noch weniger als die 32 Züge pro Stunde schaffen, die Experten für möglich halten.*

Mülltonnen zur Sicherheit der Fahrgäste

Steil geht es freilich nicht nur auf den Schienen, sondern auch auf den Bahnsteigen zu. Ein rollhemmender Belag – vergleichbar mit Kopfsteinpflaster – soll dort das versehentliche Abrollen von Gegenständen verhindern. Er behindert allerdings auch das Vorwärt skommen mit rollendem Gepäck – das Rumpeln von Hunderten von Trolleys wird für eine entsprechende Geräuschkulisse sorgen.

Große Räder, etwa von Rollstühlen oder Kinderwagen, werden dagegen kaum gebremst. Ein leicht v-förmiger Querschnitt der Bahnsteige soll deshalb ins Rollen geratene Gegenstände zur Bahnsteigmitte lenken. Hier sollen Mülltonnen und Bänke die Kinderwagen, Gepäckstücke und

Rollstühle stoppen. Zur Frage, ob einzelnen Personen dadurch etwas passieren könnte, meinte Klaus-Jürgen Bieger, der Sicherheitsbeauftragte der Bahn, bei der Faktenschlichtung: Das sei »egal. Auch bei geringerer Neigung könnte es losrollen.«

Wachsame Lokführer anstelle Sicherheitskonzept

Das Abrollen eines 849 Tonnen schweren ICE dürfte sich mit solchen Methoden freilich kaum verhindern lassen. Immerhin wird solch ein Zug mit der Schubkraft von ca. 13 Kilonewton (kN) abwärts gedrückt. Laut WikiReal gibt es bei der Bahn bislang noch keine Sicherheitsmechanismen, die einen rückwärtsrollenden Zug stoppen können. Deshalb sollte der Lokführer selbst bei längerem Halt besser im Führerstand bleiben und auf den Gang zur Toilette verzichten.

Auch ein vorwärtsrollender Zug wird nur dann automatisch gestoppt, wenn der Lokführer den Fahrtregler in Rollrichtung stellt. Der sogenannte »Totmannschalter«, der einen Zug bei Abwesenheit oder Bewusstlosigkeit des Zugführers stoppt, reagiert erst nach 28 Sekunden. Bis dahin kann ein Zug längst über eine Weiche gerollt sein und im Fahrweg eines anderen Zuges stehen oder bei Doppelbelegung mit dem Zug im selben Gleis kollidiert sein. Nicht abzusehen wären die Folgen eines solchen Zusammenstoßes für die hinteren Waggons des Vorderzuges und dessen womöglich gerade ein- und aussteigende



Fahrgäste. Schließlich gibt es bei Zügen keine Knautschzonen.

Anfahren am Berg

»Um aus dem Tiefbahnhof heraus in Richtung Feuerbach anzufahren, benötigt ein ICE der vollen Länge ca. 70 kN Zugkraft – das entspricht etwa einer Masse von 7 Tonnen –, nur alleine, um den Rollwiderstand und die Steigung zu überwinden«, erklärt Lokführer Thilo Böhmer. Zum Beschleunigen ist noch mehr Kraft erforderlich. Auch das Bremsen im Gefälle fordert Mensch und Maschine. Ein im Tiefbahnhof liegendebliebener Zug müsse mit genauso vielen Feststellbremsen gesichert werden wie ein Zug, der an der Geislinger Steige liegendeblieben ist. Stuttgart 21, so Böhmer, stelle »hohe Anforderungen an Fahrzeughersteller und Bahnanlagen, die mit der heutigen Technik nicht erfüllt werden können.«

Achtung Gefälle!

Verteidiger der Schräglage verweisen gerne darauf, dass es in Stuttgart bereits S- und U-Bahn-Stationen mit größerer Neigung gibt. Dort gibt es jedoch weder Doppelbelegungen, noch verirren sich uneingewiesene Lokführer auf die innerstädtischen Strecken. Hoffen wir also, dass sich die 19.000 Lokführer der Bahn – und natürlich auch deren ausländische Kollegen – schnell genug auf die einmalige Situation in Stuttgart einstellen.

Schließlich erleben sie hier ein mehr als sechsmal stärkeres Bahnstofsgefälle, als sie es je in ihrem Berufsleben kennenlernen konnten. Dennoch müssen sie auch bei ihrer ersten Einfahrt eine punktgenaue Zielbremsung schaffen. Das bewährte Schild, mit dem Autofahrer auf eine derartige Gefahrensituation hingewiesen werden, gibt es bei der Bahn bislang nur auf dem Bahnsteig.

* Christoph M. Engelhardt: »Das Ende des Leistungsmärchens« (18.07.2012). Abrufbar unter: www.bei-abriss-aufstand.de/wp-content/uploads/Engelhardt_S21_Ende_des_Leistungsmarzens.pdf

Schwarzer Donnerstag *Ist es auch Wahnsinn, so hat es doch Methode (Shakespeare)*

Samstag, 29.9.2012: Wehrt Euch!
13:30 Uhr, Stuttgart, Hauptbahnhof: Großdemo
14:30 Uhr, Stuttgart, Schlossplatz: Kundgebung in Erinnerung an den Schwarzen Donnerstag

Sonntag, 30.9.2010: Empört Euch!
Ab 11:00 Uhr, Stuttgart, Am Schlossgarten: Programm zum Gedenken. Wir vergessen nicht. Wir fordern, dass die Verantwortlichen zur Rechenschaft gezogen werden.

Ab 18.30 Uhr, Stuttgart, Am Schlossgarten: Kundgebung mit Lichterkette & Nachtwache

Montag, 1.10.2012: Engagiert Euch!
18:00 Uhr, Stuttgart, Marktplatz:
141. Montagsdemonstration. Seit Mitternacht werden wieder Bäume von Fällungen bedroht sein.

Dienstag, 2.10.2012: (Wider)Setzt Euch!
Ab 6:30 Uhr: »Frühstück am Bauzaun«

TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

Konto-Nr.: 7 020 627 400
BLZ 430 609 67, GLS-Bank
Kontoinhaber: Umkehrbar e.V.
Stichwort: Tunnelblick
Danke für Ihre Spende!

TUNNEL BLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 21 • 27. SEPTEMBER 2012



Wenn sich auf der schwäbischen Alb plötzlich der Boden öffnet und Hühner, Schafe oder Rinder verschwinden, dann ist wieder eine neue Tropfsteinhöhle entdeckt worden. Wenn in Köln das Stadtarchiv in einer Baugrube verschwindet, dann beschäftigt Pusch am Bau ein Heer von Restauratoren für Jahrzehnte. Und wenn einst das Stuttgarter Kernviertel auf einer Gleitschicht aus infiltriertem Grundwasser und Gipskeuper zu Tal rutscht, dann ist das

Stuttgart 21 – das bestgeplante Immobilienprojekt aller Zeiten. 6,8 Millionen Kubikmeter Grundwasser sollen aus der Baugrube für den Tiefbahnhof abgepumpt und in die Böden der Stuttgarter Halbhöhenlage wieder infiltriert werden. Welche Folgen dies hat, weiß niemand – die Bahn hat keine Untersuchungen angestellt. Und so werden die Bewohner eines ganzen Stadtviertels zu unfreiwilligen Teilnehmern eines geologischen Großversuchs gemacht.

Stuttgart 21 – rutscht wie geschmiert

»Die Bahn hat ein geotechnisches Gutachten vorzulegen, mit dem belegt wird, dass die Arbeiten im Untergrund des Ameisenbergs gefahrlos sind.« Und: »Vor Inbetriebnahme des Grundwasser-Managements muss ein geologisches Gutachten vorgelegt werden.« Der erste Satz stammt vom Stuttgarter Baubürgermeister Hahn (SPD), der zweite von der Landtagsabgeordneten Lösch (Grüne). Selten war man sich über alle Parteigrenzen hinweg so einig. Bahnvertreter erklären unterdessen, ein geotechnisches Gutachten halte man für unnötig, die Risiken seien »fernabliegende Eventualitäten«.

Schicksalsfrage Grundwassermanagement

Dass die Bahn ein Gutachten fürchtet wie der Teufel das Weihwasser, ist naheliegend. Denn die Gefährdung des Kernviertels durch Infiltration von abgepumptem Grundwasser aus dem Grundwassermanagement schwebt wie ein Damoklesschwert über Stuttgart 21. Erweisen sich die geologischen Risiken als nicht beherrschbar, kann es kein Abpumpen von Grundwasser zum Bau des Kellerbahnhofs geben. Damit bliebe nur das extrem aufwendige und teure »Betonieren unter Wasser« – oder aber das Projektende.

Das Geheimnis von Bohrloch 203

Wie ein veritabler Ameisenhügel wird die Umlandhöhe von den Resten mittelalterlicher Stollen und einem System zusammenhängender Hohlräume durchzogen, das durch natürliche Auswaschung entstanden ist – ganz ähnlich wie bei den großen Tropfsteinhöhlen der Schwäbischen Alb.

Das »Bohrloch 203« liegt am oberen Ende der Emil-Staffel zwischen Wera- und Haußmannstraße in der Nähe der Jugendherberge. Im Juli 2009 verschwanden hier im Laufe einer Probebohrung zur Untersuchung der Grundwassersituation 200.000 Liter des eingesetzten Bohrwassers spurlos. Nur ein geringer Teil davon trat später ca. 25 m tiefer bei der Jugendherberge wieder als künstliche Quelle aus. Dies veranlasste die Bahn, die Arbeiten auszusetzen. Die Stadt Stuttgart untersagte daraufhin weitere Bohrungen.

Der Grund des Bohrwasserverlusts und der Verbleib des Wassers wurden nie aufgeklärt, die geologischen Daten wurden von der Bahn nicht öffentlich gemacht. War die Bohrung auf eine vertikale Klüftung gestoßen? War es gar ein größerer Hohlraum? Oder war dieser Hohlraum erst durch das Bohrwasser ausgespült worden? Diese Fragen könnte nur die Bahn beantworten, doch die schweigt.

Wenn der Hang ins Rutschen kommt

Mit jedem Kubikmeter Grundwasser, den die Bahn einpresst, wird der Hang eine Tonne schwerer. Gleichzeitig wird die Haftung des Hanges auf seinem Unter-

Fortsetzung Rückseite →

Das Grundwassermodell der Bahn – eine »Black Box«?

Anstelle der zunächst beantragten 3,2 sollen jetzt 6,8 Milliarden Liter Grundwasser aus den Baugruben abgepumpt, gereinigt und am sogenannten Ameisenberg wieder infiltriert werden. Dazu ist eine zweite Anlage für das Grundwassermanagement nötig. Diese Änderungen sind so umfangreich, dass eine weitere, nämlich die 7.(!) Planänderung öffentlich ausgelegt werden muss. Auch die Betroffenen müssen erneut angehört werden. Dabei geht es um folgende Risiken:

- Kann es am Ameisenberg zu Hangabrutschungen kommen?
- Welche Ursachen und Folgen hätten die Hangabrutschungen?
- Kann es an den Hängen Hohlraumbildungen geben?
- Welche Gefahr geht von einer Absenkung des Grundwasserspiegels für die Mineralquellen aus?

grund verschlechtert. Irgendwann ist es dann eine Tonne zu viel: Der Hang beginnt zu rutschen. Definitionsgemäß ist die Gleitreibung immer geringer als die Haftreibung: Was einmal rutscht, rutscht weiter. Und es rutscht schnell, teilweise so schnell, dass die Geologen sich nicht einmal die Geschwindigkeit erklären können. Wer sich dann in dem Gebiet befindet, wird sich kaum mehr in Sicherheit bringen können. Es wird diesen Menschen nur ein schwacher Trost sein, dass die Gutachter dieses Ereignisses zuvor als »unwahrscheinlich« eingestuft haben.

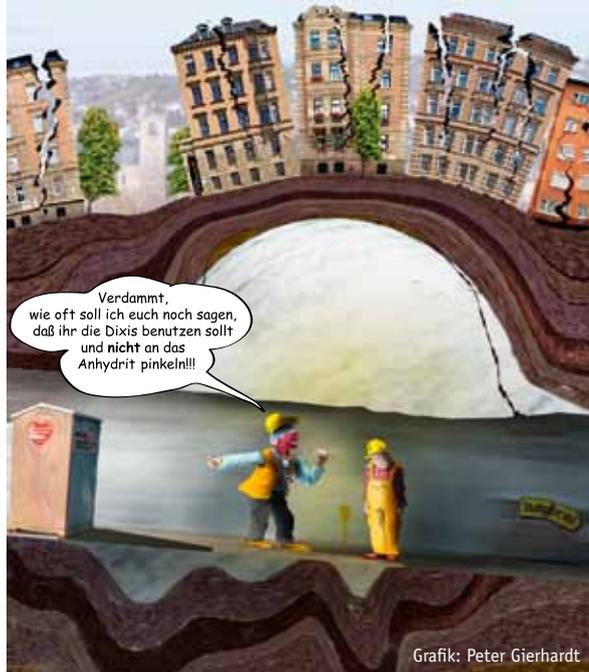
Quillt er oder quillt er nicht? Gefahrenquelle »unausgelaugter Gipskeuper«

Und es gibt noch weitere geologische Risiken, die das Kernerviertel bedrohen. Denn am Fuß der Stuttgarter Talhänge steht sogenannter »unausgelaugter Gipskeuper« an. Wenn der darin enthaltene Anhydrit dauerhaft mit Wasser in Kontakt kommt, wird er in einer chemischen Reaktion in Gips umgewandelt. Dabei vergrößert er sein Volumen um bis zu 61 Prozent, erklärt Prof. Ingo Sass von der TU Darmstadt. Bisher sei es noch nirgendwo gelungen, den Quellvorgang an sich mit technischen Mitteln zu begrenzen. Meist werde nur gegen die Auswirkungen der Quellung gearbeitet.

Welche Kräfte dieser als »Salzsprengung« bezeichnete Vorgang entfaltet, zeige sich direkt vor unserer Haustür: beim **Engelbergtunnel**. Sein Bau wurde »politisch« geplant und im Jahr 1995 trotz des Nachweises von Anhydrit begonnen – gegen den Ratschlag von Geologen. Mehrkosten entstanden schon beim Bau durch zusätzliche Armierungen und die Errichtung einer angeblich unzerstörbaren Bodenplatte. Doch schon drei Jahre nach der Eröffnung brach Wasser in den Tunnel ein und erste Risse mussten geflickt werden. Auch zehn Jahre nach Fertigstellung des Tunnels gibt es noch

»Achtung, dieser Gipskeuper kann Anhydrit enthalten! Bitte beachten Sie die Packungsbeilage oder fragen Sie in Staufeu im Breisgau nach.«

Neulich in den Tiefen der Stuttgarter Halbhöhenlage



kein Rezept gegen das im Untergrund sich unaufhaltsam aufblähende Gestein. Sanierung folgt auf Sanierung.

Das Paradebeispiel für diesen Quellprozess ist das Städtchen **Staufen im Breisgau**. Das Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau hatte dort Geothermiebohrungen in bis zu 140 Meter Teufe erlaubt, obwohl bekannt war, dass sich im Untergrund von Staufen Anhydritschichten befinden. Seither hebt sich der Boden unter der historischen Altstadt unaufhörlich, auch wenn die Geschwindigkeit inzwischen nachgelassen hat. Bilanz: 30 cm maximale Erhebung (bis jetzt), über 270 Häuser weisen stetig wachsende Risse auf, ein Ende ist nicht abzusehen. Laut SWR-Bericht vom 18.09.2012 wird die Schadenshöhe auf 50 Millionen Euro geschätzt! Zum Vergleich: In Stuttgart wären rund 1.400 Gebäude von den Tunnelbauten betroffen.

Ähnliches hat sich auch schon in der Schweiz zugetragen – ausgerechnet an einem Bahntunnel und ausgerechnet nach Anwendung einer Tunnelbohrmaschine der Firma Herrenknecht. Beim Bau des **Adlertunnels bei Basel** kam es zu »Unregelmäßigkeiten beim Vortrieb«, wodurch Wasser führende Schichten mit Anhydrit in Kontakt kamen. Seit der Fertigstellung im Jahr 2000 ist es durch den Quelldrucks des Gebirges auf einem kurzen Abschnitt

zu einer Quetschung und Hebung des Tunnelquerschnitts gekommen. Die nötige Sanierung wurde ursprünglich mit 12 Millionen Euro veranschlagt, wird aber noch teurer werden – und das für gerade einmal 40 Meter betroffene Tunnelröhre!

Tunnelbau: Drahtseilakt 4.300 Meter Länge

Bei Stuttgart 21 verlaufen allein im Fildertunnel 4,3 km in quellfähigem Gestein, wie Dipl.-Ing. Wolfgang Bacharach von der DB ProjektBau GmbH einräumt – 4.300 Meter, auf denen durch »Unregelmäßigkeiten beim Vortrieb« Wasser in Anhydrit führenden Schichten eindringen kann. Und auch die Tunnel nach Wangen, Oberürkheim und Feuerbach führen durch entsprechende Gesteinsschichten.

Während der Schlichtungsgespräche haben auch die Fachleute der Bahn, die zu Geologie und Tunnelbau gesprochen haben, ausdrücklich betont: Es gibt keine absolute Sicherheit. Denn nach wie vor gilt der alte Bergmannspruch: Vor der Hacke ist es dunkel – will heißen: Beim Tunnelbau können immer Probleme auftreten, mit denen man vorher nicht gerechnet hat. Deren Behebung kann sich als äußerst schwierig, langwierig oder sogar unmöglich erweisen. Darum merke: **Wenn der Anhydrit quillt, explodiert das Sanierungsbudget.**



Das Stuttgarter Kernerviertel ...

...reicht in Nord-Süd-Richtung vom Gebhard-Müller-Platz bis zur Cannstatter Straße sowie vom Südflügel des Hauptbahnhofs im Westen über den gesamten gerodeten Teil des Mittleren Schlossgartens hangaufwärts bis zur Werastrasse im Osten.

Weiter östlich und bergauf bis zur Uhlandshöhe schließt sich der sogenannte Ameisenberg an. Er verdankt seinen Namen nicht den kleinen Krabbeltierchen, sondern seinem Reichtum an Eisenerz, das dort im Mittelalter bergmännisch abgebaut wurde (»Am Eisenberg«). Diese bewegte Vergangenheit erklärt auch die unvorhersehbaren Überraschungen, die er im Untergrund bereithält. Foto: Wolfgang Rüter

TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

Konto-Nr.: 7 020 627 400
BLZ 430 609 67, GLS-Bank
Kontoinhaber: Umkehrbar e.V.
Stichwort: Tunnelblick
Danke für Ihre Spende!

Schwarzer Donnerstag

Inwiefern die Fürsten ihr Wort halten sollen

Wie löblich es ist, wenn ein Fürst sein Wort hält und rechtschaffen und ohne List verfährt, weiß jeder. Trotzdem zeigt die Erfahrung unserer Tage, daß die Fürsten, die sich aus Treu und Glauben wenig gemacht und die Gemüter der Menschen mit List zu betören verstanden haben, Großes geleistet und schließlich diejenigen, welche redlich handelten, überragt haben.

Von der Grausamkeit und der Milde und ob es besser sei, geliebt als gefürchtet zu werden

Hieraus entsteht eine Streitfrage, ob es besser sei, geliebt oder gefürchtet zu werden? Die Antwort lautet, man soll nach beidem trachten; da aber beides schwer zu vereinen ist, so ist es weit sicherer, gefürchtet als geliebt zu werden, sobald nur eins von beiden mög-

lich ist. [...] Nichtsdestoweniger muß der Fürst sich derart gefürchtet machen, daß er, wenn er auch keine Liebe erwirbt, doch auch nicht verhaßt wird; denn gefürchtet und nicht gehaßt zu werden, ist wohl vereinbar. Das kann er erreichen, indem er Hab und Gut seiner Bürger und ihre Frauen unangetastet läßt. Und wenn es nötig ist, einem das Leben zu nehmen, so geschehe es nur, wenn die gerechte Ursache offenbar ist. Vor allem aber vergreife er sich nicht an der Habe seiner Untertanen, denn die Menschen verschmerzen leichter den Tod des Vaters als den Verlust des Erbteils.

Niccolò Machiavelli (1469–1527): Der Fürst Aus dem Italienischen von Friedrich von Oppeln-Bronikowski. Insel-Verlag, 1990.

Besser, gefürchtet zu sein?

Am 4. Oktober 2010, einem Montag, räumte um 5 Uhr morgens eine Hundertschaft der Polizei das Zeltlager im Stuttgarter Schlossgarten. Die wenigen Parkschützer, die die Nacht über ausgeharrt hatten, waren so überrascht, dass es bei dem Einsatz nur vereinzelt zu Rangeleien kam. Als der Parkschützeralarm abgesetzt werden konnte, war der Bereich, in dem das Grundwassermanagement errichtet werden sollte, bereits gesichert.

So ähnlich hätte der Einsatz am 30. September 2010 ablaufen können. Doch so war es nie geplant gewesen, ganz im Gegenteil: Die dauerdemonstrierenden rentnernten Rentner sollten die ganze Macht des Staates zu spüren bekommen und dadurch endgültig zur Raison gebracht werden; es sollte weh tun, es sollte deprimieren und desillusionieren. Aber die Machtdemonstration lief aus dem Ruder: Führungslose und überforderte Polizeikräfte ohne genauen Auftrag agierten wie entfesselte Kampfhunde; gepanzerte und bewaffnete Polizisten prügeln auf Menschen ein, die friedlich Widerstand leisteten; gesichtslose Robocops sprühten wahllos Pfefferspray direkt in die Augen der Umstehenden; und die Besetzung des Wasserwerfers erhöhte den Druck auf Maximum und amüsierte sich über jeden Weggespritzten – ein Egoshooter als Reality-Format.

An diesem Tag im September, dem schwarzen Donnerstag, herrschte im Stuttgarter Schlossgarten nackte, gesetzlose Gewalt – verübt von anonymen Staatsdienern, gedeckt von skrupellosen Politikern, die sich zur selben Zeit im Bierzelt auf dem Stuttgarter Wasen zu prosteten, und bis heute unterstützt von einer willfährigen Staatsanwaltschaft. Die unheilige Dreieinigkeit der Staatsgewalten hatte damit in Stuttgart einem bis dato unbekanntem Zustand der Rechtlosigkeit den Weg geebnet.

Sicher hat die Erfahrung des 30.9. viele von uns in den Grundfesten ihres bisherigen Denkens erschüttert: Begriffe wie Freund und Feind, Recht und Unrecht, Grundrechte oder Willkür mussten danach neu justiert werden. Und selbstverständlich warten wir seit jenem Tag auf die politische und strafrechtliche Aufarbeitung der Ereignisse an diesem Schwarzen Donnerstag – der CDU-geführte Untersuchungsausschuss war hier nicht mehr als eine Farce. Und während wir auf eine Entschuldigung der damals oder heute

politisch Verantwortlichen warten, schwinden mit jedem weiteren ungenutzten Tag der Glaube und das Vertrauen in unseren Rechtsstaat ein wenig mehr.

Wort halten?

Bis zu jenem Schwarzen Donnerstag war die Bürgerbewegung eins mit den Grünen gewesen – der Partei, die den Widerstand mit getragen hatte. Damals passte kein Blatt Papier zwischen uns und Winne und Winne. Doch mit dem 30.9.2010 wurde alles anders, denn etwas bis dahin Undenkbare war plötzlich in greifbare Nähe gerückt: ein Machtwechsel in Baden-Württemberg. Oder, wie Oliver Welke es in seiner Satiresendung »heute-show« so treffend formulierte: »Was soll man da



Foto: Petra Weiberg

**»... daß nämlich die Menschen gern ihren Herrn wechseln, in der Hoffnung, einen besseren zu bekommen, und in diesem Glauben zu den Waffen gegen den Herrscher greifen; darin aber täuschen sie sich ...«
(Niccolò Machiavelli: Der Fürst)**

sagen, liebe CDU in Baden-Württemberg: Herzlichen Glückwunsch zur verlorenen Wahl im nächsten März.«

Mit dem Machtwechsel zu Grün-Rot im März 2011 traf diese Prophezeiung tatsächlich ein. Doch wieder einmal bewahrheitete sich bei Stuttgart 21 die bittere Erfahrung so vieler Menschen, die in Bürgerbewegungen Widerstand leisteten und leisten – sei es in den 1970er-Jahren beim Protest gegen den Bau von Atomkraftwerken, sei in den 1980ern gegen den Ausbau des Frankfurter Flughafens oder sei es beim Widerstand zu allen Zeiten gegen Neonazis und die unwürdige Behandlung von Armen und Asylsuchenden: Es ist ein Fehler, dabei auf die Politik zu vertrauen.

Es war und ist ein Trugschluss zu glauben, dass Politiker den von Bürgern begonnenen Widerstand ab einem bestimmten Punkt weiter- und zum Erfolg führen. Denn politische Parteien sind in erster Linie am Machterwerb und am Machterhalt interessiert. Die Ziele, die sie für sich

reklamieren und in der Art von Werbestrategen »besetzen« und für die sie von uns – vom Souverän! – ins Amt gewählt und mit Macht ausgestattet werden, sind ihnen nur Mittel zum Zweck. Parteiprogramme und Wahlversprechen werden wortreich und mit Bedauern geopfert, sobald dies im größeren Kontext des Machterhalts opportunistisch erscheint.

Selbst für Veränderung sorgen!

Daher dürfen wir nicht nachlassen! Wenn wir wollen, dass sich wirklich etwas ändert, weil wir erkannt haben, dass etwas falsch läuft in unserer Gesellschaft, weil wir erkannt haben, dass etwas falsch läuft in einem Staat, der mit Gewalt gegen friedliche Bürger vorgeht, dann müssen wir uns selber darum kümmern. Kein Politiker wird uns dies abnehmen, wir müssen es selbst tun.

Diese Erkenntnis muss allerdings jeder und jede für sich ganz allein machen; sie lässt sich nur sehr schwer und unzureichend mitteilen oder anderen vermitteln, denn sie ist eng an persönliche und direkte Erfahrungen geknüpft. Wenn also aus ganz persönlicher Erkenntnis unser Entschluss gereift ist, dass sich etwas ändern muss, so ist der einzige Weg, sich selber für diese Änderung einzusetzen – und auch dann damit weiterzumachen, wenn die Politik auf den Zug aufspringt! Wir dürfen uns weder irre machen noch »befrieden« lassen – unsere Argumente nicht wegschlichten lassen. Wir dürfen bequemen Hoffnungen auf den einen, der alles richten wird – den weißen Prinzen, den einen Politiker, den neuen OB – nicht nachgeben. Wir müssen in der Sache entschieden und kompromisslos bleiben (oder lernen, entschiedener und kompromissloser zu werden als bisher).

Im selben Maße, in dem wir die Konsequenz aus unserer Erkenntnis ziehen und weitermachen, wachsen unsere Ungeduld und unser Zorn, unser Hunger nach Wiedergutmachung und nach Gerechtigkeit: auf den Montagsdemonstrationen, bei Blockaden, bei Aktionen, im Ringen um die besseren Argumente, im Kampf um unser Mineralwasser, um unsere Bäume, um unsere Häuser, um unsere Stadt, um unser Land, um unsere Grundrechte und unsere Zukunft – und um einen Bahnhof, mit dem alles begann.

Solidarität und ein langer Atem sind die Chancen der vermeintlich Schwächeren. Wir werden sie nutzen. 🍷

TUNNELBLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 23 • 11. OKTOBER 2012



Auf 61,8 km Länge soll die baden-württembergische Hauptstadt für Stuttgart 21 untertunnelt werden. Die Besitzer von mehr als 1.500 Grundstücken sind davon betroffen: Direkt unter ihrem

Grundstück oder in unmittelbarer Nähe soll ein Tunnel gegraben werden. Es drohen nicht nur Lärm und Bauschäden. Eigentümer müssen auch mit einem Wertverlust ihrer Immobilie rechnen.

Häuslebauers Alptraum

Viele Eigentümer bekommen es dieser Tage schriftlich: Die Bahn will unter ihren Grundstücken und Häusern graben. In dem Schreiben der LBBW Immobilien Landsiedlung GmbH, nach eigenen Angaben »Beauftragte der DB Projektbau«, heißt es: »Um einen zügigen Grundstücksankauf und die Beschaffung von Rechten an Grundstücken (z. B. Überbaurechte, Unterbaurechte u. a.) zu gewährleisten, sind wir mit dem Erwerb von Grundstücken und Grundstücksteilflächen sowie mit der Beschaffung von Dienstbarkeiten und Flächen zur vorübergehenden Nutzung für Stuttgart 21 beauftragt.« Was bedeutet das konkret?

Zunächst einmal müssen sich viele Hausbesitzer mit der Eintragung von Grunddienstbarkeiten ins Grundbuch beschäftigen. Im Beweissicherungsverfahren müssen sie den von der Bahn beauftragten Sachverständigen Zugang zum Haus gewähren. Markierungen werden in die Hauswände gebohrt, um später eventuelle Absenkungen feststellen zu können. Ein älterer Herr will dies verhindern: »Mein Haus ist mit asbesthaltigen Platten verkleidet. Das Mauerwerk liegt 10 cm darunter. Ich will nicht, dass man da reinbohrt.« Eine jüngere Frau hat »keine Lust mehr«, sich »mit dem Thema herumzuzergern«. Sie hat bereits alles ihrem Anwalt

übergeben. Besonders ältere Mitbürger, die ihren Ruhestand in Frieden verbringen möchten, empfinden den anstehenden Papierkram, bei dem es auch um Geld geht, jetzt schon als Zumutung. Man berichtet von einem Nachbarn, dem die Baubehörde vor einigen Jahren den Anbau eines Wintergartens verboten hat. Jetzt will die Bahn unter seinem Keller graben.



Horror für jeden Hausbesitzer: Senkungsrisse im Mauerwerk (Foto: Ulli Fetzer)

Nur, wenn die Bahn es erlaubt

Die Grundbucheinträge treffen nicht nur jene, die direkt über der unterirdischen Baustelle wohnen. Auch ihre Nachbarn sind betroffen. Denn die Bahn beansprucht nicht nur das Gelände direkt über den Röhren, sondern auch einen je 15 Meter breiten Streifen daneben. Auch auf diesem »Schutzstreifen« darf künftig nur mit Genehmigung der Bahn gebaut werden. Dafür muss die Flächenpressung neuer Bauten

nachgewiesen werden, Tiefbauarbeiten werden eingeschränkt. Erweiterungen, wie z. B. der Einbau eines Aufzugs oder von Balkonen und Wintergärten, bedürfen der Einwilligung der Bahn. Damit verlieren die Immobilien mit einem Schlag an Wert, die mühsam angesparte Altersvorsorge schmilzt dahin wie Eis in der Sonne.

Wertverlust der Immobilie droht

Denn unter diesen Umständen sind Häuser nicht mehr ohne Weiteres zu verkaufen. Es sind Fälle bekannt, in denen Käufer kurz vor dem Notartermin einen Rückzieher machten, als sie von den Plänen der Bahn erfuhren. Sie befürchten Schäden am Haus, Baulärm und eine eventuell dauerhafte Lärmbelästigung, wenn die Züge erst einmal rund um die Uhr durch die Tunnel fahren. Ihnen ist klar, dass sie selber auf der Immobilie sitzenbleiben, sollten ihre Befürchtungen eintreffen. Und nach dem Bundesberggesetz ist es grundsätzlich allein Sache der Geschädigten zu beweisen, dass Schäden vorliegen und dass sie durch die Bahn verursacht wurden.

Dass Tunnelbauten nicht ohne Risiko sind, kann man derzeit in Hamburg beobachten, wo eine Tunnelbohrmaschine einen Tunnel unter einem Wohngebiet gräbt. Dort brach im Juli urplötzlich ein neunjähriges Mädchen auf einer Obstwiese in

Fortsetzung Rückseite →

den Boden ein, als sich unter ihr ein 1,2 Meter tiefes und 15 Quadratmeter großes Loch direkt über dem Tunnel auftat. Das Mädchen wurde zum Glück nicht verletzt. Warum der Boden unter ihr aufbrach, wird noch untersucht. Der Lärm der Tunnelbohrmaschinen ist dort weithin als Körperschall in den Häusern hörbar: »Das Brummen klingt, als käm's gleich aus dem Haus«, erzählt eine Anwohnerin. »Unheimlich irgendwie.«

Untergrund in Bewegung

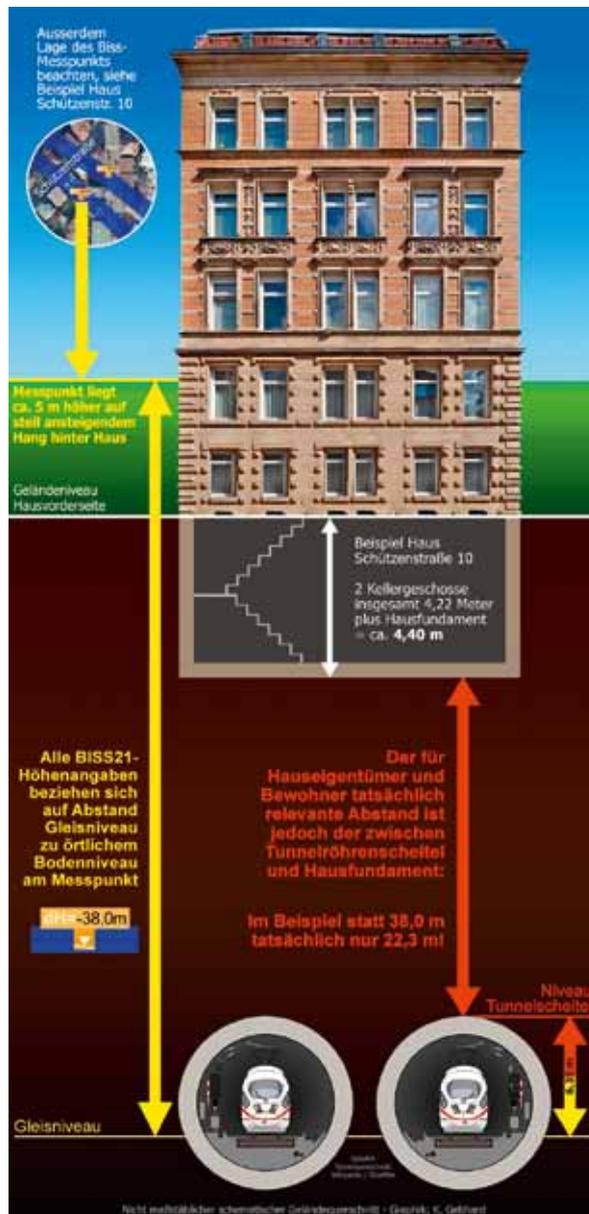
Da beruhigt es keineswegs, wenn die Bahn beim Bau einiger Tunnel für Stuttgart 21 keine Tunnelbohrmaschinen einsetzen, sondern bergmännisch mit Sprengungen und Baggern graben will. Ein Wangener empört sich: »Alle paar Jahre müssen die Wege in der Hanglage erneuert werden, weil hier der Untergrund ständig rutscht. Und da wollen die einen Tunnel hineingraben!«

Diese Sorge scheint berechtigt: In der Cochemer Innenstadt wurden bei den Bauarbeiten zum neuen Kaiser-Wilhelm-Tunnel jüngst 45 Häuser beschädigt. Die »normalen« Senkungen von 10 bis 15 Millimeter haben zu Rissen in Wänden und Decken geführt. An einigen Stellen gab der Boden um einige Zentimeter nach, in einem Garten ist ein großes Loch entstanden.

Aber nicht nur das Absacken des Erdreichs birgt Gefahren für Gebäude. Das Gegenteil ist auch nicht besser: Die geplanten Tunnel werden in weiten Bereichen in einer Substanz verlaufen, die gemeinhin als Anhydrit bekannt ist und sich bei Wasserkontakt in Gips verwandelt. Dabei quillt sie auf das 1,6-fache Volumen auf und entwickelt Drücke von bis zu 4 Meganewton pro Quadratmeter – eine Kraft, die 400 Tonnen anheben kann. Das reicht aus, um mehr als 130 m darüberliegendes Erdreich hochzudrücken.

Staufen: kleine Bohrung, große Wirkung

Und dieser Druck wirkt nicht immer nur senkrecht nach oben. Im südbadischen Staufen wurde 2007 bei einer Geothermiebohrung eine wasserführende Schicht verletzt und Wasser sickerte in die Gips-



keuperschichten ein. Bis heute hat sich die Innenstadt um einen halben Meter angehoben – zeitweise um bis zu einen Zentimeter im Monat! Der bereits entstandene Schaden wird auf 50 Millionen Euro geschätzt. Und in 270 Häusern knistert, knirscht und knackt es weiter. »Wenn es knackt, ist es Holz, wenn es knallt, Beton«, so eine Betroffene. Fenster und Fliesen zerspringen, Decken müssen mit Holzbalken abgestützt werden, Wände bekommen Risse, Gasrohre verschieben sich unter den Straßen.

Obwohl alle Bohrstellen abgedichtet wurden und zwei Pumpen sich bemühen, das Wasser vom Anhydrit fernzuhalten, hebt sich die Erde immer noch um drei Millimeter im Monat. Nach amtlichen Studien findet der Quellungsprozess in ca. 90 Metern Tiefe statt. Der Hebungsbereich hat einen Durchmesser von ca. 300 Metern. Für die Stauffer ist das tägliche Realität, auch wenn sich das Medieninteresse längst anderen Desastern zugewandt hat.

Wenn die Züge im Tunnel donnern

Doch zurück nach Stuttgart: Sollten die Arbeiten für das Milliardenprojekt jemals zu Ende geführt werden, wird der Ärger für viele auch dann noch nicht vorbei sein: Der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg stellte zum Thema Stuttgart 21 fest: »Für die maßgebliche einzelfallbezogene Bestimmung der Zumutbarkeit von Körperschall in Gebäuden, der durch den (Schienenverkehr) Verkehr hervorgerufen wird, kann nicht auf Richtwerte der TA Lärm 1998 zurückgegriffen werden. Insoweit darf sich die Planfeststellungsbehörde an den der 24. BImSchV zu Grunde liegenden Richtwerten für die Schädlichkeit von (primärem) Luftschall von 30 dB(A) in Schlafräumen und 40 dB(A) in Wohnräumen orientieren.«

Zum Vergleich: 20 dB(A) entsprechen Blätterrauschen, 40 dB(A) gelten als Beeinträchtigung von Konzentration, Ruhe und Schlaf. Hinzu kommt das subjektive Empfinden: Unangenehme Geräusche können schon bei kleinen Lautstärken stören. Hier ist dann die Hörschwelle von 0 dB(A) entscheidend. Wie der Schall allerdings weiß, wo im Haus Wohn- und Schlafräume sind, bleibt ein Geheimnis von Gericht und Bahn. Wohnungen sind so jedenfalls kaum mehr vermietbar.

Immerhin hat der Kläger im oben genannten Prozess erreicht, dass die Bahn bereit ist, unter seinem Grundstück nur »emissionsarme« Weichen einzubauen. Dieses Versprechen haben die anderen Betroffenen bislang nicht erhalten. Sie müssen den Wertverlust ihrer Immobilie für das vermeintliche Allgemeinwohl genauso hinnehmen wie die Anwohner, die »nur« während der jahrelangen Bauphase Lärm, Dreck und Ärger erdulden müssen oder ihr Eigentum nicht vermieten oder verkaufen können. Sie alle zahlen mit ihren Ersparnissen dafür, dass im Herzen von Stuttgart hochkarätige Immobilienprojekte vorangetrieben werden können, die Investoren hohe Renditen bringen.

WEITERE INFORMATIONEN



Die Untertunnelung des Stuttgarter Stadtgebiets
1. Einführung:
<http://vimeo.com/48599556>



2. Filmvortrag von Klaus Gebhard:
<http://vimeo.com/48644774>

TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

Konto-Nr.: 7 020 627 400
BLZ 430 609 67, GLS-Bank
Kontoinhaber: Umkehrbar e.V.
Stichwort: Tunnelblick

TUNNELBLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 24 • 25. OKTOBER 2012

Wir befinden uns im Jahr 2011 n. Chr. Ganz Württemberg ist von Stuttgart-21-Befürwortern besetzt. Ganz Württemberg? Nein! Ein von unbeugsamen Schwaben bevölkertes Dorf hört nicht auf, Widerstand zu leisten.

Fotomontage: Tunnelblick

Im Schatten von Stuttgart 21

Das Obere Filstal – Teil 3 unserer Serie zur Neubaustrecke Wendlingen–Ulm

In Mühlhausen im Täle stimmte bei der Volksabstimmung eine Mehrheit für den Ausstieg aus dem Projekt Stuttgart 21 – als einzige Gemeinde im Großraum Stuttgart. Wieso ausgerechnet hier? Des Rätsels Lösung sind die geplanten Filstalbrücken für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm. Für 2 bis 3 Züge pro Stunde sollen die Mühlhausener den Bau von zwei gigantischen Bahnbrücken direkt vor dem Ortseingang hinnehmen. Die Großbaustelle wird die einzige Verbindungsstraße zur Nachbargemeinde Wiesensteig Tag für Tag lahmlegen. Jahrelang. Und nicht genug: Zusätzlich zum Rauschen der A 8 werden die Mühlhausener künftig auch noch durch den Lärm vorbeirasender ICE auf der Neubaustrecke belastet – vom verschandelten Talschluss eines der schönsten Albauftieftäler ganz zu schweigen.

Ein Alptraum am Albrauf

Es war Wolfgang Drexlers schlimmster Alptraum: Sollte Stuttgart 21 nicht realisiert werden, dann würde die Bahn eine gewaltige Brücke über das idyllische Flusstal bauen, in ihren Ausmaßen vergleichbar der Golden Gate Bridge. Diese Monsterbrücke – so behauptete der einstige S-21-Projektsprecher wider besseres Wissen – sei

zentraler, unabdingbarer Bestandteil des Alternativkonzepts K 21. Sie würde die malerische Landschaft verschandeln und das liebevolle Tal in Lärm und Finsternis stürzen. Aber davor werde er, Drexler, die Bewohner zu schützen wissen.

Bravo, möchte man rufen! Nur leider: Jenes Brückenmonster, das der SPD-Politiker im Neckartal bei Esslingen-Mettingen verortete, wird dennoch gebaut. Nur eben nicht im Neckartal, sondern im Oberen Filstal zwischen Mühlhausen und Wiesensteig – als Teil der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm. Für Drexler kein Problem, denn das Filstal gehört ja nicht zu seinem Wahlkreis.

Bürgerdialog?

Aber auch kein anderer Politiker muss sich Sorgen machen. Denn weder die Neubaustrecke insgesamt noch die Filstalbrücken waren jemals Gegenstand einer Volksabstimmung. Dies hat die grüne Landtagsfraktion in ihrer Bürgernähe und politischen Weitsicht erfolgreich verhindert. Die Interessen der Filstalbewohner wurden dem Koalitions geschacher nach der Landtagswahl geopfert. Aber hätte man nicht wie bei S 21 einen »Faktencheck« veranstalten können? Hätte man schon können – wollte man aber nicht. Noch nicht einmal einen Pseudo-Bürgerdialog

wie auf den Fildern. Wozu auch? Der Widerstand war immer lokal begrenzt und die Neubaustrecke samt Filstalbrücken sowie so alternativlos. Darin waren und sind sich alle derzeitigen Landtagsfraktionen einig.

Alternativlos?

Wann immer unsere Politiker uns glauben machen wollen, ein Projekt oder eine Entscheidung sei alternativlos und Widerstand daher sinnlos, verhält es sich meist genau umgekehrt. So auch hier: Der Bahnexperte Karl-Dieter Bodack hat im Rahmen seines Konzeptes »K 21 light« eine belastbare, kostengünstige und schnell umsetzbare Alternative zur Neubaustrecke skizziert. Kern seines Vorschlags ist die Neutrassierung kurvenreicher Abschnitte der Bestandsstrecke über Geislingen, durch die man die Fahrzeit nach Ulm auf 45 Minuten und nach München auf 1 Stunde und 50 Minuten reduzieren könnte. Dies käme allen Zugverbindungen und zugleich den Anwohnern im Filstal zugute. Der Bau der Bahnbrücken wäre überflüssig. Nicht zuletzt würden Stuttgart und Ulm optimale Anschlüsse erhalten. Weiterer Widerstand im Filstal könnte sich also lohnen – nicht nur für Mühlhausen, sondern für das ganze Land.

Fortsetzung Rückseite →

Die umstrittenen Brücken übers Filstal

Das Obere Filstal, ein ebenso schönes wie enges und tiefes Albaufstiegstal, ist ca. 20 km lang und reicht von der Filsquelle in Wiesensteig bis Geislingen an der Steige. Beeindruckend sind die steil und hoch aufragenden Bergflanken, die von senkrechten Felsabbrüchen gesäumt werden. Die Trasse der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm muss bei Mühlhausen das Tal und die A 8



Fotomontage: Tunnelblick

Blick über Mühlhausen im Täle

überqueren, um den 9 km langen Boßler-tunnel und den 5 km langen Steinbühl-tunnel miteinander zu verbinden. Dafür will die Bahn zwei baugleiche, 530 Meter lange und bis zu 85 Meter hohe Bahnbrücken errichten. Diese würden nicht nur die Silhouette des noch weitgehend ursprünglichen Talschlusses massiv beeinträchtigen, sie hätten auch gravierende Folgen für die rund tausend Bewohner von Mühlhausen.

Verkehrsinfarkt durch Baustellenverkehr

Die Bahn veranschlagt die Bauzeit derzeit auf sechs Jahre. Im März 2013 sollen die aufwendigen Vorbereitungen richtig beginnen; sie werden voraussichtlich über ein Jahr dauern. Der Konzern will Probebohrpfähle setzen lassen, um die Tragfähigkeit des Bodens zu ermitteln. Erst ab Herbst 2014 sollen dann die eigentlichen Brückenbauwerke hochgezogen werden. Für die Gründung der Pfeiler und Widerlager müssen 72.000 m³ Erde ausgehoben werden. Der Abtransport der riesigen Bauschuttmassen und die Anlieferung der Bohrpfähle werden ausschließlich über die Straße erfolgen; dies bedeutet für die stark befahrene L1200 mindestens 70–80 Lkws zusätzlich pro Tag – vom normalen Baustellenverkehr ganz abgesehen! Kein Wunder, dass die Mühlhausener mehrheitlich für einen Ausstieg aus Stuttgart 21 gestimmt haben.

Ungute Erinnerungen an Ausbau der A 8

Auch ihre Nachbarn in Wiesensteig und Drackenstein könnten sich ernsthafte Sorgen um die Lebensqualität machen; viele von ihnen dürften sich mit Schre-

cken an die Bauzeiten rund um den Ausbau der A 8 erinnern – Tage, an denen man stau- und umleitungsbedingt vor lauter Lkws kaum die Hauptstraße überqueren konnte. Zwar versicherte die DB AG den betroffenen Gemeinden, dass die Baufirmen nur das überörtliche Verkehrsnetz benutzen und Ortsdurchfahrten gemieden werden sollen. Allerdings seien solche Vorgaben »juristisch eine diffizile Geschichte«. Will heißen: Solche Versprechungen sind das Papier nicht wert, auf dem sie stehen.

Über allen Gipfeln ist keine Ruh

So malerisch das obere Filstal auch sein mag, der Lärm der A 8 ist dort ständig als dumpfes Hintergrundrauschen vernehmbar. Wird die Neubaustrecke in Betrieb genommen, kommt für die Anwohner auch noch der Lärm der Bahntrasse hinzu. Mit Hochgeschwindigkeit auf den Brücken fahrende ICEs verursachen erhebliche Spitzenpegel, die vom Gesetzgeber jedoch nicht als Bemessungsgrundlage akzeptiert werden. Auch lehnt es die DB AG nach wie vor kategorisch ab, die berechneten Spitzenwerte offenzulegen. Basis für den Anspruch auf Lärmschutz bilden Mittelungspegel, nach denen keine relevanten Auswirkungen auf die nahe gelegenen Wohngebiete erwartet werden. Dieser Auffassung widerspricht der Landkreis vehement. Dennoch kann erst nach Fertigstellung der Strecke auf Nachbesserungen geklagt werden, falls die prognostizierten Lärmpegel überschritten werden.

Leben unter der Brücke

Direkt vom Bau der beiden Filstalbrücken betroffen ist Familie Höfer. Das Brückenbauwerk soll in nur 100 m Entfernung von ihrem Anwesen errichtet werden. Mit ca. 85 m Brückenhöhe wird das Höfer'sche Haus (Titelfoto rechts unten) quasi überdacht. Das bislang beschaulich gelegene Anwesen wird dadurch erheblich an Wert verlieren – eine Entschädigung erhält die Familie jedoch nicht. Dafür wird sie sich mit der jahrelangen Baustelle direkt vor ihrer Haustür und auf Dauer mit dem Lärm der Züge arrangieren müssen.

Unklar ist auch, inwieweit das Wasserreservoir und die hauseigene Quelle – das Höfer'sche Haus liegt im Wasserschutzgebiet – durch den Bau beeinträchtigt werden. Die Bahn will zwar regelmäßig Wasserproben untersuchen; was aber, wenn das Wasser tatsächlich verunreinigt würde?

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens hat die Familie Einspruch erhoben und inzwischen 5.000 Euro für juristischen Beistand aufbringen müssen. Einzig

ein paar Lärmschutzfenster auf der Brückenseite wurden ihr zugestanden.

Präzedenzfall: Fiasko Kramertunnel

Aber wer weiß? Noch sind die Tunnel nicht gebohrt, die dieser Brücken bedürfen. Die Bohrung durch Millionen Jahre altes Juragestein gilt unter Fachleuten als äußerst schwierig. So können die Maschinen, die fast 30 km Tunnelröhren durch die Schwäbische Alb treiben sollen, z. B. auf unüberwindbare Hohlräume treffen.

Wie jüngst beim Bau des Kramertunnels in Garmisch-Partenkirchen: Dort sollte eine 5,6 km lange Umfahrung mit Haupt- und Rettungsrohre entstehen. Im September 2012 musste das Tunnelprojekt jedoch wegen nicht beherrschbarer geologischer Probleme abgebrochen werden – nach einer Bauzeit von zwei Jahren und nachdem bereits 2,5 km Tunnelstrecke in den Berg getrieben worden waren! Experten und Projektkritiker hatten davor gewarnt, aber kein Gehör gefunden.

Auch bei der Bohrung der Tunnelstrecke, die am Fuße des Aichelbergs beginnt und zur Albhochfläche hinaufführt, können sich unüberwindbare Hindernisse auftun. Mit dem Bau der Brücken müsste daher zumindest so lange gewartet werden, bis klar ist, ob die beiden Tunnel wie geplant gebaut werden können. Sonst stehen womöglich wieder einmal Brücken einfach »so da« – nutzlos, teuer und landchaftszerstörend.



Filstal-Radweg bei Mühlhausen i. T.

Solidarisches Handeln ist gefragt

Wer bei Stuttgart 21 nur an einen neuen Bahnhof denkt, greift zu kurz. Neben den Fildern sind alle Anrainer entlang der Neubaustrecke sowie das Filstal betroffen. Auch sie müssen die Last von S 21 tragen – ohne Nutzen für die Gemeinden, ohne Beleg für die Wirtschaftlichkeit des Projekts und ohne Nachweis, dass dieses zum Gemeinwohl beiträgt. Politisches Handeln ist solidarisches Handeln jenseits persönlicher Betroffenheit und über die eigenen Stadtgrenzen hinaus. Dies ist dringend geboten – nicht nur bei Stuttgart 21. ■

TUNNELBLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 25 • 8. NOVEMBER 2012



Mitten im Stuttgarter OB-Wahlkampf platzte die Bombe: Das Brandschutzkonzept des geplanten Tiefbahnhofs für Stuttgart 21 ist weder funktions- noch genehmigungsfähig! So steht es in einem Gutachten der Schweizer Firma Gruner, das die Bahn selbst in Auftrag gegeben hat. Darin geht es aber nicht nur um Feuer und dessen mögliche Ausbreitung. Die größte, oft unterschätzte Ge-

fahrenquelle im Brandfall ist die Verrauchung der Fluchtwege. Und die führen im Tiefbahnhof alle nach oben – mitten in den aufsteigenden Rauch hinein. Das Gutachten kritisiert deshalb in erster Linie das Entrauchungs- und Fluchtkonzept, denn die Experten wissen: Die meisten Brandopfer sterben nicht in den Flammen, sondern ersticken qualvoll.

Tödlicher Rauch

Francois Feuillet begegnete dem Tod am 11. April 1996. Der Geschäftsmann wartete zusammen mit acht weiteren Reisenden in der Air-France-Lounge des Flughafens Düsseldorf auf den Aufruf seines Fluges. Plötzlich drang dichter Qualm aus den Schlitzen der Klimaanlage.

»Ich versuchte, ein paar Stücke Papier anzuweichen und mir vor den Mund zu halten, um besser Luft zu bekommen. Und ich bemühte mich, so wenig wie möglich zu atmen, nur einmal in der Minute. Jemand schlug verzweifelt gegen die Doppelscheiben, andere versuchten vergeblich, eine Wand zu durchbrechen. Ich hörte eine Frau weinen – und plötzlich wurde es totenstill. Alle waren erstickt.«

Mit letzter Kraft wuchtete Francois Feuillet einen Sessel hoch, warf ihn durchs Fenster und sprang hinterher. Er fiel vier Meter tief und erlitt schwere Schädelverletzungen. Aber er überlebte – als Einziger. Insgesamt erstickten an diesem Tag in Düsseldorf 17 Menschen, 88 weitere wurden verletzt. Vielen von ihnen war zum Verhängnis geworden, dass die Fahrstühle in Betrieb blieben und die Ahnungslosen aus der Tiefgarage direkt in den Rauch brachten, der sich oben angesammelt hatte.

Rauch – die größte Gefahr bei Bränden

»Ein Brand hat wenig mit dem Kinoklischee zu tun«, weiß der Berliner Landesbranddirektor Albrecht Broemme. »In Wahrheit ist alles dunkel, voll von schwarzem Rauch, und die Menschen verlieren die Orientierung [...]. Auch wenn sich Schauspieler minutenlang durch dichte Rauchscheiden kämpfen können, in Wirklichkeit ist ein Mensch nach wenigen Atemzügen im Rauch ohnmächtig und nach einigen Minuten tot.«

80 % aller Brandopfer sterben an den Folgen einer Rauchvergiftung. Sie entsteht durch das Einatmen der im Brandrauch enthaltenen Atemgifte. Schon zwei bis drei Lungenfüllungen oder 30 Sekunden Aufenthalt im Qualm können tödlich wirken. Bei einer unkontrollierten Verbrennung entstehen bis zu 5.000 giftige Substanzen. Kohlenmonoxid stellt hier den Hauptanteil. Das farb-, geruch- und geschmacklose Atemgift ist nicht wahrnehmbar und daher sehr gefährlich; es blockiert dauerhaft die Sauerstoffaufnahme im Blut, indem es sich an das Hämoglobin der Blutkörperchen bindet. In bedenklicher Konzentration sind im Rauch außer-

dem Cyanidgase (Blausäure) sowie hochgiftige und noch dazu krebserregende Dioxine enthalten. Kunststoffe auf Chlorbasis verbrennen zu Chlorgas, Senfgas und Chlorwasserstoff, das mit Wasser Salzsäure bildet, sowie den »Tränengasen« CN und CS. Aceton, Acetaldehyd und Äther wirken betäubend und verursachen Übelkeit und Erbrechen. Crotonaldehyd führt zum blitz-

artigen Anschwellen des Kehlkopfs, bei dem nur ein sofortiger Luftröhrenschnitt helfen kann.

Die Betroffenen spüren bei einer Rauchvergiftung Atemnot, Unruhezustände, Kopfschmerzen, brennende Augen, schweren Husten und Herzrasen. Sie fühlen sich zunächst matt und werden schließlich bewusstlos. Der Tod tritt meist durch Ersticken ein. Ein typisches Merkmal eines Rauchopfers ist ein tiefschwarzer Belag in Mund und Rachen sowie in der Lunge.

Auch bei Überlebenden können je nach Schwere der Rauchvergiftung – selbst nach zunächst scheinbarer Verbesserung der Symptome – noch Wochen und Monate nach der Vergiftung Spätschäden am Gehirn auftreten. Dazu zählen Läh-

80 Prozent aller Brandopfer sterben an den Folgen einer Rauchvergiftung

Fortsetzung Rückseite →

mungen, Gedächtnisstörungen, Kopfschmerz und Schwindel. Bei schweren Kohlenmonoxidvergiftungen entwickeln 10 bis 40 % der Betroffenen Folgeschäden an Herz- und Nervensystem und leiden an Gedächtnis- und Konzentrationsstörungen. Selbst bei leichten Fällen folgen meist noch wochen- oder monatelanger Schwindel, Kopfschmerzen und Übelkeit – von psychischen Problemen ganz abgesehen.

Kunststoffe und Öl als Rauchquellen

Der größte mögliche Brandfall im Tiefbahnhof, so behauptete Bahn-Technikvorstand Volker Kefer beim Faktencheck mit Heiner Geißler, sei eine entflammete Papiertonne. Was der Manager nicht sagte: Bereits 10 Kilo Papier erzeugen stattliche 8.000 Kubikmeter Rauchgas. Und Kefer erwähnte auch nicht, dass es im modernen Bahnbetrieb noch zahlreiche andere Rauchquellen gibt.

So werden auch bei der Bahn zunehmend Kunststoffe verwendet, weshalb Brände immer rauchintensiver werden. Bei einem Feuer verwandeln sich z. B. zehn Kilogramm Schaumgummi aus Sitzpolstern in 20.000 Kubikmeter Rauch – genug, um 30 Einfamilienhäuser zu füllen. Kein Wunder, dass sich die Zahl der tödlichen Rauchvergiftungen in Deutschland in den letzten Jahren vervierfacht hat.

Hinzu kommt, dass sich in jedem ICE-Triebkopf 3.000 Liter Transformatorenöl befinden. Sein Flammpunkt liegt seit dem Verbot der extrem giftigen brandhemmenden Zusatzstoffe PCB und PCT nur noch gut 100 °C über dem von Diesel. Wenn dieses Öl verbrennt, entstehen bis zu 6 Millionen Kubikmeter Brandrauch. Diese Menge reicht aus, um den kompletten Bahnhof 15-mal zu füllen.

Brandschutz in öffentlichen Gebäuden...

In öffentlichen Gebäuden müssen große Anstrengungen unternommen werden, damit Brandrauch möglichst nicht zur Gefahr werden kann. So werden derzeit die unterirdischen Stuttgarter S-Bahn-Stationen – für jeden erkennbar – nachgerüstet, um das Aufsteigen von Brandrauch in die höheren Etagen zu verhindern.

TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

Konto-Nr.: 7 020 627 400
BLZ 430 609 67, GLS-Bank
Kontoinhaber: Umkehrbar e. V.
Stichwort: Tunnelblick

Zu den wichtigsten Vorsichtsmaßnahmen gehören stets mindestens zwei voneinander unabhängige Fluchtwege, die nicht gleichzeitig verrauchen können. Brandschutztüren sollen das Eindringen von Rauch in die Fluchtwege verhindern und die Ausbreitung im Gebäude begrenzen. Und in den Treppenhäusern müssen sich Rauchabzüge befinden.

... nicht aber im Tiefbahnhof

Für den von dem Architekten Christoph Ingenhoven entworfenen Bahnhof scheinen diese Vorschriften nicht zu gelten. »Unfassbar, absolut unverantwortlich, verbrecherisch«, so lautet das Urteil von Hans-Joachim Keim, Brandschutzexperte und einer der Gutachter der Tunnelkatastrophe im österreichischen Kaprun, die sich am 11. November 2000 ereignete und 155 Menschen das Leben kostete.



Der Fluchtweg von den Bahnsteigen führt im Tiefbahnhof über drei Brücken, die in sieben Meter Höhe quer über die Gleise führen. Zwei befinden sich an den beiden Enden der Bahnsteige, die mittlere ist breiter und dient als Hauptzugang zu den Gleisen. Damit befinden sich alle drei Fußgängerbrücken nahe an den wahrscheinlichsten Orten für einen Brand: den Stellen, an denen die Triebköpfe und Lokomotiven stehen bleiben. Aufgrund der vielen Doppelbelegungen werden viele Loks und Triebköpfe unter dem Hauptzugangssteg anhalten.

Da Rauch nach oben steigt, wird er sich zuerst unter der Decke verteilen. Die offene Bauweise des Ingenhoven-Bahnhofs führt dazu, dass der Rauch sich zuerst auf der Zugangs- und Fluchtebene ausbreitet und dabei alle drei Brücken erreicht. Selbst die »Lichtaugen«, die u. a. als Rauchabzüge dienen sollen, sind so angeordnet, dass der Rauch bei seinem Abzug die Fluchtwege passiert.

Rette sich, wer noch kann!

Laut Brandschutzgutachten kann der geplante Tiefbahnhof im ungünstigsten Fall

bereits nach 24 Minuten voller Rauch stehen. Flüchtende Personen werden »mit Rauchgasen kontaminierter Luft« ausgesetzt, stellt das von der Bahn in Auftrag gegebene Gutachten fest.

Für die Evakuierung der Bahnhofshalle rechnen die Gutachter der Bahn dagegen mit einer Dauer von 32 Minuten. So lange werden die Treppen und Gänge mindestens verstopft sein. Dies stellt die Flüchtenden auf eine harte Geduldprobe: Wer im Gedränge vor den Treppen hinten steht, hat unter Umständen keine Chance.

Ein lösbares Problem?

Nur wenige Tage nach Veröffentlichung des Gutachtens hat die Bahn die aktuelle Diskussion um den Brandschutz im geplanten Tiefbahnhof für beendet erklärt. Nach inzwischen 16-jähriger Planungszeit will sie bis 2013 endlich ein taugliches Brandschutzkonzept vorlegen. Der Schienenkonzern hat angekündigt, den Brandschutz durch acht zusätzliche Treppenhäuser und eine Löschwasser-Vernebelungsanlage genehmigungsfähig machen zu wollen. Dafür würden Mehrkosten in Höhe von nur 15 Millionen Euro anfallen. Nach Meinung des international renommierten Brandschutzexperten Hans-Joachim Keim braucht man jedoch allein für den Tiefbahnhof vier bis fünf Milliarden Euro zusätzlich, um ihn auf den heutigen Sicherheitsstandard zu bringen. Problematisch für die Entrauchung und die Fluchtwege ist zudem die bauliche Konstruktion des Tiefbahnhofs – und die lässt sich mit ein paar zusätzlichen Sprinklern nicht beheben.

Muss man wirklich noch darauf hinweisen, dass der oberirdische Kopfbahnhof ein praxiserprobtes Entrauchungskonzept hat? Bis heute verkehren dort sogar noch Dampflok. Mit Blick auf den schlecht geplanten Tiefbahnhof kann daher nur gelten: Leben schützen – oben bleiben! ■

Brandschutz-Tipps der Redaktion:

- Installieren Sie Rauchmelder in allen Räumen Ihres Hauses bzw. Ihrer Wohnung, zumindest aber in den Schlafräumen, den Fluren und dem Treppenhaus
- Verlassen Sie bei einem Brand sofort das Haus und bleiben Sie dabei unterhalb des Rauches, notfalls kriechend auf allen Vieren
- Heizen Sie Bahn und Politik ordentlich ein, damit diese ihre brandgefährlichen Pläne endlich aufgeben und Stuttgart 21 beenden!

TUNNELBLICK

Doppelausgabe
zum Jahreswechsel

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 26 • 29. NOVEMBER 2012



Seit dem 27. November 2011 ist die Erde eine Scheibe. »Demokratisch beschlossen« – Ende der Diskussion. Das Weltbild ist zwar überholt, ja geradezu gefährlich – aber was will man machen? Das Wahlvolk hat

doch gesprochen. Dann hat das Volk zu schweigen, die Politiker dürfen kuschen und die Konzerne können wie bisher kassieren. Willkommen in der schönen neuen Welt der Volksabstimmung!

Die schöne neue Welt der Volksabstimmung

Ein Jahr ist vergangen seit der landesweiten Volksabstimmung über das sogenannte Ausstiegsgesetz zu Stuttgart 21. Eine qualifizierte Mehrheit gut informierter Bürger, so hatten viele im November 2011 gehofft, würde dem teils absurd-lächerlichen, teils mafiös-kriminellen S-21-Spuk ein Ende setzen. Doch es kam anders. Eine deftige Abstimmungsniederlage stürzte die Projektgegner in eine tiefe Krise und bescherte der Bahn genügend Rückenwind, um in der Folge den Südflügel des Bonatzbaus abzureißen und den Mittleren Schlossgarten zu verwüsten.

Politiker (fast) jeder Couleur verweisen seither erleichtert und reflexartig auf die Volksabstimmung, wenn über das Milliardenprojekt diskutiert werden soll. Damit wird jede Kritik

Wer es trotzdem wagt, öffentlich Kritik zu äußern, wird als schlechter Demokrat hingestellt.

an Stuttgart 21 abgebügelt und jegliche Sachdiskussion schon im Keim erstickt. Die Landesregierung benutzt das Abstimmungsergebnis als Totschlagargument, um selbst die Kritik an offenkundigen Mängeln, wie dem katastrophalen Brandschutzkonzept der Bahn, vom Tisch zu

wischen. Und zugleich stilisieren die in eigene Widersprüche verstrickten Grünen die Volksabstimmung zum Aufbruch in die Bürgergesellschaft.

Dennoch setzt die Bürgerbewegung ihren Widerstand gegen das Milliardenprojekt fort – nach einer langen Durststrecke neuerdings wieder mit zunehmender Beteiligung, Entschlossenheit und frischem Schwung. Dieser neue Auftrieb ist nicht zuletzt dem Stuttgarter OB-Wahlkampf zu verdanken und kam den Grünen bei ihrem Ringen um das Rathaus in der Landeshauptstadt auch ganz gelegen. Doch schon wenige Tage nach dem Wahlsieg des Grünen Fritz Kuhn beeilte sich Ministerpräsident Kretschmann klarzumachen, dass ihm bei Stuttgart 21 die Hände durch den Volksentscheid gebunden seien: »Na ja, man kann halt nix machen.« (Kontext, 10.11.2012).

Wer es trotzdem wagt, öffentlich Kritik zu äußern – sei es am Projekt an sich, am Vorgehen der Bahn oder an den Verantwortlichen – wird als schlechter Demokrat hingestellt. Die Volksabstimmung gilt als Blankoscheck: Sie heilt alle Mängel und

Fehlplanungen, jeden Betrug und alle gebrochenen Versprechen. Respekt, Herr Kretschmann! Die Projektgegner haben sich da in eine böse Falle locken lassen. Doch wenn man etwas genauer hinsieht, kann man erkennen, dass diese nach einem stets wiederkehrenden Muster konstruiert ist.

Wie man Widerstand politisch in den Griff bekommt

In westlichen Demokratien gibt es ein bewährtes Arsenal von Methoden, mit denen eine Regierung hartnäckigem politischen Widerstand begegnen kann. Um die erste Volksabstimmung Baden-Württembergs richtig einordnen zu können, lohnt sich daher ein Blick auf die Entwicklungsgeschichte anderer Widerstandsbewegungen, etwa der gegen den Ausbau des Frankfurter Flughafens, gegen Atomkraftwerke oder gegen die neue Messe auf den Fildern. Der bürgerliche Widerstand gegen Stuttgart 21 reiht sich hier nahtlos ein.

■ In **Stufe 1** wird der Protest ignoriert und totgeschwiegen. So auch in Stuttgart: Die größeren Zeitungen sowie der öffentliche Rundfunk und das Fernsehen beka-

men entweder einen Maulkorb verpasst oder haben aus freien Stücken mit der Politik »kooperiert«.

■ Wenn Totschweigen nicht mehr funktioniert – wie in Stuttgart, als die Proteste spätestens beim Abriss des Bahnhof-Nordflügels unüberhörbar wurden und friedliche Blockaden begannen – tritt **Stufe 2** in Kraft: Nun wird eine Drohkulisse aufgebaut, verbal und real. Die po-



Grünes Wahlplakat zur Landtagswahl 2011

litische Auseinandersetzung wird scharf geführt, der politische Gegner diffamiert. Politik und Polizei üben sich jetzt in gezielter Eskalation, Demonstranten werden drangsaliert. Und wenn das alles nichts bewirkt, wird der Widerstand aus dem Weg geräumt, zusammengeknüppelt und kriminalisiert. Der Höhepunkt staatlicher Gewaltmaßnahmen wurde in Stuttgart am 30.09.2010, dem »Schwarzen Donnerstag«, mit der blutigen Räumung des Mittleren Schlossgartens erreicht. Die Kriminalisierung durch Polizei und Justiz hält jedoch bis heute an.

■ Sollten die Proteste selbst durch solch massives Vorgehen nicht beendet werden können, wird ein Mediationsverfahren in Gang gesetzt, die **Stufe 3**: Politiker und Wirtschaftsvertreter führen Gespräche mit Vertretern der Widerständigen. Dies freilich nicht, um eine gemeinsame Lösung zu erarbeiten, denn sonst hätte man diese Gespräche bereits früher geführt. Vielmehr soll den Bürgern suggeriert werden, dass man sich ihrer Anliegen annimmt, obwohl man in der Sache kein Jota nachgibt. Es geht darum, die Bürgerbewegung zu beschäftigen, einzulullen und zu ermüden. Politiker scheuen in dieser Phase auch nicht davor zurück, den Bürgern Zugeständnisse und Versprechungen zu machen, können diese doch später auf dem Verwaltungsweg leicht wieder kassiert

werden. Damit will man den Widerstand spalten, schwächen und seines Rückhalts in der Bevölkerung berauben. Der frühere Bundesinnenminister Maihofer hat dies bei den Auseinandersetzungen um den Bau eines Atomkraftwerks im badischen Wyhl so auf den Punkt gebracht: »Gespräche jetzt, Durchsetzung später!«

All dies wurde auch in Stuttgart anschaulich vorexerziert. Die sogenannte Faktenschlichtung im November 2010 zeigte die gewünschte Wirkung: Tatsächlich stiegen die Zustimmungswerte zu Stuttgart 21 im Verlauf der Schlichtungsgespräche merklich an, obwohl katastrophale Defizite und Planungsfehler offenbart wurden. Und die Projektgegner waren nach Verkündung des anmaßenden Schlichterspruchs von Vermittler Heiner Geißler für einige Zeit sprachlos und paralysiert.

Dies änderte sich, als die Grünen im Landtagswahlkampf offen gegen das Milliardenprojekt opponierten. Viele Stuttgart-21-Gegner ließen sich vor den Wahlkampfkarren der Partei spannen. Die Instrumentalisierung der Widerstandsbewegung für politische Zwecke war ein Kinderspiel und das Engagement der Bürger kam den Grünen höchst gelegen. Nach dem – von vielen lange ersehnten – Regierungswechsel im Land wuchs die Hoffnung auf einen entscheidenden Richtungswechsel beim Projekt Stuttgart 21. Doch wieder sollte die Bürgerbewegung sich irren.

Die Idee zur Volksabstimmung – wie alles begann

Der Vorschlag, eine Volksabstimmung zu Stuttgart 21 durchzuführen, stammte ursprünglich wohl von Erhard Eppler. Dieser wollte die Südwest-SPD auf ihrem Parteitag im Oktober 2010 vor einer Zerreißprobe bewahren. Die Parteibasis hatte sich nämlich gegen den Willen der Führung gegen fragwürdige Großprojekte wie Stuttgart 21 ausgesprochen und nach dem »Schwarzen Donnerstag« Druck in ihrer eigenen Partei gemacht. Die Forderung nach einem Volksentscheid sollte zunächst die innerparteilichen Wogen glätten.

Da auch die Grünen im Wahlkampf eine Volksabstimmung gefordert hatten, wurde diese in den Koalitionsverhandlungen nach dem Wahlsieg 2011 vereinbart. Die Grünen-Spitze machte aber zur Bedingung, dass zuvor ein »Stresstest« die höhere Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 nachweisen und die Bahn eine aktualisierte Kostenschätzung vorlegen müsse. Offenbar hofften Teile der Grünen damals noch, Stuttgart 21 durch die Volksabstimmung stoppen zu können. Auch die CDU befürchtete dies und drohte vorsorglich mit einer Klage gegen das Ausstiegsgesetz.

Als Konsequenz aus dem Faktencheck wurde also ein sogenannter Stresstest durchgeführt, der die behauptete Leistungsfähigkeit des neuen Bahnknotens überprüfen sollte. Ohne den Projektgegnern angemessene Einsicht in Konstruktion und Durchführung des Stresstests zu gewähren, ließ die Bahn im Sommer 2011 verkünden, dass der Stresstest bestanden sei. Dies bestätigte die Landesregierung unbesehen noch vor der öffentlichen Präsentation der Stresstest-Ergebnisse. Und obwohl der Landesregierung bereits im Vorfeld der Volksabstimmung der wissenschaftliche Nachweis vorlag, dass der Stresstest manipuliert und im Ergebnis keineswegs bestanden war, liefen die Vorbereitungen für die Abstimmung planmäßig weiter. Es erübrigt sich zu erwähnen, dass die Bahn keine aktualisierte Kostenrechnung vorlegte. Die Landesregierung



Die Instrumentalisierung der Widerstandsbewegung für politische Zwecke war ein Kinderspiel und das Engagement der Bürger kam den Grünen höchst gelegen.

toleriert auch dies und ließ die Volksabstimmung durchführen, als hätte es die selbst definierten Voraussetzungen dafür nie gegeben.

Vehikel für den Befriedigungsprozess

Schon bald war allen Beteiligten klar, dass das Ausstiegsgesetz auf keinen Fall die erforderliche qualifizierte Mehrheit der Stimmen bekommen würde. So konnte es sich die CDU denn auch leisten, auf eine Klage vor der Abstimmung zu verzichten. Dennoch konnte die Volksabstimmung noch einen wichtigen Zweck erfüllen: Sie sollte der lästigen Bürgerbewegung, die immer noch jeden Montag und jetzt

auch gegen eine grün geführte Landesregierung (!) demonstrierte, endgültig den Garaus machen. Denn auch die Grünen schätzen Protest und Widerstand nur so lange, wie sie ihn für ihre machtpolitischen Ambitionen instrumentalisieren können. Dazu musste das Ausstiegsgesetz freilich nicht nur das Quorum, sondern auch die absolute Mehrheit verfehlen. Nur dann konnte man die Projektgegner mit einer vorgeblich demokratischen Mehrheitsentscheidung mundtot machen. Um auf Nummer sicher zu gehen, ergriff die Landesregierung noch einige flankierende Maßnahmen: Dazu zählen die vorzeitige und widersinnige Anerkennung des Stress-tests, ein mehr als halbherzig geführter Wahlkampf, miserabel gestaltetes Infor-



Foto: Thomas Iglar

**Widerstandsbewegung für politische
das Engagement der Bürger kam
schonst gelegten.**

mationsmaterial und natürlich die vielfach wiederholte Versicherung, das Land werde den Kostendeckel *auf jeden Fall* einhalten. Dieses falsche Versprechen gab der Kampagne der Projektbetreiber erst den richtigen Schwung, die ihrerseits vor allem mit gigantischen Ausstiegskosten drohten.

Und so trat das gewünschte Ergebnis schließlich auch ein: Der Widerstand gegen das Projekt wurde weiter geschwächt, wenn auch nicht völlig mundtot gemacht. Und die Projektbetreiber können sich seitdem jeder öffentlichen Diskussion mit Verweis auf die Volksabstimmung bequem entziehen.

Ich mach mir die Welt, wie sie mir gefällt: der Filderdialog

Politische Mediation kann aber auch da weiterhelfen, wo noch gar keine Planung genehmigt und in der Sache daher nichts entschieden ist. Der »Filderdialog« ist ein

»Bürgerbeteiligung wird oft missverstanden, denn viele glauben, dass jetzt die Bürger vor Ort letztlich alles selbst entscheiden können. Dem ist natürlich nicht so.« Es geht nicht mehr um das Warum: »Es geht ... um das Wie.«

Gisela Erler, Staatsrätin für Zivilgesellschaft und Bürgerbeteiligung, zur Debatte um einen Nationalpark im Nordschwarzwald (zitiert nach STZ vom 17.11.2012)

Paradebeispiel dafür, wie mit fingierter Bürgerbeteiligung bestimmte Interessen durchgesetzt werden.

Die Bahn und die S-21-Projektpartner ließen jedenfalls nichts unversucht, um den Diskussionsprozess über die katastrophale Planung auf den Fildern zum gewünschten Ziel zu führen. So wurde durch unhinterfragbare Prämissen eine ergebnisoffene Auseinandersetzung verhindert und eine offene Sachdiskussion durch methodische Tricks und strikte, zielorientierte Moderation ausgehebelt. Unerwünschte Ergebnisse – inklusive der »Lieblingsvariante« des Verkehrsministers – wurden von vorneherein ausgeschlossen. Auf diese Weise wollte man widerständige Bürger zur Raison und alles wieder »aufs rechte Gleis« bringen.

Trotz medial inszenierter Beteiligungssimulation ließen sich die Filderbürger diesmal allerdings nicht für dumm verkaufen: Allen Manipulationen zum Trotz entschieden sie sich mit großer Mehrheit gegen den Mischverkehr auf S-Bahn-Gleisen und für den Erhalt der Gäubahntrasse – was den Verzicht auf einen Flughafenbahnhof bedeutet, der damit unnötig würde. Eine ärgerliche Panne für die Initiatoren der Veranstaltung!

Doch auch für diesen Fall war vorgesorgt: Die Bahn hatte ein Vetorecht. So wurde das unliebsame Ergebnis von Bahn und Politik kurzerhand vom Tisch gewischt. Während das Mehrheitsvotum der Volksabstimmung gebetsmühlenartig dazu benutzt wird, begründete Sachargumente auszuhebeln, soll jetzt beim Flughafenbahnhof eine Minderheitsmeinung zum Maß der Dinge gemacht werden. Denn der Flughafenbahnhof passt Bahn und Politik ins Konzept.

Wem fällt schon auf, dass hier mit zweierlei Maß gemessen wird? Und wer wundert sich darüber, dass die Stuttgart-21-Befürworter den Flughafenbahnhof der schlecht informierten Öffentlichkeit fälschlicherweise auch noch als Bürgervotum verkaufen?

Politisches Zukunftskonzept: Dialog nach Belieben

Da das bewährte Handlungsmuster im Umgang mit politischem Widerstand bisher auch bei Stuttgart 21 funktioniert hat, ist damit zu rechnen, dass all diese Verfahren ganz nach Bedarf und Belieben der Projektbefürworter wiederholt werden. Dies wird spätestens dann der Fall sein, wenn den S-21-Betreibern das Geld ausgeht, der »unverrückbare« Kostendeckel wieder ein Stück angehoben werden muss und die Politik keinen anderen Weg sieht, sich aus der Verantwortung dafür zu stehlen. Die Diskussion um die Finanzierung des Filderbahnhofs deutet bereits darauf hin. Und auch der künftige Stuttgarter OB Kuhn hat für den Fall eventueller Mehrkosten eine Bürgerbefragung angekündigt. Dabei verbietet das Ergebnis der Volksabstimmung ein Anheben des Kostendeckels, weil die Mehrheit klar für die Weiterfinanzierung *im Kostenrahmen* gestimmt hat. Doch solche Widersprüche sind den angeblichen Anwälten des Volkswillens egal.

Und die Moral von der Geschichte?

Ebenso erstaunt wie ernüchtert kann man feststellen, wie routiniert und planmäßig die Politik auch bei Stuttgart 21 ihr Instrumentarium zur Befriedung der Bürger einsetzt. Selbstverständlich sind Bürgerbeteiligung und Formen der direkten Demokratie notwendig. Diese dürfen sich allerdings nicht in formalen Beteiligungsprozessen erschöpfen, sondern müssen eine echte inhaltliche Mitwirkung der Bürger ermöglichen. »Der emanzipierte Bürger muss darauf achten, dass eine politische Scheinbeteiligung ihn nicht sofort wieder entmündigt«, kommentierte der Stern-Journalist Arno Luik nach der Volksabstimmung. Gespräche, runde Tische, Information und Beteiligungsverfahren allein seien nicht ausreichend, wenn damit nur der Protest befriedet und aufgeweckte Bürger ruhiggestellt werden sollen. Wird die Bewegung aus den Fehlern der Vergangenheit lernen und die Durchsetzung ihrer Anliegen selbst in die Hand nehmen? ■

Filmtipp

Wer glaubt, der kreative Widerstand sei in Stuttgart erfunden worden, dem sei dieser Film über den Widerstand gegen das AKW Brokdorf empfohlen: »Das Ding am Deich«. Dort protestieren die Menschen seit Anfang der 70er-Jahre – entschieden, unbeirrt und beharrlich. Weitere Infos und Termine: www.dingamdeich.de

Die erste Volksabstimmung im Land – eine Bewertung

Grundsätzlich sind Volksabstimmungen ein legitimes und legales Mittel der politischen Entscheidung. Jede Einbindung der Bürger in die politische Diskussion ist zu begrüßen. Auch wenn die Landesregierung die Volksabstimmung über das »Ausstiegsgesetz« nur allzu gerne als Beleg für ihren Aufbruch in die Bürgergesellschaft benutzt, bleibt kritisch festzuhalten:

Diese Volksabstimmung war nicht legitim

Ein Plebiszit zu Stuttgart 21 hätte weder zu diesem Zeitpunkt noch in dieser Form stattfinden dürfen:

- Erstens waren die im Koalitionsvertrag von Grün-Rot festgelegten Vorbedingungen der Abstimmung nicht erfüllt: Die Gesamtkosten waren nicht offen gelegt, Kostentransparenz war nicht gegeben und der »Stresstest« wurde nicht bestanden.

- Zweitens hatte das Ausstiegsgesetz schwere formaljuristische Mängel. Erwähnt seien hier nur die verfassungswidrige Mischfinanzierung des Projekts und der unzulässige Eingriff in das Haushaltsrecht des Landtags. Ein solcher Gesetzesentwurf hätte dem Volk niemals zur Abstimmung vorgelegt werden dürfen!

- Drittens waren die Abstimmungsbedingungen extrem unfair: Anders als etwa bei Abstimmungen in der Schweiz hatten die Projektbetreiber das große Geld, den überwiegenden Teil der Medien und die öffentliche Verwaltung auf ihrer Seite. Zudem hielt sich der projektkritische Teil der Landesregierung medienöffentlich konsequent zurück, ganz im Gegensatz zu seinem projektfreundlichen Koalitionspartner. Die Projektgegner konnten nur ihre Sachkenntnis und ihr Engagement in die Abstimmungsdebatte einbringen. Ihre Kritikpunkte wurden in den Medien jedoch nahezu totgeschwiegen. Von gleichen Ausgangsbedingungen konnte also keine Rede sein. Diese Ungerechtigkeit und die schwerwiegenden Mängel dieser Volksabstimmung sind nicht zuletzt ein Grund dafür, dass die erwartete Befriedung ausgeblieben ist.

Die Volksabstimmung war nicht ergebnisoffen

Von vornherein war die Volksabstimmung so angelegt, dass sie nicht zu einem Baustopp oder gar dem Projektabbruch führen konnte – völlig unabhängig vom konkreten

Abstimmungsergebnis. Denn der Gesetzesentwurf war in voller Absicht so formuliert, dass die Projektgegner – und nicht etwa die Befürworter – ein nahezu unerreichbares Zustimmungsquorum zu erfüllen hatten. Damit stand das Ergebnis praktisch schon vorher fest. Doch sogar wenn das nahezu Unmögliche erreicht worden wäre, hätte es nichts genutzt: Der Gesetzesentwurf war handwerklich so schlecht gemacht, dass die Projektbetreiber mit sehr guten Erfolgsaussichten gegen die Volksabstimmung hätten klagen können. Selbst bei einer Niederlage vor Gericht hätten sie weiterbauen können, wenn die Bahn die fehlenden Landesmittel selbst beigesteuert hätte. Auch eine Umwegfinanzierung über



Dafür? Dagegen? Auf jeden Fall: Egal.

Bundesmittel oder EU-Mittel wäre denkbar, wenn man bedenkt, wie viel Geld der Bund in jüngster Zeit für Bankenrettung und ESM bereitgestellt hat. Dies alles wurde dem Wahlvolk wohlweislich verschwiegen. Der Entscheidungsprozess war also alles andere als ergebnisoffen, Basisdemokratie wurde nur vorgegaukelt.

Es wurde nicht über Stuttgart 21 insgesamt abgestimmt

Abgestimmt wurde lediglich über eine Detailfrage der Projektfinanzierung, nämlich die »Ausübung von Kündigungsrechten« durch das Land Baden-Württemberg. Trotzdem behaupten die Projektbefürworter ebenso wie Ministerpräsident Kretschmann, dass über das Milliardenprojekt »politisch« entschieden worden sei. Die Landesregierung habe durch das Mehrheitsvotum gar einen Auftrag zum Bauen erhalten. Darüber konnte jedoch schon deshalb nicht abgestimmt werden, weil viele Fragen im Vorfeld nicht geklärt wurden und der genaue Umfang des Projekts nicht festgeschrieben worden war. Wer

zur Abstimmung gebeten wird, sollte doch zumindest wissen, worüber genau abgestimmt wird, sonst wird das Verfahren zur Farce. Deshalb ist es absurd, die Abstimmung des Volkes über das Ausstiegsgesetz im Nachhinein zum *Volksentscheid* über das Gesamtprojekt Stuttgart 21 umzudeuten – insbesondere für eine Landesregierung, die immer betont, dass sie an den Buchstaben des Gesetzes gebunden sei. Mit dieser gezielten Überinterpretation des Ergebnisses der Volksabstimmung will die Landesregierung eine Auseinandersetzung mit den nach wie vor überaus kritischen Sachfragen abwehren.

Aber haben die Bürger Baden-Württembergs tatsächlich darüber abgestimmt,

- ob und welche Schlichtungsergebnisse berücksichtigt werden sollen oder nicht;
- ob es einen Kostendeckel gibt und wie mit potenziellen Mehrkosten umgegangen werden soll;
- was mit nicht genehmigungsfähigen Planungen für Bauabschnitte, wie z. B. auf den Fildern, geschehen soll;
- wie viel Grundwasser im Schlossgarten maximal abgepumpt werden darf;
- ob auch Teile des Rosensteinparks den Motorsägen zum Opfer fallen dürfen?

All diese Fragen waren damals ungeklärt – und sie sind es bis heute.

Ein eindeutiges Fazit

Die Volksabstimmung über die »Ausübung von Kündigungsrechten« des Landes Baden-Württemberg genügte bei Weitem nicht den Anforderungen, die an ein Verfahren der direkten Demokratie gestellt werden müssen. Gerade die Landesregierung macht es sich daher entschieden zu leicht, wenn sie sich unter Verweis auf die Volksabstimmung ihrer Verantwortung für die Klärung der S-21-Probleme zu entziehen versucht. Kein Politiker darf sich hinter der Volksabstimmung verstecken, denn sie heilt keineswegs die schwerwiegenden rechtlichen und sachlichen Mängel des Projekts. ■

TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

Konto-Nr.: 7 020 627 400

BLZ 430 609 67, GLS-Bank

Kontoinhaber: Umkehrbar e. V.

Stichwort: Tunnelblick

Ein Jahr Pleiten, Pech und Pannen

Wir dokumentieren den »Baufortschritt« des Bahnprojekts Stuttgart 21 seit der Volksabstimmung im November 2011 – eine unvollständige Chronik von Chaos, Pfusch und Zerstörung.

27.11.2011 Die Befürworter haben die Volksabstimmung gewonnen. Die Bahn kann aber nicht mit dem Bau beginnen.

14.12.2011 Der Aufsichtsrat der Bahn wird über Kostensteigerungen informiert.

16.12.2011 Der Verwaltungsgerichtshof untersagt der Bahn Bauarbeiten im Mittleren Schlossgarten: Der BUND hätte an der Planung des Grundwassermanagements beteiligt werden müssen.

03.01.2012 Das Eisenbahnbundesamt (EBA) verbietet Baumfällungen im Mittleren Schlossgarten: Artenschutzbestimmungen wurden nicht beachtet.

Anfang Januar 2012 Die Firma Wolff & Müller gibt den Auftrag für den Bau des Technikgebäudes zurück. Sie befürchtet statische Probleme bei der Unterfangung des Hauptbahnhofs.

20./21.01.2012 Sinnlose und verfrühte Baumfällungen am Wagenburgtunnel.

31.01.2012 Die Bahn bestellt bei der Firma Herrenknecht für den Fildertunnel eine Bohrmaschine. Eine Baugenehmigung für den Tunnel hat sie nicht.

14./15.02.2012 Der Mittlere Schlossgarten wird von Demonstranten und Bäumen geräumt – mindestens ein Jahr zu früh, weil die Bahn wegen fehlender Genehmigungen nicht bauen kann.

24.02.2012 Die Bahn fällt Bäume, die gemäß Schlichterspruch nur hätten versetzt werden dürfen.

12.03.2012 Ein für das »Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21« erstelltes Gutachten beweist Stresstest-Manipulationen.

19.03.2012 Ein Bagger beschädigt beim Abbruch des Südflügels das Bahnhofsdach. Dieses ist daraufhin einsturzgefährdet. Die Gleise 15 und 16 werden gesperrt.

22.03.2012 Ingenieure 22 entdecken Unterlagen, die belegen: Stuttgart 21 ist ein verfassungswidriger Rückbau der Bahnkapazität.

23.03.2012 Die Bahn räumt während einer Lenkungskreissitzung ein: Stuttgart 21 wird erst Ende 2020 fertig.

14.04.2012 Eine 72-jährige Passantin wird am Südflügel durch Abbrucharbeiten verletzt.

19.04.2012 Abbruch des Abbruchs der alten Eisenbahndirektion wegen brütender Turmfalken.



20.04.2012 Die Deutsche Bahn rechnet intern mit einer Inbetriebnahme der Neubaustrecke erst im Dezember 2021 (statt Dezember 2019). Vorher kann auch der Tiefbahnhof nicht in Betrieb gehen.

07.05.2012 Dornstadt: Erster symbolischer Spatenstich für das Gesamtprojekt Neubaustrecke. Dieser war ursprünglich für Weihnachten 2010 geplant und dann auf 2011 verschoben worden.

01.07.2012 Sperrung der Gleise 15 und 16 wegen fehlenden Windschutzes.

07.07.2012 S-21-Projektpartner lehnen das Ergebnis des Filderdialogs ab. Die Bürger hatten mit deutlicher Mehrheit für die Anbindung der Gäubahn über Vaihingen an den Hauptbahnhof gestimmt. Das Bürgerbeteiligungsverfahren wird zur Farce.

24.07.2012 Erste Entgleisung an der neu eingebauten Weiche 227.

31.07.2012 Die Bahn entfernt die vertikalen Scheiben des instabil gewordenen Bahnhofsdachs. Der Wind weht die Niederschläge fortan auf Bahnsteige und Passagiere.

06.08.2012 Die Firma Kellerbau, mit dem Bau des Technikgebäudes beauftragt, ist insolvent.

14.08.2012 Bei der einzigen tatsächlichen Baumaßnahme, der Baugrube für das Technikgebäude, stoßen die Bauarbeiter – für die Bahn offenbar überraschend – auf Wasser.

31.08.2012 Wendlingen: Eine geplante S-Bahn-Haltestelle soll wegen Stuttgart 21 gestrichen werden.

29.09.2012 Zweite Entgleisung an Weiche 227. Sieben Fahrgäste werden verletzt. Eine Oberleitung wird umgerissen. Im Bahnverkehr der Region bricht Chaos aus. Das EBA verbietet der Bahn die weitere Nutzung von Weiche 227. Gleis 10 des Hauptbahnhofs ist dadurch nicht mehr anfahrbar.

02.10.2012 Die Bahn veröffentlicht einen neuen, massiv nach hinten korrigierten Zeitplan.

Anfang Oktober 2012 Das Bahnsteigdach wird abgestützt. Gleis 8 ist nur noch eingeschränkt und ohne Wetterschutz nutzbar.

08.10.2012 Die Bohrmaschine für den Fildertunnel ist fertig. Sie wird eingemottet.

09.10.2012 Dritte Entgleisung an Weiche 227, diesmal allerdings mit einem Testzug.

10.10.2012 Ein Brandschutzgutachten der Schweizer Firma Gruner stellt dem Tiefbahnhof ein vernichtendes Zeugnis aus: Eine Betriebszulassung könne nicht erteilt werden, Umbauten und ein weiteres Planänderungsverfahren seien zwingend erforderlich.

13.10.2012 Die Bahn erwägt wegen des instabilen Bahnsteigdaches ab Windstärke 8 Maßnahmen bis hin zu einer Sperrung der Bahnsteige.

22.10.2012 Während einer Sitzung des Lenkungs-kreises räumt die Bahn die Sprengung des Kostenrahmens und des Zeitplanes ein.

26.10.2012 Eröffnung einer Aussichtsplattform im Schlossgarten. Außer Chaos ist nichts zu besichtigen.

14.11.2012 Der Neckarsteg zwischen Rosensteinpark und Bad Cannstatt muss vor seinem endgültigen Abriss für S 21 für 25.000 Euro saniert werden.

18.11.2012 Die Bahn hat Probleme mit dem im Technikgebäude eingeplanten Stellwerk und »denkt darüber nach«, das alte Stellwerk, das abgerissen werden soll, weiter zu betreiben.

24.11.2012 Volker Kefer, Vorstand für Technik und Infrastruktur, schreibt einen Brandbrief an seine Mitarbeiter und beklagt die finanziellen, technischen und terminlichen Risiken der derzeitigen Bauprojekte des Schienenkonzerns.

02.12.2012 Laut Presseberichten soll der neue Bahnhof um einen dreistelligen Millionenbetrag teurer werden. Aufseiten der Bahngewerkschaften würden gar Kostensteigerungen von bis zu einer Milliarde Euro nicht ausgeschlossen.

Die bisherige Bilanz des »bestgeplanten« Projekts aller Zeiten:

- Nichts gebaut
- Wahre Bauzeit und wahre Baukosten weiter unbekannt
- Manipulierte Leistungsdaten
- Brandschutz des Tiefbahnhofs nicht genehmigungsfähig
- Mehrere denkmalgeschützte Gebäude teilabgerissen
- Über 400 Bäume sinnlos und viel zu früh gefällt
- Ein weiteres Bürgerbeteiligungsverfahren namens »Filderdialog« an die Wand gefahren
- Ein Loch am Nordausgang

TUNNELBLICK – von der Basis für die Basis, ohne Umwege, authentisch, handgemacht, handgedruckt – und tausendfach verteilt. **TUNNELBLICK** ist klein, schnell und tagesaktuell. **TUNNELBLICK** richtet sich in erster Linie an all diejenigen, die tagtäglich die Bahn nutzen: Pendler, Schüler und Bahnfahrer aus Überzeugung. Deshalb gibt es **TUNNELBLICK** nur frühmorgens direkt am Bahnhof, und das kontinuierlich alle zwei Wochen. Und natürlich an jeder gut sortierten Mahnwache und jedem K-21-Infostand in der Region.

TUNNELBLICK wird ehrenamtlich erstellt und ausschließlich über Spenden finanziert. Sie möchten **TUNNELBLICK** unterstützen?

Konto-Nr.: 7 020 627 400

BLZ 430 609 67, GLS-Bank

Kontoinhaber: Umkehrbar e. V.

Stichwort: Tunnelblick

TUNNELBLICK wird herausgegeben von der »**Esslinger Initiative gegen Stuttgart 21**« – einer überparteilichen Gruppe Esslinger Bürgerinnen und Bürger, die sich ehrenamtlich für eine zukunftsorientierte, kostengünstige und umweltverträgliche Modernisierung des Stuttgarter Kopfbahnhofs einsetzen. Darüber hinaus engagiert sich die Initiative für ein insgesamt zukunfts- und leistungsfähiges Bahnkonzept und eine bürgerfreundliche Politik in Baden-Württemberg.

Impressum

Redaktion Tunnelblick
c/o Parkschützerbüro
Urbanstraße 49 A
70182 Stuttgart

The logo for Stuttgart 21, featuring the text "Stuttgart 21" in a bold, black, sans-serif font. The text is set against a yellow background with a red diagonal stripe running from the top-left to the bottom-right. The entire logo is enclosed in a black rectangular border.

1. Auflage Dezember 2012

Am 20. Januar 2012 erschien der Tunnelblick zum ersten Mal. Die Minizeitung wird ehrenamtlich erstellt und hauptsächlich an Bahnhöfen verteilt. Sie soll die Passantinnen und Passanten unabhängig von wirtschaftlichen und politischen Interessen über Stuttgart 21 informieren.

Der vorliegende Band enthält alle 26 bislang erschienen Ausgaben – eine einzigartige Sammlung von Informationen, die nicht in der Tageszeitung stehen.

