

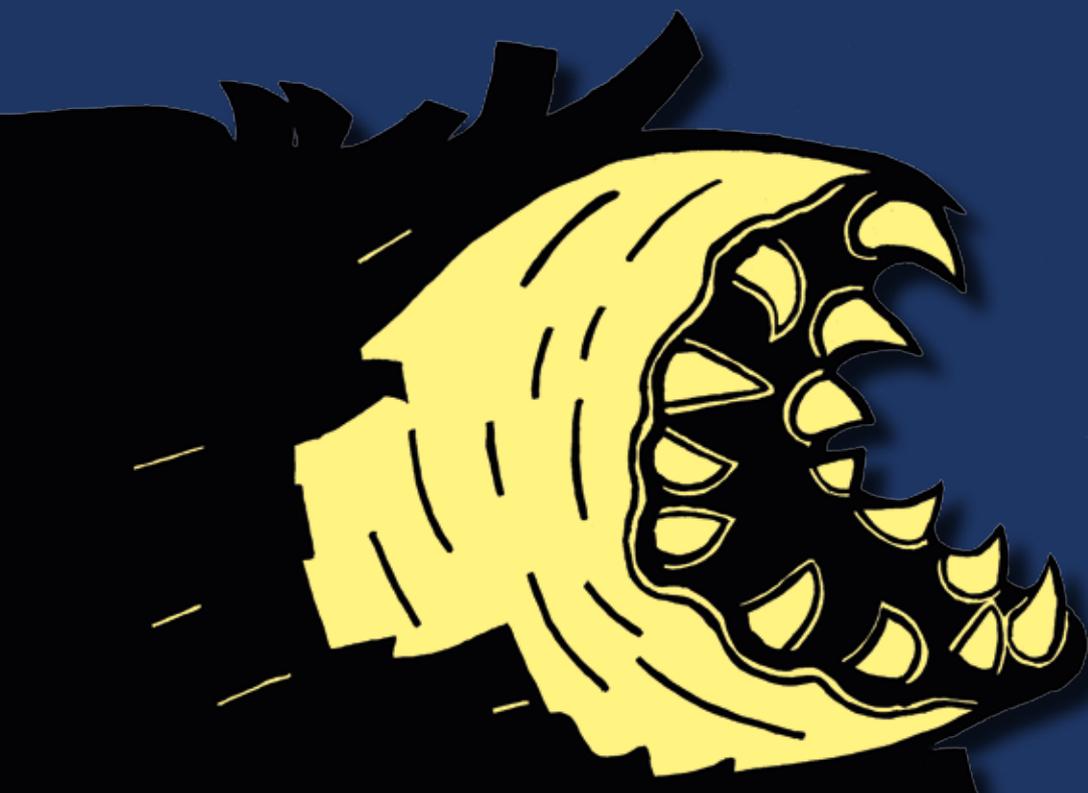
TUNNELAUGENBLICK

Neues vom dümmsten Bahnprojekt der Welt – Sammelband II (2013), Ausgaben 27 bis 42

Stuttgart 21

Fakten, Analysen,
Kommentare

2013



Themenübersicht Tunnelblick Nr. 27–42

- Nr. 27: Endstation**
Explodierende Kosten, Kapazitätsbetrug, bautechnische Probleme, unkalkulierbare Risiken
- Nr. 28: Nichts wie raus!**
Ein Appell an die Aufsichtsräte der DB AG
- Nr. 29: Verantwortlich!**
Diese Personen haben es in der Hand, Stuttgart 21 zu beenden.
- Nr. 30: Betrug**
Unfähigkeit der Verantwortlichen oder bewusste Täuschung?
- Nr. 31: Bahn kaputt!**
Milliardengrab in Stuttgart und verlotternde Bahnhöfe im ganzen Land
- Nr. 32: Fortschritt, welcher Fortschritt?**
Das sogenannte Zukunftsprojekt: überteuert, technisch veraltet und leistungsschwach
- Nr. 33: Geschenkt wäre noch zu teuer**
Stuttgarts neuer Bahnhof: eng, unübersichtlich und gefährlich
- Nr. 34: Aufs Abstellgleis**
Untertürkheim, Obertürkheim, Wangen: Opfer von Stuttgart 21
- Nr. 35: Bohren um jeden Preis**
Mit Herrenknechts Tunnelbohrmaschine mitten durch den Quellgips
- Nr. 36: Mobilität neu denken**
Wie wollen wir in Zukunft mobil sein?
- Nr. 37: Lasst die Filder leben!**
Flughafen, Messe, S 21 – das wertvolle Ackerland auf den Fildern wird zubetoniert
- Nr. 38: Enteignet wird erst nach der Wahl!**
Enteignung und Abriss trotz fehlender Planung
- Nr. 39: Kollektive Verantwortungslosigkeit**
Der Tunnelblick zur Bundestagswahl
- Nr. 40: S-Bahn am Limit**
Das Ende einer Erfolgsgeschichte: die Stuttgarter S-Bahn
- Nr. 41: Macht macht Meinung**
Wie die Deutsche Bahn die Öffentlichkeit manipuliert
- Nr. 42: Die Hütchenspieler**
120 Risiken und 1 Chance: Die DB wusste schon vor der Volksabstimmung, dass der Kostendeckel gesprengt ist

Statt eines Vorworts

Persönliche Erfahrungen beim Verteilen des Tunnelblicks frühmorgens am Bahnhof.

Die gute Nachricht vorneweg: Die Anzahl der Personen, die den »Tunnelblick« gerne annehmen, die unsere Aufklärungsarbeit schätzen und uns ermuntern, nicht nachzulassen, nimmt kontinuierlich zu. Sehr viele Nutzer der S-Bahn wissen inzwischen, dass wir alle 14 Tage am frühen Donnerstagmorgen die neue Ausgabe verteilen, und steuern erwartungsvoll auf uns zu. Sie sind erkennbar interessiert, ja geradezu begierig auf neue Informationen zu Stuttgart 21, auch darauf, wie wir die verschiedenen Sachverhalte bewerten. Entsprechend freundlich grüßen sie uns auch – fast »wie alte Bekannte«. Das ist eine erfreuliche Entwicklung, die in unseren Augen zeigt, dass die Ablehnung des Projekts – zumindest unter den S-Bahn-Kunden – wächst.

Andererseits lassen sich diejenigen, die keinen Tunnelblick abnehmen, immer deutlicher in zwei Gruppen unterscheiden:

Die einen lehnen unser Angebot ohne erkennbaren Zusammenhang mit dessen Inhalt ab: Sie wollen morgens nichts lesen außer vielleicht ihrer Tageszeitung und ignorieren generell alles, was ihnen unterwegs angeboten wird. Stur und ungerührt schauen sie an uns vorbei – mit ihrem je eigenen Tunnelblick. Andere sind in Gedanken schon am Arbeitsplatz oder wollen einfach in Ruhe gelassen werden. Und etliche sind offensichtlich noch nicht richtig wach. Viele bedanken sich freundlich lächelnd, aber desinteressiert.

Von diesem Personenkreis heben sich diejenigen ab, die erkennbar wissen, was wir verteilen, und unser Tunnelblick-Angebot deshalb mit Entschiedenheit ablehnen – durch ein vehementes Kopfschütteln, ein scharfes »Nein« oder eine heftige Grimasse, die massiven Widerspruch signalisiert. Manchmal auch mit einem Kommentar und einem mehr oder weniger aggressiven Unterton in der Stimme: »Das wird jetzt gebaut!«, »Das Volk hat entschieden, akzeptieren Sie das endlich!«, »Ich bin dafür«, »Ja gebt Ihr denn niemals Ruhe?«.

Die Projektbefürworter unter den S-Bahn-Nutzern outen sich zunehmend als solche. Sie zeigen spürbar Nerven angesichts des nicht ermüdenden Widerstands gegen dieses Projekt. Dies wiederum macht deutlich, dass unsere Arbeit auch bei ihnen Wirkung zeigt. Trotzig halten sie an ihrer Meinung fest – entgegen ihrer eigenen Erfahrung. Diese führt ihnen täglich vor Augen, dass das Projekt nichts taugen kann, wenn es schon in der Anfangsphase des Baus den zuvor bestens funktionierenden S-Bahn-Verkehr und damit den eigenen Tagesplan durcheinanderbringt. Doch sie halten an ihren Wunschvorstellungen selbst dann noch fest, wenn sich diese gegen ihre eigenen Interessen zu richten beginnen, ganz nach dem Motto: »Jetzt erst recht«. Dabei dürften auch sie registriert haben, welche unrühmliche Entwicklung das Projekt von Anfang an genommen hat: Intransparenz, gezielte Manipulation der Öffentlichkeit, Stimmungsmache, leere Versprechungen, bestellte Gutachten, Kumpanei der Mächtigen aus Wirtschaft, Politik und Justiz, Tricks, Täuschungen, faustdicke Lügen.

Ein Rückblick auf das Jahr 2013:

■ Es gibt keinen substanziellen Baufortschritt, dafür einen Torso als Hauptbahnhof und eine zunehmende Zerstörung der Stuttgarter Innenstadt: Blaue Rohre verschandeln das Stadtbild, wohin man blickt.

■ Die Kosten steigen »urplötzlich« auf nahezu das Dreifache des ursprünglich behaupteten Preises. Gleichzeitig weigern sich die Projektpartner, sich an den Mehrkosten zu beteiligen.

■ Horrende Ausstiegskosten werden als das entlarvt, was sie sind: eine gezielte Lüge seitens der Bahn.

■ Ein Dossier aus dem Bundesverkehrsministerium wird bekannt, in dem Beamte sämtliche Fehler von Stuttgart 21 akribisch auflisten und der Bahn grobes Missmanagement vorwerfen.

■ Stuttgart 21 steht zwischenzeitlich vor dem Aus, doch der Aufsichtsrat entscheidet für den Weiterbau – offensichtlich auf politischen Druck aus Berlin.

■ Auch im besonders geschützten Rosensteinpark werden Bäume gefällt.

■ Gebäude werden abgerissen, um Baufortschritt vorzutäuschen.

■ Im Schatten von Stuttgart 21 wird an der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm kräftig gebaut, was außer den Tunnelbauern nur die Höhlenforscher freut: Schon 45 Hohlräume wurden hier bei Probebohrungen entdeckt.

■ Die im Planfeststellungsverfahren angenommene überlegene Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs gegenüber dem Kopfbahnhof wird endgültig widerlegt.

■ Der Fertigstellungstermin rückt immer weiter nach hinten. Die Bahn verklagt die Stuttgarter Zeitung auf Unterlassung der Behauptung, der Aufsichtsrat habe davon bei seiner Entscheidung für den Weiterbau Kenntnis gehabt.

■ Die katastrophalen Brandschutzmängel im Tiefbahnhof und im Fildertunnel sind weiterhin ungelöst.

■ Die Pünktlichkeit der S-Bahn und des Stuttgarter Bahnhofs gehört der Vergangenheit an.

■ Für das Grundwassermanagement gibt es noch immer keine Genehmigung. Das Erörterungsverfahren dazu entlarvt jede Menge Risiken und Mängel.

■ Der Planabschnitt 1.3 (Filderbereich mit Flughafenanbindung) ist nach mehr als einem Jahrzehnt Planung immer noch nicht genehmigungsreif.

■ Selbst bisher glühende Befürworter des Projekts kritisieren die Bahn wegen der Vielzahl an ungelösten technischen Problemen und dilettantisch vorbereiteten Informationsveranstaltungen.

■ Eine Bürgerumfrage in der Landeshauptstadt ergibt den zweitniedrigsten Zustimmungswert zu Stuttgart 21 seit 1995.

Pleiten, Pech, Pannen, Pfusch und Peinlichkeiten kennzeichnen das Milliardengrab »Stuttgart 21« auch im Jahr 2013. Da möchte man als denkender Mensch wahrlich kein Projektbefürworter sein. Denn das Urteil, das der heutige Verkehrsminister Winfried Hermann einst fällte, gilt offensichtlich noch immer: »Dieses Bahnprojekts ist mit Abstand das größte, das teuerste, das riskanteste und das dümmste Projekt in der Geschichte der Eisenbahn.«

Kleine Medienschau

Großprojekte schaffen Großes: Durch manche entsteht wirklich ein großer Nutzen, andere setzen Maßstäbe in Geldverschwendung. Auch das Immobilienprojekt Stuttgart 21 hat schon Großes hervorgebracht – unter anderem eine Bürgerbewegung, die bundesweit Beachtung findet.

Innerhalb dieser Bewegung sind neben etlichen Fachgruppen – Architekten, Ingenieure, Theologen und viele mehr – auch größere und kleinere Medienprojekte der verschiedensten Art entstanden. Auch der Tunnelblick ist ein Kind dieser Entwicklung und eine Antwort auf den Mangel an Information in den etablierten Medien. Es entwickelten sich Projekte wie der Internetsender Flügel-TV, der mit einer auf

den Bahnhof gerichteten Webcam startete, und mobile, flexible Gruppen wie cams21, die via Smartphone-Kamera live von Veranstaltungen und Ereignissen übertragen.

Abhängig von den Fähigkeiten und Berufen der aktiven Mitglieder haben diese Gruppen zum Teil eine enorme Professionalität erreicht. So entstand z. B. die »Infooffensive«, die sich als Multiplikator für Flyer und Informationspakete versteht und sogar ganze thematische Kampagnen unterstützt.

Doch auch Einzelpersonen begannen die Lücken in der Medienlandschaft zu füllen – von dokumentierenden Fotografen über Blogger bis hin zu redaktionell aufbereiteten Recherche-Websites.

Dieser Informations-, Dokumentations- und Aufklärungsarbeit möchten wir mehr Aufmerksamkeit verschaffen und bieten deshalb im Folgenden einen kleinen Überblick über die alternative Medienlandschaft – ohne Anspruch auf Vollständigkeit, denn dafür ist sie mittlerweile einfach zu bunt und vielfältig.

Damit wollen wir Neugier wecken und Lust auf mehr machen. Denn die Geschichte von Stuttgart 21 zeigt, wie wichtig es ist, den Mainstream-Medien nicht blind zu vertrauen, genauso wenig wie den alternativen Angeboten. Es geht vielmehr darum, eine Kultur des kritischen Sich-selbst-Informierens zu etablieren, zu pflegen und weiterzuentwickeln.

Flügel-TV

➔ www.fluegel.tv

Flügel-TV zeigt, was im Fernsehen nicht kommt

Cams21

➔ www.cams21.de

Überregionale Plattform für Livestreams und freie Medien

Walter Steiger

➔ www.waltersteiger.de

➔ www.youtube.com/user/Bonatz21

Videodokumentation der Montagsdemos und mehr

Alexander Schäfer

➔ www.schaeferweltweit.de

➔ www.doku-stuttgart.de

Fotografische Begleitung der Bürgerbewegung seit 2010

Wolfgang Rüter

➔ picasaweb.google.com/112478480755709713158

Fotografische Baustellendokumentationen verbunden mit fachlichen Recherchen.

Tomoko Arai

➔ www.stuttgarter-schlossgarten.de

Faszinierende Tieraufnahmen aus dem Stuttgarter Schlossgarten und Rosensteinpark

Gegenlicht

➔ www.gegenlicht21.de

Das Netzwerk engagierter Fotografen

Weitere Fotografinnen & Fotografen

»Bahnhof201268«:

➔ www.flickr.com/photos/bahnhof201268/

Gisela Spitzer:

➔ picasaweb.google.com/106761505401467451727

Infooffensive

➔ www.infooffensive.de

Die Infooffensive informiert das ganze Land über den Stuttgart-21-Wahnsinn und unterstützt Aktive.

Bei Abriss Aufstand

➔ www.bei-abriss-aufstand.de

Informationsportal rund um Stuttgart 21 und den Widerstand dagegen

Parkschützer.de

➔ www.parkschuetzer.de

»Das Netzwerk des Widerstands«

Blogs

Seriousguy47:

➔ www.freitag.de/autoren/seriousguy47

mcmac:

➔ www.freitag.de/autoren/mcmac

Der Stuttgart-21-Irrtum (Fritz Möbius):

➔ www.s21irrtum.blogspot.de

Metropolis 21 (Siegfried Busch):

➔ www.siegfried-busch.de



www.alle-gegen-s21.de

TUNNELBLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 27 • 10. JANUAR 2013



Die Kosten explodieren, der Kapazitätsbetrug ist aufgefliegen, die bautechnischen Probleme werden immer größer und die Risiken sind unkalkulierbar: Stuttgart 21 ist am Ende. Das Vorhaben hat jede Berechtigung verloren. Und die Bahn steht

vor einem Scherbenhaufen, den sie selbst angerichtet hat. Höchste Zeit, das Projekt endlich offiziell zu beenden – zum Wohl der Bahnreisenden und Pendler, der Bewohnerinnen und Bewohner Stuttgarts und aller Steuerzahler.

Montage: Tunnelblick; Idee: Alexander Schäfer

Endstation

Stuttgart 21 ist *das* Zukunftsprojekt zur Förderung des modernen Bahnverkehrs – der Inbegriff des Fortschritts! So lautet der Mythos, der über Jahre hinweg öffentlich verbreitet wurde. Dazu war der Bahn fast jedes Mittel recht: Fakten wurden verschwiegen und durch emotional geführte Werbekampagnen verschleiert. Die Kosten wurden schön-gerechnet, Zahlen nicht offengelegt. Bei der Leistungs- und Kapazitätsbewertung wurde gar manipuliert und betrogen. Und über die schwerwiegenden Fehlplanungen und Projektrisiken erfuhr die Öffentlichkeit nichts – oder erst dann, wenn etwas gar nicht mehr unter dem Teppich gehalten werden konnte. Bereits vor dem eigentlichen Baubeginn kämpft das Projekt mit so schwerwiegenden bautechnischen Mängeln, dass die Fertigstellung sich um Jahre verzögern wird oder gar unmöglich ist.

Die Kostenlüge

Schon lange vor der Volksabstimmung lagen bahnintern Berechnungen der Projektkosten vor, die mit den öffentlich verkündeten Zahlen nichts zu tun hatten. Deren Offenlegung hätte das Projekt erst gar nicht zustande kommen lassen oder als Ganzes gefährdet. Und so kam es zu einer Kostenexplosion auf Raten:

■ **Juli 2007:** Die Projektpartner unterschreiben das »Memorandum of Understanding« – eine Eckpunktevereinbarung über den künftigen Finanzierungsvertrag, der die Kosten für Stuttgart 21 auf 2,8 Mrd. Euro beziffert.

■ **August 2008:** Der damalige Ministerpräsident Baden-Württembergs, Günther Oettinger, muss eine Kostensteigerung auf 3,076 Mrd. Euro einräumen: Der Inflationsausgleich sei in der Kostenberechnung vergessen worden. Es seien »keine Überraschungen mehr zu befürchten«, so der damalige S-21-Projektsprecher Wolfgang Drexler, doch sicherheitshalber werde der zusätzliche Risikofonds auf 1,45 Mrd. aufgestockt.

■ **April 2009:** Der Finanzierungsvertrag wird auf Basis von 3,076 Mrd. Euro unterzeichnet, obwohl der Bundesrechnungshof bereits im November 2008 von mind. 5,3 Mrd. Euro Gesamtkosten ausgegangen war und die Gutachter Viereggs & Rößler Kosten bis zu 8 Mrd. prophezeiten. Bahninterne Fachplaner hatten Ende 2008 knapp 4 Mrd. Euro errechnet, der Projektsteuerer Drees & Sommer kam inklusive Planungskosten und Inflationsausgleich auf 5 Mrd. Euro.

■ **November 2009:** Laut Bahn-Chef Grube ist die bisherige Kalkulation nicht zu halten: 4,5 Mrd. seien »die Sollbruchstelle für das Projekt«, ab 4,7 Mrd. sei es für die Bahn unwirtschaftlich. In einem Vermerk des Innenministeriums heißt es: »Auf Wunsch des Herrn MP soll derzeit von einer neuen Kostenberechnung abgesehen werden.« Entsprechende Zahlen seien »in der Öffentlichkeit schwer kommunizierbar«.

■ **Dezember 2009:** Bahn und Projektpartner verkünden einen Kostenanstieg auf 4,088 Mrd. Euro – nach Berücksichtigung angeblicher »Einsparpotenziale« in Höhe von 800 Mio. Diese Kostensumme war bereits 2005 von der Bahn berechnet, aber geheim gehalten worden.

■ **November 2011:** Da die Bahn die Offenlegung der tatsächlichen Kosten und eine vereinbarte Sitzung des Lenkungsausschusses verweigert, wird für die Volksabstimmung der im Koalitionsvertrag vereinbarte Kostendeckel von 4,5 Mrd. Euro festgeschrieben.

■ **Dezember 2011:** Bahn-Technikvorstand Volker Kefer verkündet einen Kostenanstieg auf 4,33 Mrd. Euro.

»Bei Großprojekten hat die Schönfärberei nicht nur Tradition, sondern auch System.«

Thomas Wüpper,
StZ vom 21.12.2012

Fortsetzung Rückseite →

■ **Dezember 2012:** Kefer räumt gegenüber dem DB-Aufsichtsrat Mehrkosten in Höhe von 1,1 Mrd. sowie weitere Risiken in Höhe von 1,2 Mrd. Euro ein. Laut Gutachten von McKinsey könnte Stuttgart 21 mindestens 6,8 Mrd. Euro kosten. Vieregge & Rößler aktualisieren ihre Kostenrechnung und sagen bis zu 10 Mrd. Euro voraus.

Fazit: Binnen fünf Jahren sind die berechneten Gesamtkosten also auf mindestens das Dreifache angestiegen. Und laut Bahn ist eine »weitere Dynamisierung« nicht auszuschließen.

Das Ende des Leistungsmärchens

»Ich bin für den Fortschritt – auch wenn's mehr kostet«, hört man die verbliebenen Projektbefürworter nach der Sprengung des Kostendeckels trotzig sagen. Doch welchen Fortschritt meinen sie? Originaldokumente beweisen: Die Verbesserung des Bahnverkehrs durch Stuttgart 21 ist ein Märchen. Das Projekt war von Anfang an als Kapazitätsrückbau geplant!

Seit 1994 wird behauptet, der Tiefbahnhof könne mit 8 Gleisen **mehr Züge abfertigen als der Kopfbahnhof** mit 17 Gleisen. Aus 35 Zügen in der Spitzenstunde wurden 39, dann 44, 49, 51, 60 und zuletzt gar 70 Züge – eine wundersame Leistungssteigerung. Noch heute wird im Turmforum im Bahnhofsturm mit der doppelten Leistungsfähigkeit gegenüber dem Kopfbahnhof geworben. Dies wurde 2008 auch der EU versprochen, woraufhin ein Zuschuss von 114 Mio. Euro bewilligt wurde.

Doch für welche Leistung wurde der Tiefbahnhof tatsächlich ausgelegt? Das war lange eines der bestgehüteten Geheimnisse – bis der Wissenschaftler Dr. Christoph Engelhardt im »Kleingedruckten« fündig wurde: im Anhang eines Gutachtens von Prof. Heimerl, einem der »Väter« des Projekts. Das »Szenario A« von 1997 enthält die **einzig rechtlich verbindliche Leistungszusage**: 32 Züge pro Stunde!

Aufschlussreich ist auch die von der Bahn beauftragte **Personenstromanalyse von 1998**. Sie sollte ermitteln, wie die Zugänge, Treppen und Aufzüge im neuen Tiefbahnhof dimensioniert sein müssen. Danach ist der gesamte Tiefbahnhof auf das Personenaufkommen von nur 32 Zügen ausgelegt. Pikanterweise wurde diese Studie der Öffentlichkeit bei der so-

nannten Faktenschlichtung mit Heiner Geißler im Jahr 2010 vorenthalten, die Veröffentlichung der 2012 aktualisierten Studie wollte die Bahn verhindern.

Die Planungsgröße von 32 Zügen pro Stunde wurde nie veröffentlicht. Amtlich bestätigt wurde sie aber bereits im April 2006 durch das Mannheimer Verwaltungsgericht, das die Abweisung einer Klage wie folgt begründete: Der 8-gleisige Durchgangsbahnhof reiche »für abgestimmte Betriebsprogramme mit 32 bis 35 Gleisbelegungen pro Stunde aus« (Entscheidung 5 S 848/05, Randziffer 59). Damit könnte der Tiefbahnhof jedoch nicht einmal den heutigen Verkehr und dessen Personenströme bewältigen – von Kapazitätsreserven ganz zu schweigen.

»Aber die Bahn hat doch im **Stresstest** die in der Faktenschlichtung vereinbarte Kapazität für 49 Züge in der Spitzenstunde nachgewiesen«, argumentieren Projektbefürworter. Dieser angebliche Nachweis konnte jedoch nur mit Regelverstößen gegen bahneigene Richtlinien, vielerlei Tricks und gravierenden methodischen Fehlern geführt werden – Manipulationen, die die Bahn inzwischen weitgehend eingestanden hat (im Detail nachzulesen auf www.wikireal.org).

Im **Finanzierungsvertrag von 2009** werden Leistungssteigerungen durch Stuttgart 21 zugesagt. Das Projekt werde »maßgeblich zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse« beitragen. Dies ist nicht erfüllbar. In Wahrheit bedeutet Stuttgart 21 einen Rückbau von Eisenbahninfrastruktur, der weder genehmigt noch genehmigungsfähig ist! Die Öffentlichkeit und die Parlamente wurden jahrelang getäuscht. Damit verliert Stuttgart 21 seine Legitimation.

Fertigstellung ungewiss

Seit der Unterzeichnung der Finanzierungsverträge 2009 hat die Bahn den Zeitplan für Stuttgart 21 wegen konzeptioneller Mängel schon unzählige Male »angepasst«. Das Projekt ist bereits um Jahre im Verzug, obwohl die eigentlichen Baumaßnahmen noch gar nicht begonnen haben. Was steht der Projektfertigstellung entgegen?

■ **Das riskante Grundwassermanagement:** Inzwischen soll mehr als doppelt so viel Grundwasser abgepumpt werden wie ursprünglich geplant. Dies gefährdet die Mineralquellen und die verbliebenen Bäume im Schlossgarten. Durch die Rückinfiltration des Grundwassers können Hänge

ins Rutschen kommen. Beantragt wurde bereits die siebte (!) Planänderung. Diese stößt auf massive Bedenken bei der Stadt Stuttgart und wurde vom Eisenbahn Bundesamt (EBA) bislang nicht genehmigt.

■ **Der geologisch höchst riskante Tunnelbau durch quellfähiges Gestein:** Ein Absacken des Erdreichs wie jüngst in Cochem ist dabei ebenso wenig auszuschließen wie die in Staufeu zu beobachtenden Hebungen des Untergrunds. Dies gefährdet Wohngebäude und schädigt deren Besitzer. Außerdem können die Tunnelbauer auf unüberwindliche Hohlräume treffen.

■ **Das geplante Gefälle der Bahnsteige im Tiefbahnhof von 25 Promille:** Diese Schräge könnte nicht nur zum Losrollen von Koffern und Kinderwagen, sondern sogar von ganzen Zügen führen. Sie ist nach europäischem Recht nicht zulässig.

■ **Das vernichtende Brandschutzgutachten** der Schweizer Firma Gruner: Das Brandschutzkonzept sei »weder funktions- noch genehmigungsfähig«. Tiefbahnhof und mehr als 120 km Tunnels zwischen Stuttgart und Ulm können im Brandfall zur tödlichen Falle werden.

■ **Der Wegfall des städtebaulichen Nutzens:** Der Tiefbahnhof kann die Leistung des Kopfbahnhofs nicht ersetzen. Deshalb kann

das Gleisvorfeld nicht wie geplant in Baugrundstücke umgewandelt werden. Zudem möchten Privatbahnen die Gleise weinternutzen und haben bereits eine – aussichtsreiche – Klage angekündigt.

■ **Die gänzlich untaugliche Filderplanung:** Die sogenannte Antragstrasse mit ihrem Mischverkehr auf S-Bahn-Gleisen und einem Flughafenbahnhof in 27 Meter Tiefe wurde vom Konzernbevollmächtigten der Bahn, Eckart Fricke, selbst als »komischen Schlenker« bezeichnet. Das EBA verweigert die Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens seit mehr als 16 Jahren.

■ Hinzu kommen **Verzögerungen durch Baufirmen**, die ihren Auftrag zurückgegeben haben oder insolvent wurden, Baustopps als Folge von **Planungsfehlern, statischen Problemen** oder **stümperhaft ausgeführten Baumaßnahmen**. Nicht zu vergessen: **Beinahe-Katastrophen** wie die bisher drei Zugentgleisungen an einer für Stuttgart 21 neu eingebauten Weiche.

Stuttgart 21 ist in jeder Hinsicht gescheitert. Ein Ausstieg aus dem Projekt ist überfällig. Und er ist finanziell sowie rechtlich möglich und sinnvoll.

»Die Überprüfung der Kosten müsste durch eine Überprüfung des Nutzens ergänzt werden. Das Ergebnis wäre, dass S 21 volkswirtschaftlich nicht zu rechtfertigen ist und eine gigantische Verschwendung von Steuermilliarden darstellt.«

Prof. Dr.-Ing. Gert Marte,
Verkehrswissenschaftler

TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

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

TUNNELA B B L I C K

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 28 • 24. JANUAR 2013



»Verträge unkündbar, Ausstiegskosten riesig!« Deshalb müsse Stuttgart 21 trotz Kostenexplosion und gravierender technischer Mängel weitergebaut werden. So lautet das Totschlagargument der Bahn. Und die Aufsichtsräte des Konzerns sowie die S-21-Projektpartner haben bislang mitgespielt. Statt nachzufragen, haben sie den Aussagen des Bahnvorstands unkritisch Glauben geschenkt und sich über Jahre mit bunten Präsentationsfolien abpeisen lassen. Doch im Dezember 2012

musste die Bahnspitze immense Kostensteigerungen zugeben. Seitdem kommt die Wahrheit nach und nach ans Licht. Und es ist kein Strohfeuer, diesmal brennt es lichterloh! Selbst Projektbefürworter zeigen sich betroffen angesichts der jahrelangen Hinhalte- und Verschleierungstaktik des Konzerns. Dieser pocht aber weiter auf eine »Projektförderpflicht« und warnt vor gigantischen Kosten eines Ausstiegs. Doch das sind leere Drohungen. Die Bahn steht mit dem Rücken zur Wand.

© Benicce – Fotolia.com

Nichts wie raus!

Ein Ende der Kostenexplosion beim Großprojekt Stuttgart 21 ist nicht abzusehen. Die nun von der Bahn offenbarten Gesamtkosten von 6,8 Mrd. Euro einschließlich Risiken halten Gutachter für viel zu niedrig, denn die wesentlichen Baumaßnahmen haben noch gar nicht begonnen. Inzwischen wird bahnnintern sogar von 10,7–11,3 Milliarden ausgegangen. Es ist vollkommen unklar, wer diese Kosten übernehmen soll. Damit ist die Finanzierung geplatzt und eine zentrale Vertragsgrundlage entfallen.

Die Leistungszusagen von Stuttgart 21 wurden als haltlos widerlegt: In Wirklichkeit würde der Bau des Tiefbahnhofs zu einem unzulässigen (genehmigungspflichtigen) Rückbau der Bahninfrastruktur führen. Ganz abgesehen davon, dass die Fertigstellung des Projektes gänzlich ungewiss ist: Die Bahn hat weder das Grundwassermanagement noch den Brandschutz im Griff, das Bahnhofsdach ist einsturzgefährdet, das künftige Bahnhofsgelände im Tiefbahnhof nach europäischem Recht nicht zulässig. Bereits heute ist der Nahverkehr durch die vorbereitenden Maßnahmen für das Großprojekt stark eingeschränkt und es gibt keinerlei genehmigte

Pläne für den Filderbereich. Dies alles wird die Kostenexplosion weiter vorantreiben – der neue Berliner Flughafen lässt grüßen.

Der Ausstieg ist vertraglich möglich

Dennoch verweisen die Projektbetreiber gebetsmühlenartig auf ihre angebliche Projektförderpflicht und unkündbare Verträge. Dabei hielten schon die Unterzeichner des Finanzierungsvertrags einen Ausstieg aus Stuttgart 21 für möglich und haben diesen Fall eindeutig geregelt. In § 2 Abs. 2 des Vertrages heißt es:

■ »Kann [...] die Finanzierung nicht sichergestellt werden, wird das Projekt qualifiziert abgeschlossen.«

■ Dieser qualifizierte Abschluss umfasst die »Herstellung eines verkehrssicheren Betriebszustandes, der Verkehrsleistungen in dem Zustand, wie sie vor Beginn des Projektes möglich waren, ermöglicht.«

■ Die Kosten werden »von den EIU [Bahn] zu 60 % und vom Land zu 40 % getragen.«

Fazit: Die Finanzierung ist gescheitert. Daher kann der Einstieg in den Ausstieg sofort beginnen.

Der Ausstieg ist rechtlich zwingend erforderlich

Der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG ist gesetzlich verpflichtet, die Tätigkeit des Bahnvorstands – wie es im Aktiengesetz heißt – angemessen zu »überwachen«, Misswirtschaft aufzudecken und gegebenenfalls zu unterbinden. Für die Sorgfaltspflicht und Verantwortlichkeit von Aufsichtsratsmitgliedern gilt insbesondere:

Bei schuldhaften Pflichtverletzungen haften sie persönlich und müssen entstandene Schäden ersetzen. Außerdem können Aufsichtsräte

wegen Untreue strafrechtlich zur Verantwortung gezogen werden.

Der Bahnvorstand verweist stereotyp auf die »vertraglich fixierte Pflicht zur Ausführung«. Er hat öffentlich verkündet, dass die Bahn 1,1 Mrd. an weiteren Mehrkosten, die durch eigene Fehlplanung entstanden seien, selbst tragen und Stuttgart 21 realisieren wolle. Damit ist aber schon jetzt die von Bahnchef Rüdiger Grube festgelegte »Sollbruchstelle« über-

Die bekanntesten Fakten sind »so kritisch, dass das Projekt ökonomisch nicht mehr vertretbar ist.«

Christian Böttger, Ökonomieprofessor an der HTW Berlin und Sachverständiger für den Schienenverkehr

Fortsetzung Rückseite →

schritten, ab der das Projekt für die Bahn nicht mehr wirtschaftlich sei.

Kein Wunder, dass sich der Aufsichtsrat nun zielt, diese Kostensteigerung einfach durchzuwinken. Die »schuldhafte Pflichtverletzung« ist in greifbare Nähe gerückt, die persönliche Haftung scheint nicht mehr ausgeschlossen. In der Berliner Bahnzentrale »brennt die Hütte«.

»Angesichts der nicht zu schließenden Finanzierungslücke und der weiteren finanziellen und sonstigen Risiken des Projekts ›Stuttgart 21‹ erscheint die Beendigung des Projekts für den Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG unausweichlich. Die Vorteile der Beendigung überwiegen deutlich. Die Beendigung ist erforderlich, um die Deutsche Bahn AG und die Mitglieder des Aufsichtsrats ganz persönlich von Schäden in unabsehbarer Höhe zu bewahren. Die Deutsche Bahn AG kann das Projekt vertragskonform beenden [...]. Die Beendigung ist für die Deutsche Bahn AG wirtschaftlicher als seine Fortsetzung [...]. Die Mitglieder des Aufsichtsrats sollten sich bei ihrer Entscheidung nicht [...] beeinflussen lassen [...]. Sie sollten sich auch nicht darauf verlassen, dass ihre etwaige zivilrechtliche Haftung von ihren Haftpflichtversicherungen abgedeckt ist [...].«

Aus der gutachterlichen Stellungnahme von Rechtsanwalt Arne Maier zu der Frage, mit welchen rechtlichen Konsequenzen die Mitglieder des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG im Falle einer Fortsetzung von Stuttgart 21 zu rechnen hätten.

In ihrer Not betreiben die DB-Planer nun abenteuerliche Rechenspielen, um wenigstens auf dem Papier eine halbwegs »ausgeglichene« Kosten-Nutzen-Bilanz behaupten und so die Wirtschaftlichkeit des Projekts belegen zu können: Höhere Mieteinnahmen und angehobene Trassen- und Stationsgebühren sollen es richten. Für die DB sei hier »ausschließlich der

betriebswirtschaftliche Nutzen relevant«, die Bewertung des volkswirtschaftlichen Nutzens sei Sache des Bundes.

Die von der Bahn entdeckten neuen Kostenrisiken von 1,2 Mrd. Euro sind dabei noch nicht einmal berücksichtigt. Denn diese sollen Stadt, Region und Land tragen. Die jedoch lehnen eine Kostenübernahme über das im Finanzierungsvertrag bereits Vereinbarte hinaus entschieden ab. Und eine »weitere Dynamisierung«, wie die Bahn zu sagen pflegt, ist nicht ausgeschlossen: Bei 12 Mrd. liegt im Augenblick das Höchstgebot! **Der Aufsichtsrat der Bahn wäre also gut beraten, die Reißleine zu ziehen und die Übernahme der Mehrkosten nicht zu genehmigen.**

Das Ausstiegskosten-Märchen

Die Kostenlüge bei Stuttgart 21 basiert auf zwei Pfeilern: Einerseits wurden die Kosten für das Projekt von Anfang an systematisch kleingerechnet, andererseits werden angebliche »Ausstiegskosten« maßlos übertrieben: Man zahle Milliarden »für nichts«. Hatten die Projektbefürworter auf Wahlplakaten zur Volksabstimmung 2011 noch mit Kosten in Höhe von 1,5 Milliarden Euro gedroht, sprach Bahnvorstand Volker Kefer im Dezember bereits von 2 Milliarden. SPD-Fraktionschef Claus Schmiedel wusste gar von 3 Milliarden Euro und FDP-Mann Hans-Ulrich Rülke versuchte mit Ausstiegskosten in Höhe von 5 Milliarden Aufmerksamkeit zu erregen. Alle diese Angaben erfolgten ohne jeglichen sachlichen Beleg bzw. »Pi mal Auge«, so Schmiedel wörtlich. Dabei hatte die Bahn im Herbst 2010 noch Ausstiegskosten von ca. 500 Mio. behauptet. Auch hier also eine wundersame Kostensteigerung!

Schon der Begriff »Ausstiegskosten« ist irreführend, denn er suggeriert, es seien Zahlungen zu leisten, um sich von Stuttgart 21 freizukaufen. Diese Kosten würden nur im Falle eines Projektabbruchs entstehen. Gerne wird auch vor angeblichen Schadensersatzforderungen in exorbitanter Höhe gewarnt. Nach gültiger

Rechtsprechung stellt sich die Kostenfrage freilich weit weniger dramatisch dar:

■ Im Falle einer Auftragskündigung steht dem beauftragten Unternehmen die vereinbarte Vergütung zu, abzüglich der durch die Kündigung eingesparten Kosten für Arbeit, Materialien und Maschinen. Ihm verbleibt sein Anspruch auf »entgangenen Gewinn«. Dessen Höhe muss der Auftragnehmer schlüssig nachweisen.

■ Für sonstige Schadensersatzforderungen fehlt jede rechtliche Grundlage.

■ Die anteiligen Planungskosten sowie die Kosten für bisher erbrachte Arbeiten müssen der Bahn jedoch erstattet werden – auch wenn der Abriss des Nord- und Südflügels, die Rodungen im Schlossgarten und das Ausheben einer Baugrube am Bahnhof voreilig und vor der vollständigen planrechtlichen Genehmigung aller Teile des Projekts erfolgten.

Ein Sonderfall stellen die Quersubventionen an die Bahn dar, die ganz oder teilweise gegen geltendes Recht verstoßen und zurückgezahlt werden müssen:

■ Kauf der erst nach Inbetriebnahme von Stuttgart 21 frei werdenden Grundstücke durch die Stadt Stuttgart, Bezahlung im Jahre 2001 als zinsloses Darlehen (Kaufpreis plus Zinsen: bis heute 800 Mio. Euro)

■ Bestellung und Bezahlung von »Meherverkehr in Zusammenhang mit Stuttgart 21« im Jahre 2001 (300 Mio. Euro)

■ Direkte Zahlung des Flughafens zur »Verbesserung der Wirtschaftlichkeit« im Jahre 2008 (112 Millionen Euro)

Diese Rückabwicklungen sind nicht vermögenswirksam, stellen also keine »Kosten« dar – von »Ausstiegskosten« ganz zu schweigen. ■

TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

Konto-Nr.: 7 020 627 400

BLZ 430 609 67, GLS-Bank

Kontoinhaber: Umkehrbar e. V.

Stichwort: Tunnelblick

Hauptbahnhof Stuttgart: Gegenwart und Zukunft (Montage: Tunnelblick)



TUNNEL BLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 29 • 14. FEBRUAR 2013

Verantwortlich

Diese Personen haben es in der Hand, Stuttgart 21 zu beenden, bevor noch mehr Schaden angerichtet wird. Es ist allerhöchste Zeit!



Angela Merkel

Bundeskanzlerin, will mit Stuttgart 21 die »Zukunftsfähigkeit Deutschlands« beweisen – selbst wenn es ein unsinniges und unwirtschaftliches Großprojekt auf Kosten der Steuerzahler ist.



Peter Ramsauer

Bundesverkehrsminister, hat den Bundestag über den Finanzierungsvertrag zu Stuttgart 21 belogen und zahlreiche Ausnahmegenehmigungen erlassen, die das Projekt erst möglich machen.



Rüdiger Grube

Bahnchef, selbsternannter »ehrbarer Kaufmann«, persönliches Motto: »Cäsh in the Täsch is the Name of the Game«, behauptete, bei Kosten über 4,7 Mrd. Euro sei das Projekt unwirtschaftlich.



Volker Kefer

Bahn-Technikvorstand, Erfinder des Wortes »Datenraum«, verweigert Öffentlichkeit und Projektpartnern jeglichen Einblick in das Projekt, wusste schon frühzeitig über die Kostenexplosion Bescheid.



Winfried Kretschmann

Erster grüner Ministerpräsident, versteckt sich weiter hinter einer längst gegenstandslosen Volksabstimmung, anstatt die Konsequenzen aus den Rechtsbrüchen und Täuschungen bei S 21 zu ziehen.



Winfried Hermann

Landesverkehrsminister, langjähriger Gegner des Projekts, hält dennoch Fakten über die mangelnde Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs zurück und unterwirft seine Überzeugungen dem Machterhalt.



Nils Schmid

Minister für Finanzen und Wirtschaft, eingefleischter Autolobbyist, hat der Bahn die Rodung des Mittleren Schlossgartens ohne jede sachliche Notwendigkeit »gestattet«.



Fritz Kuhn

Stuttgarter OB, erklärte bei seinem Amtsantritt, dass die Landeshauptstadt bei Stuttgart 21 keine Mehrkosten übernehme: »Mir gäbet nix.« Wo bleiben die Konsequenzen?

Das Stuttgart-21-Kartell

Seilschaften, Lobbyisten, Handlanger & Helfershelfer



Claus Schmiedel

SPD-Landesfraktionsvorsitzender, fanatischer Kämpfer für Stuttgart 21, behauptete gar, auf dem Projekt liege »Gottes Segen«, berechnete gigantische 3 Mrd. Ausstiegskosten »Pi mal Daumen«.



Peter Hauk

CDU-Fraktionsvorsitzender im Landtag, vehementer S-21-Befürworter, ist der Meinung, ob Stuttgart 21 »jetzt 10 oder 15 Milliarden kostet«, könne »Baden-Württemberg wurscht sein«.



Thomas Bopp

Regionalpräsident, Drahtzieher im Hintergrund, behauptet unverdrossen, dass der Rückbau des Stuttgarter Bahnhofs große Vorteile für den Regional- und S-Bahn-Verkehr bringe.



Georg Fundel

Geschäftsführer des Flughafens Stuttgart, überwies der Bahn 2008 ohne Gegenleistung 112 Mio. Euro Steuer-gelder als »Zuschuss zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeitsrechnung von S 21«.



Wolfgang Dietrich

Sprecher des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm, dementiert schneller als sein Schatten, verschlingt mit seinem »Kommunikationsbüro« im Jahr 1,6 Millionen Euro an Steuer-geldern.



Wolfgang Molitor

Stellvertr. Chefredakteur der Stuttgarter Nachrichten; ohne die jahrelange tendenziöse Berichterstattung der Stuttgarter Presse hätte das Murks-Projekt niemals durchgesetzt werden können.

Karriererisiko »Stuttgart 21« – eine kleine Chronologie des Scheiterns und Versagens

- **Erwin Teufel**
Ehemaliger Ministerpräsident Baden-Württembergs
- **Heinz Dürr**
Ehemaliger Vorstandsvorsitzender der DB AG
- **Hartmut Mehdorn**
Ehemaliger Chef der Deutschen Bahn
- **Günther H. Oettinger**
Ehemaliger Ministerpräsident Baden-Württembergs
- **Wolfgang Drexler**
Ehemaliger Projektsprecher von Stuttgart 21
- **Stefan Mappus**
Ehemaliger Ministerpräsident Baden-Württembergs
- **Tanja Gönner**
Ehemalige Verkehrsministerin Baden-Württembergs
- **Heribert Rech**
Ehemaliger Innenminister von Baden-Württemberg
- **Udo Andriof**
Ehem. Regierungspräsident und S-21-Projektsprecher
- **Siegfried Stumpf**
Ehemaliger Polizeipräsident von Stuttgart
- **Herbert Müller**
Ehemaliger Präsident der IHK Region Stuttgart
- **Wolfgang Schuster**
Ehemaliger Stuttgarter Oberbürgermeister

Endstation Stuttgart 21 – bitte alle aussteigen!

Kundgebung und Demonstrationzug zum Schlossgarten

Samstag, 23.2.2013, 13:30 Uhr, Stuttgart, Schlossplatz

Mit: Franz Alt, Joe Bauer, Brigitte Dahlbender, Peter Pätzold, Hannes Rockenbauch

Politische Matinée im Kulturzentrum Dieselstraße

Arno Luik: Stuttgart 21 und das Versagen der Politiker
So., 24.2.2013, 11:00 Uhr, Esslingen, Dieselstraße 26

Tunnelblick unterstützen

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

TUNNELA B B L I C K

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 30 • 28. FEBRUAR 2013



Betrug

»Wenn Kosten so explodieren wie bei Stuttgart 21 oder anderen Großprojekten, dann kann es dafür nur zwei Gründe geben: Entweder Unfähigkeit der Verantwortlichen oder bewusste

Täuschung, also Betrug. Bei Stuttgart 21 riecht es sehr nach Betrug. Die Wahrheit war das erste Opfer von Stuttgart 21.« (Franz Alt, Stuttgart, 23.2.2013)

Vorstand und Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG haben ihre Glaubwürdigkeit endgültig verspielt. Damit befinden sie sich in bester Gesellschaft: Gegen die Topmanager fast jedes großen deutschen Konzerns hat es in den letzten Jahren Ermittlungsverfahren wegen Untreue, Verstößen gegen das Aktiengesetz, Kartellvergehen und andere Straftaten gegeben. Und die Bahn bildet hier leider keine Ausnahme: Schon der Vorgänger von Bahnchef Rüdiger Grube, Hartmut Mehdorn, musste seinen Hut nehmen, weil er seine Mitarbeiter und deren Angehörige in großem

Stil ausspionieren ließ. Und Grube? Hat sich unter seiner Leitung bei der Bahn grundsätzlich etwas geändert?

Die Geschäftspolitik der Deutschen Bahn AG ist nach wie vor kritik- und fragwürdig. Bei der Durchsetzung des Projekts Stuttgart 21 übertreffen Lug und Betrug jedoch alles bisher Dagewesene. Nicht allein der Bahnvorstand hat der Öffentlichkeit die ihm bekannten Probleme, Risiken und Kostensteigerungen konsequent verschwiegen. Auch der Aufsichtsrat war frühzeitig informiert. Er hat »dichtgehalten«, das Projekt unter Missachtung sei-

»Nach der jüngsten Kostenexplosion entwickelt sich Stuttgart 21 zum veritablen Wirtschaftskrimi.«
Peter Freytag in Kontext-Wochzeitung, 20.2.2013

ner Kontrollaufgabe durchgewunken und damit widerrechtliche Vertragsabschlüsse befördert. Ohne tatkräftige Unterstützung der S-21-Projektpartner und ohne die politische Rückendeckung durch die CDU-geführten Landesregierungen und die Bundesregierung wäre dieses Vorgehen nicht möglich gewesen.

Der Bahnvorstand, der Bahn-Aufsichtsrat, die Politik: Sie alle wussten Bescheid. Sie alle haben mitgespielt. Sie alle haben die Öffentlichkeit betrogen. Seit Jahren. Mit leidenschaftlichen Beteuerungen, dass wirklich alles in Ordnung sei – und mit einem Lächeln.

Fortsetzung →

Der Bahnvorstand: »Cäsh in se Täsck«

Am 12. Dezember 2012 setzte der Vorstand der Deutschen Bahn AG den Aufsichtsrat des Konzerns über Kostensteigerungen von über 2 Milliarden Euro in Kenntnis. Die Gesamtkosten von Stuttgart 21 würden sich auf bis zu 6,8 Milliarden erhöhen. Seit diesem Offenbarungseid stehen Bahnchef Rüdiger Grube und Technikvorstand Volker Kefer massiv unter Beschuss. Beide sehen sich schwerwiegenden Vorwürfen ausgesetzt: Sie hätten gar nicht, unzureichend, zu spät und nicht in der gebotenen »Tiefe« informiert – weder die Projektpartner noch den Aufsichtsrat, geschweige denn die Öffentlichkeit. Bis zum heutigen Tag verfolgt der Bahnvorstand bei Stuttgart 21 eine Desinformationsstrategie: Probleme, Risiken und Kostensteigerungen werden systematisch unter Verschluss gehalten, unter den Teppich gekehrt, kleingeredet und verschleiert. Trotz intern längst bekannter Kostensteigerungen hat der Bahnvorstand der Öffentlichkeit über Jahre hinweg falsche Zahlen präsentiert und dabei stets versichert, dass der Kostendeckel eingehalten würde – man habe sogar noch einen Puffer. Auf Basis dieser verfälschten Angaben wurde 2009 der Finanzierungsvertrag geschlossen. Auch der Volksabstimmung lagen falsche Kostenangaben zugrunde.

Um welche neue Information zu Stuttgart 21 es sich in den vergangenen Jahren auch immer handelte: Erst nachdem diese bereits öffentlich geworden war, hat sie auch der Bahnvorstand – widerstrebend – zugegeben. »Ich informiere grundsätzlich erst dann, wenn ich genau weiß, worüber ich rede«, verbrämt Volker Kefer seinen fragwürdigen Umgang mit der Wahrheit. Sogar den S-21-Projektpartnern verweigert der Bahnvorstand bis heute einen detaillierten Einblick in die Projektunterlagen und speist sie mit oberflächlichen Präsentationsvorlagen oder einem »Datenraum« ab. Wen wundert es da, dass Stadt und Land seither von einer schweren »Vertrauenskrise« sprechen?

Strafanzeige gegen Grube und Kefer

Selbst ihren Aufsichtsrat haben die Bahnvorstände nicht rechtzeitig über die Kostenexplosion bei Stuttgart 21 informiert. Stattdessen haben sie ohne Rechtsgrundlage weitere Bauaufträge erteilt und weiterbauen lassen. Deshalb haben Dr. Eisenhart von Loeper, Rechtsanwalt und Sprecher des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21, sowie Dieter Reicherter, ehemaliger Vorsitzender Richter am Landgericht Stuttgart, die Bahnvorstände Rüdiger Grube und Volker Kefer angezeigt. Der

Tatvorwurf der bei der Staatsanwaltschaft Berlin eingegangenen Anzeige lautet: Betrug und Untreue. Die beiden Juristen führen an, dass das Milliardendefizit und damit die weggebrochene Finanzierung des Projekts dem Bahnvorstand seit Anfang Juli 2012 bekannt gewesen seien. Technikvorstand Kefer werfen sie zudem eine Bereicherungsabsicht vor: Dieser habe die gravierende Veränderung der Sachlage auch mit Blick auf seine Vertragsverlängerung im September 2012 verschwiegen. Die ebenfalls vorzeitige Vertragsverlängerung von Bahnchef Grube wurde just in besagter Aufsichtsratssitzung am 12.12.2012 verkündet.

Neuerdings argumentiert Bahnchef Grube, er sei ja erst kurz nach dem Abschluss der Finanzierungsverträge zur DB AG gekommen, hätte also daran gar nichts mehr ändern können, wiewohl er dieses Projekt persönlich nicht in Angriff genommen hätte (SWR 1, 22.2.2012). Damit versucht er offensichtlich, seinen Kopf aus der Schlinge zu ziehen. Denn bereits während der Schlichtung 2010 und lange vor der Volksabstimmung hätte er die Fakten zu Stuttgart 21 offenlegen und als »ehrbarer« Kaufmann die Gesamtfinanzierung klären müssen. Das hat er unterlassen und stattdessen das Projekt weiterbauen lassen.

Der DB-Aufsichtsrat: weggeschaut, dichtgehalten, mitgespielt

In § 111 des Aktiengesetzes heißt es: »Der Aufsichtsrat hat die Geschäftsführung zu überwachen.« Und nach § 116 hat er dies »gewissenhaft und sorgfältig« zu tun. Spätestens seit Bekanntgabe der Kostensteigerung auf 6,8 Milliarden Euro fragen sich sogar die Projektpartner, wie der Auf-



sichtsrat der Bahn dieser Aufgabe eigentlich in den letzten Jahren nachgekommen ist.

Eine Überraschung kann die Kostenexplosion für die Aufsichtsräte jedenfalls nicht gewesen sein: Brigitte Dahlbender, Landesvorsitzende des BUND, erinnerte an ein Gutachten der Münchner Bahnexperten Viereggs & Rößler, das bereits 2008 Kosten von mindestens 6,9 Milliarden Euro vorhergesagt hatte. Der Bahnvorstand könne jetzt nicht so tun, als seien die 2,3 Milliarden »vom Himmel gefallen« (Schwarzwälder Bote, 23.2.2013). Auch der Bundesrechnungshof hatte 2008 schon Kosten über 5,3 Milliarden errechnet. »Wir haben nach ausführlicher Prüfung schon im Herbst 2008 das Parlament und die Bundesregierung darauf hingewiesen, dass die Kostenschätzungen des Ministeriums unrealistisch sind«, erklärte Martin Winter, der Sprecher des Bundesrechnungshofs (BRH), bereits am 15.7.2011 gegenüber der Frankfurter Rundschau. Und in diesen Tagen verkündete der BRH, dass er insbesondere die Aufsichtsräte des Bundes hinsichtlich ihrer Pflichten überprüfen werde.

Aufgeschreckt

»Aufseher im Tiefschlaf«, titelte Peter Freytag daher in der Kontext-Wochenzeitung vom 9./10.2.2013. Denn im Dezember 2012 gaben sich die Aufsichtsräte geradezu demonstrativ überrascht angesichts der Kostenexplosion, verweigerten dem Bahnvorstand unerwartet die Übernahme der Mehrkosten und vertagten die entsprechenden Beschlüsse. Nun lassen die Aufsichtsräte – durch die Debatte aufgeschreckt und verunsichert – sogar prüfen, inwieweit sie persönlich haftbar gemacht werden könnten. Damit gestehen sie im Grunde mögliche Versäumnisse ein!

Zumindest den drei im Aufsichtsrat vertretenen Staatssekretären des Bun-



des – Hans Bernhard Beus aus dem Finanzministerium, Bernhard Heizer aus dem Wirtschaftsministerium und Michael Odenwald aus dem Verkehrsministerium – wurde die Sache offensichtlich zu riskant. In einem internen Dossier des Bundesverkehrsministeriums weisen sie darauf hin: »Die Argumente, eine weitere Finanzierung nicht abzulehnen, sind zu schwach.«



Und sie merken vielsagend an, die von der DB ermittelten Mehrkosten seien »nur teilweise belastbar und keineswegs abschließend« (Stern, 5.2.2012).

Nach Informationen des Tagesspiegels rückt auch die Verkehrsgewerkschaft EVG, die sich bislang neutral verhalten hat, vom Projekt ab (18.2.2013). EVG-Vorsitzender und stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender Alexander Kirchner gab öffentlich bekannt, dass die Chancen auf eine Zustimmung des Aufsichtsrates zu den Mehrkosten nur noch 50 % betragen würden.

Der Aufsichtsrat wusste Bescheid

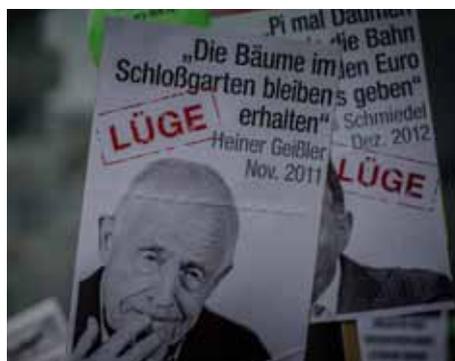
Beim Versuch, sich persönlich aus der Schusslinie zu bringen, kam den Aufsichtsratsmitgliedern sicher gelegen, dass Öffentlichkeit und Medien sich auf den Bahnvorstand und insbesondere auf Technikvorstand Kefer einschossen. Doch die-

ser wehrt sich dagegen, dass er nun von allen Seiten zum Sündenbock gemacht wird: Land und Stadt hätten schließlich das Projekt einst unbedingt gewollt, nicht die Bahn. Er selbst sei von Stuttgart 21 »nicht sehr überzeugt« und man habe den Aufsichtsrat stets frühzeitig informiert (StZ, 20.2.2013). Nur einen Tag später wird nachgewiesen: Der Aufsichtsrat wusste tatsächlich Bescheid!

Journalisten des ARD-Politmagazins »Monitor« haben am 21.2.2013 aufgedeckt, dass schon in der Vergangenheit Kostenexplosionen nicht nur ignoriert, sondern in geradezu betrügerischer Absicht verschleiert oder schöngerechnet worden waren. Der Aufsichtsrat hätte nach den »Monitor« vorliegenden Dokumenten »wohl schon Jahre zuvor bei der Kostenexplosion eingreifen müssen«. Im März 2009 unterschrieben Stadt, Land und Bahn ein Finanzierungsabkommen über insgesamt 4,5 Milliarden Euro. Laut Vermerk für den Aufsichtsrat stand fest, dass ein Betrag von 4,9 Milliarden Euro schon 2009 »implizit Beschlussgegenstand in den Gremien des DB-AG-Konzerns war«. Die darin gegenüber früheren Planungen enthaltenen Kostensteigerungen um eine Milliarde Euro sollten seinerzeit durch »Einspar- und Optimierungspotenziale« in Höhe von knapp 900 Millionen Euro aufgefangen werden. Laut Gutachten war dem Aufsichtsrat schon damals bekannt, dass die erhofften Einsparungen »nicht auf einer vertieften Planung, sondern nur auf einer groben Kostenschätzung« beruhten. Das 20-köpfige Aufsichtsgremium entschied sich jedoch offensichtlich dafür, wegzuschauen, zu schweigen und das Projekt einfach durchzuwinken. Mögliche Strafanzeigen und Regressforderungen dürften den Aufsichtsratsmitgliedern vermutlich schon jetzt schlaflose Nächte bereiten.

Die Politik: Machterhalt vor Vernunft und Recht

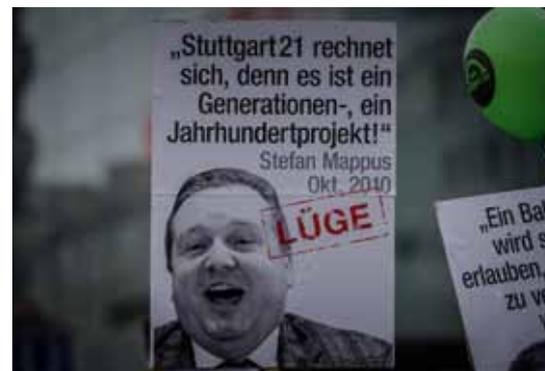
Der unverantwortliche Umgang mit Kostenrechnungen, Risiken und Problemen geschah mit Billigung und Rückendeckung der Projektpartner sowie der CDU-geführten Landesregierungen Baden-Württembergs. Und er setzt sich fort – nun sogar offen mit finanzieller und



rechtlicher Absicherung durch die Bundesregierung.

Nur ein »städtebauliches Projekt«

Dabei gab es in den Jahren zuvor durchaus kritische Stimmen und massive Einwände des Bundes gegen Stuttgart 21. Bereits im Oktober 2006 schrieb der Jurist Gerald Hörster im Auftrag des damaligen Bundesverkehrsministers Wolfgang Tiefensee (SPD) an den Verkehrsclub Deutschland (VCD): »Bei Stuttgart 21 handelt es sich nicht um ein Projekt des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege, sondern vorrangig um ein städtebauliches Projekt. Denn auch ein oberirdischer Kopfbahnhof kann die verkehrlichen Funktionen für den Eisenbahnknoten Stuttgart erfüllen.«



Und es sei »zudem ein Anliegen des Bundes als Eigentümer der Deutschen Bahn AG (DB AG), dass »Stuttgart 21« für die DB AG wirtschaftlich ist.« Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung habe aber bisher eine »erhebliche Unterdeckung« ergeben. Bund und Land hätten »Einvernehmen, dass der Bund die Vorschläge, die nach den Angaben von Land und DB AG eine positive Wirtschaftlichkeit des Projektes herbeiführen sollen, von einem externen Gutachter intensiv prüfen lässt.«

Oettinger verheimlicht Kostensteigerungen – und unterschreibt

Auch Günther Oettinger (CDU), damals Ministerpräsident von Baden-Württemberg, wusste im Vorfeld der Vertragsunterzeichnung Bescheid: Landesbeamte hatten Gesamtkosten in Höhe von 4,9 Mrd. Euro für Stuttgart 21 berechnet. Der Ministerpräsident verbat sich jedoch neue Kostenberechnungen mit dem Vermerk, entsprechende Zahlen seien »in der Öffentlichkeit schwer kommunizierbar«. Ungeachtet der völlig unzureichenden Beurteilungsgrundlage der Fakten und im Wissen um absehbar höhere Gesamtkosten unterzeichneten Günther Oettinger und Bundesverkehrsminister Tiefensee zusammen mit den Projektpartnern die Finanzierungsverträge. Als Projektkosten wurden



3,076 Mrd. Euro angegeben. Schon beim Abschluss der Verträge wurde die Öffentlichkeit also vorsätzlich getäuscht.

Eigenwirtschaftlichen Projekt oder gesamtstaatliches Interesse?

Und wie reagiert die Bundespolitik auf die nun von der Bahn öffentlich zugegebenen Kostensteigerungen in Milliardenhöhe? Peter Ramsauer (CSU), der derzeitige Bundesverkehrsminister, betont weiterhin, Stuttgart 21 sei ein »eigenwirtschaftliches Projekt der Deutschen Bahn AG« und Mehrkosten müssten von Stadt und Land getragen werden. Diese lehnen eine Übernahme von Mehrkosten aber (bislang) entschieden ab. Da erstaunt es schon, dass Wolfgang Schäuble – der Sparkommissar der Europäischen Union, der von anderen ständig Haushaltsdisziplin fordert – bei Stuttgart 21 auf einmal ein »gesamtstaatliches« Interesse entdeckt haben will. Trotz absehbarer Mehrkosten in Milliardenhöhe pflichtet er der Kanzlerin bei: »Stuttgart 21 wird gebaut.« (23.2.2013) Dabei verlangt die Vorschrift des § 266 des Strafgesetzbuches »von demjenigen, der ein fremdes Vermögen zu betreuen hat, sparsames und wirtschaftliches Handeln«. Und nach § 283 des Strafgesetzbuches wird derjenige »mit Freiheitsstrafe bis zu fünf Jahren oder mit Geldstrafe bestraft, der bei drohender Zahlungsunfähigkeit durch unwirtschaftliche Ausgaben übermäßige Beträge verbraucht oder schuldig wird.« Der Verkehrsexperte Prof. Heiner Monheim kritisiert dies folgerichtig als Geldverschwendung für ein unsinniges Großprojekt: »Minister Schäuble wird seinem Auftrag als Finanzminister in keiner Weise gerecht, wenn er fordert,

das Geld weiter mit vollen Händen zum Fenster rauszuschmeißen, statt die Chance für eine massive Einsparung und erhebliche Haushaltssanierung zu nutzen.« (www.sonnenseite.com, 24.2.2013)

Teurer »Schutzschirm« für die Kanzlerin

Bundeskanzlerin Merkel, die sich 2010 gar zu der völlig absurden Behauptung verstieg, die »Zukunftsfähigkeit Deutschlands« entscheide sich an Stuttgart 21, zeigte kurzfristig wieder etwas mehr Realitätssinn und ließ vermelden: Sie stehe weiterhin zu dem Projekt, dieses müsse sich aber rechnen und wirtschaftlich sein. Allerdings war das wohl nicht mehr als ein Ablenkungsmanöver. Denn während die S-21-Gegner bereits das Totenglöcklein für das Projekt läuten, hat das Kanzleramt auf Weisung von Angela Merkel die Linie ausgegeben, dass Stuttgart 21 keinesfalls vor der Bundestagswahl gestoppt werden dürfe. Die vermeintliche Ruhe im Wahlkampf ist der Kanzlerin 2 Milliarden Euro wert, mit denen sie das Projekt – ungeachtet aller Wirtschaftlichkeitsfragen – nun stützen will. Eine teuer erkaufte Wahlkampfstrategie der CDU auf Kosten der Steuerzahler!

Durch die Zusage der Milliardenbeträ-

**»Irrtümer werden erst dann zu Fehlern, wenn man sich weigert, sie zu korrigieren.«
(J. F. Kennedy)**

☞ TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

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

ge soll der Aufsichtsrat allen Fakten zum Trotz dazu bewegt werden, Anfang März für den Weiterbau zu stimmen. Damit will die Bundeskanzlerin zugleich die Bahnaufsichtsräte von einer möglichen Haftung freistellen – ein ungeheuerlicher Vorgang! Denn diese direkte Einflussnahme stellt einen klaren Gesetzesverstoß dar, besagt doch § 117 Aktiengesetz eindeutig: »Wer vorsätzlich unter Benutzung seines Einflusses auf die Gesellschaft ein Mitglied des Vorstands oder des Aufsichtsrats, einen Prokuristen oder einen Handlungsbevollmächtigten dazu bestimmt, zum Schaden der Gesellschaft oder ihrer Aktionäre zu handeln, ist der Gesellschaft zum Ersatz des ihr daraus entstehenden Schadens verpflichtet.«

Nicht am Parlament vorbei

Merkels Zusage wäre allenfalls dann zulässig, wenn das Projekt in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen würde. Dies würde jedoch die Zustimmung des Parlaments voraussetzen – und dafür gibt es keinerlei sachlichen Grund und kaum eine Aussicht auf Erfolg: Denn nach der Bundes-FDP zweifelt laut »Bild am Sonntag« (24.2.2013) nun selbst die Bundes-SPD am Tiefbahnhof. Martin Burkert, bahnpolitischer Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion, äußert, es stehe »50 zu 50, ob S 21 gebaut wird«. Und: Nach Berechnungen aus Bahnkreisen könne »der Bahnhof so-

gar bis zu neun Milliarden kosten«. Nur wenn dadurch keine anderen Infrastrukturprojekte der Bahn verhindert werden, dürfe Stutt-

gart 21 kommen. Es darf also bezweifelt werden, dass das Parlament Angela Merkel hier folgt. Dies auch angesichts der Tatsache, dass es bei den bisher offiziell eingestandenen 2,3 Milliarden Mehrkosten mit Sicherheit nicht bleiben wird. Der Berliner Hauptstadtflughafen lässt grüßen.

Diese unheilige Allianz der Manager, Aufsichtsräte und Politiker ist nicht nur skandalös, sie ist ein Angriff auf rechtsstaatliche und aktienrechtliche Prinzipien. Kein Wunder, dass mittlerweile Strafanzeige gegen den Bahnvorstand gestellt wurde und die Gruppe »Juristen zu Stuttgart 21« den Aufsichtsräten und politischen Verantwortlichen mit Klage droht. Zu Recht: Stuttgart 21 ist Betrug auf der ganzen Linie!

☞ - Alle Fotos in diesem Tunnelblick:
© 2012 Thomas Iglar und fluegel.tv

TUNNELBLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 31 • 14. MÄRZ 2013

In Stuttgart vergräbt die Deutsche Bahn AG Milliarden für einen Rückbau des Bahnverkehrs mit Auswirkungen auf den gesamten deutschen Südwesten – Fahrpreiserhöhungen für alle

Bahnutzer drohen. Gleichzeitig verlottern die Bahnhöfe und in der Fläche werden die Gleise abgebaut. Was läuft da schief? Missmanagement? Fehlplanungen? Nein! Die Sache hat System.

Foto: Michael Latz, www.michaellatz.de

Bahn kaputt

Was wurde einst auf die Bundesbahn und ihr Personal geschimpft: eine typische Beamtenbehörde, einfach nicht mehr zeitgemäß – »Dienstleistungswüste« eben. Die Umwandlung des Staatsunternehmens zum DB-Konzern, Privatisierung und geplanter Börsengang sollten einen grundlegenden Wandel herbeiführen. Man versprach frischen Wind, maximale Kundenorientierung, Flexibilität im Bahnbetrieb sowie einen zukunftsorientierten Ausbau des Bahnverkehrs – und zugleich wirtschaftliche Erfolge. Dieser Prozess begann im Jahr 1994 mit der Strukturreform der Bundesbahn zur Deutschen Bahn AG. Der Bund übernahm damals ca. 36 Milliarden Euro Altschulden und machte so einen schuldenfreien Neubeginn für die bundeseigene DB AG möglich. Nach dem Grundgesetz trägt er aber weiterhin die Verantwortung für den Ausbau und Erhalt des Schienennetzes.

Was die Bahn mit unseren Steuergeldern macht

Seitdem ist das operative Geschäft der Deutschen Bahn AG nicht mehr oder zumindest nicht mehr ausschließlich auf die im Grundgesetz vorgegebenen Kernziele ausgerichtet. Dort heißt es in Art. 87e: »(3) Eisenbahnen des Bundes werden als

Wirtschaftsunternehmen in privatrechtlicher Form geführt. Diese stehen im Eigentum des Bundes, soweit die Tätigkeit des Wirtschaftsunternehmens den Bau, die Unterhaltung und das Betreiben von Schienenwegen umfasst [...]. (4) Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei den Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz [...] Rechnung getragen wird.«

Zur Realisierung dieser Aufgaben überweist der Bund Jahr für Jahr Milliarden an Steuergeldern an die Bahn – von 1994 bis 2009 stattliche 86,1 Milliarden Euro. Weitere 61,5 Milliarden flossen über die Bundesländer als sogenannte Regionalisierungsmittel in die Kassen des Konzerns.

Wie passt dazu, dass dieser inzwischen weltweit 800 Tochterunternehmen unterhält? Seit wann werden die Verkehrsbedürfnisse deutscher Bürger beispielsweise durch Minenlogistik in Papua-Neuguinea oder Luftfracht in den USA befriedigt? Für die Risiken dieser fragwürdigen Geschäfte, die die DB AG überall in der Welt betreibt, haften letztlich der deutsche Staat und seine Steuerzahler.

Zeitgleich zur Strukturreform der Bahn wurde der Öffentlichkeit die Idee »Bahnhof 21« präsentiert: Gleich 21 Großstadtbahnhöfe sollten unter die Erde verlegt werden, darunter die in München und Frankfurt.

»Welch ein Irrsinn! Die Bahn macht Gewinn – und Bahnhöfe, Gleise sowie Weichen verlottern. Noch ein größerer Irrsinn ist nur, dass der Bund als Eigentümer tatenlos zusieht.«
(Tagesspiegel, 26.02.13)

Das ist natürlich kein Zufall. Denn bei der Bahn geht es nicht mehr in erster Linie um die Verbesserung des Schienenverkehrs, sondern um

Gewinnmaximierung. Der Verkauf oberirdischer Gleisfelder verspricht der Bahn horrenden Gewinne – den Tiefbahnhof bezahlen die Steuerzahler. Die DB AG, die zu 100 % Eigentum des Bundes ist, macht also auch hierzulande Geschäfte auf Kosten und Risiko der Steuerzahler – und zum Schaden der Bahnfahrer.

Kundenorientierung? Fehlanzeige!

Ein Blick auf die »ganz normale« Geschäftspolitik der DB AG zeigt, dass die Interessen der Bahnkunden allenfalls eine nachgeordnete Rolle spielen. Wie schlecht es um die Kundenorientierung des Unternehmens bestellt ist, lässt sich an der ellenlangen Klageleitanei der Bahnkunden über die alltäglichen Zumutungen ablesen, die sommers wie winters die Zeitungen füllt. Pünktlichkeit, Sauberkeit, Sicherheit und

Fortsetzung Rückseite →

→ Fortsetzung von Seite 1

Komfort sind beim Bahnfahren schon lange nicht mehr die Regel. Selbst Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer stellte 2011 gegenüber der »Passauer Neuen Presse« fest: »Zehn Jahre lang ist gespart worden. Die kaufmännischen Ziele standen zu sehr im Vordergrund, die Interessen der Fahrgäste sind in den Hintergrund gerückt.«

Das Ziel heißt Gewinn

Für die Bahnmanager scheint es nur ein Ziel zu geben: Kohle machen. Jahrelang ist das dank politischer Rückendeckung gut gegangen. Doch nun schaut die Öffentlichkeit den Verantwortlichen auf die Finger. Was dabei ans Licht kommt, riecht nach Untreue durch Verschwendung und zweckfremde Verwendung von Steuergeldern:

■ Jahr für Jahr macht die DB AG Gewinne mit dem Nahverkehr und dem Netzbetrieb. Anstatt diese Gewinne aus Steuergeldern in den weiteren Ausbau des Schienennetzes zu investieren, werden damit in aller Welt Firmen und Beteiligungen aufgekauft. Allein im Jahr 2010 hat die Bahn dafür 7,5 Milliarden Euro ausgegeben.

■ Seit der Strukturreform setzt die Bahn vor allem auf den Ausbau neuer Fernverkehrsstrecken und vernachlässigt dafür den Regional- und Nahverkehr. Um diese Strecken politisch durchzusetzen, werden sie zum Beispiel mit fiktiven Güterzügen »wirtschaftlich gerechnet«. So wurden für die Neubaustrecke München–Ingolstadt–Nürnberg rund 200 Güterzüge prognostiziert, von denen bis heute kein einziger fährt. Wohin die Reise in Wirklichkeit geht, zeigt u. a. der Versuch des Bundesverkehrsministers, Gialiner für den Gütertransport auf der Straße durchzusetzen. Und weil die Tickets im Nahverkehr immer teurer werden, steigen viele »freiwillig« wieder aufs Auto um.

■ Zwischen 1992 und 2010 wurde die Schieneninfrastruktur in Deutschland systematisch abgebaut: Die Betriebslänge des Schienennetzes schrumpfte um knapp 17 %, die Gleislänge um 20 %, Weichen und Kreuzungen wurden um 57 % und Privatgleisanschlüsse um 71 % reduziert.

■ Für Milliarden Euro soll in Stuttgart ein zu kleiner Tiefbahnhof gebaut werden, gleichzeitig vermüllten und verkommen Hunderte Bahnhöfe überall in der Republik. Seit 1994 wurde die Gesamtzahl der

Bahnhöfe um etwa ein Drittel verringert: Tausende Haltestellen und Bahnhöfe wurden geschlossen oder an private Investoren verkauft.

■ 23 Großstädte und Oberzentren werden heute überhaupt nicht mehr vom Fernverkehr bedient, darunter Brandenburgs Landeshauptstadt Potsdam, viele andere Städte in Ostdeutschland und auch Städte wie Bremerhaven, Krefeld oder das baden-württembergische Heilbronn.

■ In die angeblich wichtige Magistrale Paris–Bratislava investiert der Staat Milliarden, kommt aber seinen internationalen Verpflichtungen nicht nach. Im Luganer Vertrag hat sich Deutschland 1996 gegenüber der Schweiz verpflichtet, das deutsche Schienensystem für den Güterverkehr zu verbessern und die Rheinstalstrecke Karlsruhe–Basel bis 2020 viergleisig auszubauen. Sie ist Teil der wichtigen Güterverkehrsverbindung zwischen Nordsee und Mittelmeer. Die Schweiz ist mit dem Bau des Gotthard-Basistunnels im Zeitplan, Deutschland um Jahrzehnte hinterher.

■ Im Schienenbereich hat die DB AG die Mitarbeiterzahl halbiert. Trotz Abbau von Personal und Infrastruktur hat sich der Umsatz des Konzerns verdoppelt. Das zeigt, unter welchem Druck die Beschäftigten heute stehen. Und es erklärt, warum der alltägliche Bahnbetrieb so pannenfällig und wenig kundenorientiert ist.

»Leuchtturmprojekt« Stuttgart 21

Die Bahn brüstet sich gerne damit, der Hauptfinancier von Stuttgart 21 zu sein, verschweigt aber die vielfältigen Zuschüsse und indirekten sowie versteckten Finanzierungsanteile des Landes Baden-Württemberg und der Stadt Stuttgart (vgl. www.unternehmer-gegen-s21.de: »Wer finanziert eigentlich Stuttgart 21?«). Und jetzt sollen auch noch die Mehrkosten auf die Steuerzahler abgewälzt werden.

16 Jahre lang hat die Bahn insgesamt ca. 1,5 Mrd. Euro für die Instandhaltung des Stuttgarter Gleisvorfeldes eingespart, »weil es sich durch den Tiefbahnhof erübrige« (Technikvorstand Kefer). Ehrlicherweise müsste er sagen: Die Bahn hat die dafür erhaltenen Steuermittel eingesackt und anderweitig ausgegeben. Und diese eingesparten Summen rechnet sie nun in dreister Manier auch noch in die Ausstiegskosten ein. Die Vernachlässigung der Instandhaltungspflicht seitens der Bahn trifft aber nicht nur auf den Stuttgarter Bahnknoten zu, sondern scheint ganz allgemein zur betriebswirtschaftlichen Strategie der Bahn zu gehören. So schreibt der Bundesrechnungshof im Juni 2011 in entlarvender Weise: »Für die DB



Mehr Bildimpressionen vom Zustand vieler Bahnhöfe im Land: www.gegenlicht21.de

AG kann es betriebswirtschaftlich sinnvoll sein, ihre Instandhaltungsleistungen an Bahnanlagen soweit zu reduzieren, bis diese Anlagen zu Lasten des Bundes erneuert werden müssen.«

Der Bau von Stuttgart 21 wurde stets mit dem zukünftigen Verkehrsaufkommen begründet, dem der Kopfbahnhof nicht gewachsen sei. Eine glatte Lüge. Denn schon in der S-21-Machbarkeitsstudie von 1994 ging man nur von maximal 35 Zügen in der Stunde für den Tiefbahnhof aus. Trotzdem versprach die Bahn noch 2010 eine Mehrleistung von 37 % gegenüber dem Kopfbahnhof. Dafür bekam sie von der Europäischen Union 114 Mio. Euro an Fördergeld. Zu Unrecht. Inzwischen wurde gegen die Verantwortlichen Strafanzeige wegen Subventionsbetrugs gestellt. Denn verglichen mit dem, was der Kopfbahnhof schon heute leisten könnte, ist Stuttgart 21 nahezu eine Halbierung der Leistungsfähigkeit des Bahnknotens. Mitten in einer der größten Industrieregionen Deutschlands. Finanziert mit Steuergeldern!

Stuttgart 21 ist ein Leuchtturmprojekt der neoliberalen Bahnpolitik der vergangenen 20 Jahre. Wie in einem Brennglas wird sichtbar, worum es tatsächlich geht: um ein gigantisches Projekt zur Umverteilung öffentlichen Eigentums in private Taschen. Das erklärt die Skrupellosigkeit, mit der das Vorhaben durchgesetzt werden soll.

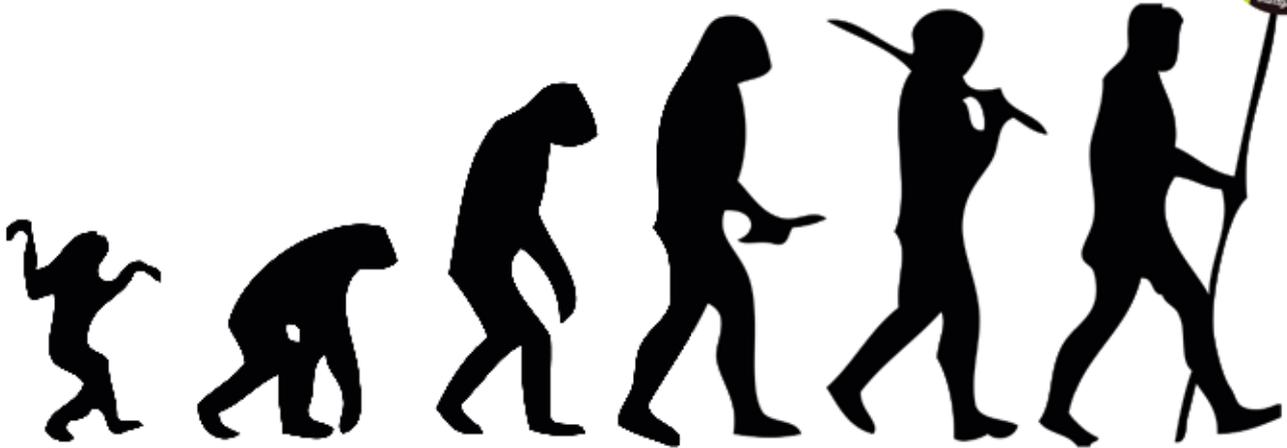
➔ **Lesetipp:** *Deutsche Bahn – Alternativer Geschäftsbericht 2011*
Download: www.bahn-fuer-alle.de

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 32 • 11. APRIL 2013



Stuttgart 21 wird gebaut. Es wird mehr Geld kosten – na, und? ... ein Modernisierungsprogramm sondergleichen ... ein Bahnhof der neuen Generation für eine neue Generation. Deutschland zeigt, was es kann ... Zukunft ist nicht nur denkbar, sondern soll machbar bleiben und Wirklichkeit werden ... ein Beispiel dafür,

wie in anderen Städten Zukunft gebaut werden kann ... ein Entwicklungsschub ..., wie es ihn seit dem späten 19. Jahrhundert nicht mehr gegeben hat ... »Kathedralen der Moderne« ... Zeichen einer neuen deutschen Moderne ...

Aus einem SWR-Kommentar zu Stuttgart 21, März 2013

Fortschritt, welcher Fortschritt?

Fortschritt«, »Zukunft«, »Innovation«, »Moderne« – wann immer Politik und Wirtschaft den Bürgern ein Großprojekt verkaufen wollen, schmücken sie es mit solch hehren Worten. Und das hat auch lange funktioniert. Doch Stuttgart 21 hat diese Rhetorik ins Wanken gebracht. Das vermeintliche Zukunftsprojekt entpuppt sich als über- teurerter, technisch veralteter und leistungsschwacher Minibahnhof aus dem vorigen Jahrhundert, der schon heute den Anforderungen an Komfort, Sicherheit, Nachhaltigkeit und Effizienz nicht mehr genügt. Das hat viele Menschen zum Nachdenken gebracht. Sie fragen sich: Was soll das eigentlich für ein Fortschritt sein, in dessen Namen der Bahnknoten Stuttgart zugrunde gerichtet werden soll – von der weiteren Zerstörung der Stuttgarter Innenstadt und den ökonomischen, sozialen und ökologischen Folgen ganz abgesehen? Können die Mächtigen denn nach Gutdünken bestimmen, was Fortschritt ist?

Fortschritt – doch wohin?

Fortschritt ist zunächst nichts anderes als ein Fort-Schreiten, also eine Veränderung. »Einszweidrei, im Sauseschritt / läuft die Zeit; wir laufen mit«, dichtete einst Wilhelm Busch. Dass sich im Laufe der Zeit

alles verändert, gehört zu den Grunderfahrungen der menschlichen Existenz. Fortschritt, verstanden als das Gegenteil von Stillstand, findet offenbar ständig statt und niemand kann die Zeit stillstehen lassen. Veränderungen sind also unvermeidlich und häufig auch gewollt und willkommen. Doch nicht jede Veränderung ist automatisch auch eine Verbesserung.

Hier ergibt sich ein zweifaches Problem: Zum einen wird Fortschritt im westlichen Kulturkreis fast immer positiv als Vorwärtsschreiten hin zum Besseren verstanden. Zum anderen ist die Bewertung, was besser oder schlechter ist, höchst subjektiv. So haben ein Autolobbyist und ein Tunnelbauer möglicherweise andere Vorstellungen von einem »modernen« Bahnhof als ein Lokführer oder ein gewöhnlicher Bahnreisender. Der Fortschrittsbegriff scheint einer gewissen Beliebigkeit zu unterliegen. Kann also jeder Fortschritt so verstehen, wie es ihm in den Kram passt?

Der kleinste gemeinsame Nenner

Es ist schwierig, allgemeingültige Kriterien für Fortschritt zu definieren – zu vielschichtig ist der Begriff, zu komplex unsere Lebenswirklichkeit. Dennoch können wir versuchen, Minimalbedingungen

zu formulieren. Sind sie nicht erfüllt, ist das ein Zeichen dafür, dass eine bestimmte Veränderung eben keinen echten Fortschritt darstellt. Zumindest diese beiden Bedingungen dürften allgemeine Zustimmung finden:

■ Echter Fortschritt muss der Allgemeinheit zugute kommen und nicht nur einer kleinen Gruppe von Privilegierten. Sonst

wird die Spaltung der Gesellschaft vertieft und Unfreiheit, Unterdrückung, Armut und

Unfrieden nehmen zu. Das dürfte kaum jemand für wünschenswert und für einen Fortschritt halten.

■ Wirklicher Fortschritt schont und schützt unsere natürlichen Lebensgrundlagen. Es kann kein Fortschritt sein, den Ast abzusägen, auf dem wir sitzen. Eine selbstverständliche Forderung, doch die Entscheidungsträger ignorieren sie weiter hartnäckig oder ordnen sie einem angeblich höheren Zweck unter.

Fortschrittsdenken im Neoliberalismus

Im Zeitalter der entfesselten Marktkräfte ist das zentrale gesellschaftliche Leitbild der Homo oeconomicus. Dieser ausschließlich von Wirtschaftlichkeit geleitete Mensch handelt konsequent als Nutzenmaximierer. Er reduziert alle Entscheidungen des

privaten, geschäftlichen und öffentlichen Lebens auf ein Optimierungsproblem: Wähle unter allen Handlungsalternativen diejenige, die den maximalen Nutzen bringt.

Allerdings lebt auch der Homo oeconomicus in einer Welt konkurrierender und widersprüchlicher Zielvorstellungen. Wie kann er da Nutzen und Gewinn überhaupt bewerten? Die Antwort ist so schrecklich wie banal: mit Geld.

Als bestes und fortschrittlichstes Handeln gilt dasjenige, das am meisten Profit abwirft. Indem jeder nur sein eigenes Interesse verfolgt, soll sich angeblich das Beste für alle einstellen. Ob für die Allgemeinheit dann tatsächlich ein Nutzen eintritt oder gar ein Schaden – diese Frage wird erst gar nicht gestellt. Problematisch ist die nur am finanziellen Erfolg orientierte Nutzenrechnung auch deshalb, weil sie gesellschaftliche oder ökologische Risiken und Nebenwirkungen nicht berücksichtigt. Diese sind eben nur schwer oder gar nicht in Geld umzurechnen.

Und der Preis solchen »Fortschritts«? Ist doch egal, solange ihn jemand anderes bezahlt. Nach uns die Sintflut! Oder, wie Bahnchef Grube lapidar meinte: »Cash in de Täsch is the name of the game.« Nach dieser Maxime werden in Aufsichtsräten und Vorständen offenbar Entscheidungen getroffen und hinterher von der Politik bereitwillig abgenickt. Der kurzfristige Bilanzenerfolg, die schnelle Rendite, noch höhere Boni sind das Ziel – und der nächste Wahlkampf steht auch schon vor der Tür. Die Auswirkungen auf die Realwirtschaft und die Lebensumstände eines Großteils der Bevölkerung spielen keine Rolle.

Die »Feinde des Fortschritts«

Wer diese Fehlentwicklungen kritisiert, kann weder auf das Wohlwollen der Geld- und Machteliten hoffen, noch mit der Unterstützung der breiten Masse rechnen. Wird die Kritik dennoch unüberhörbar und lässt sie sich in der Sache nicht entkräften, werden die Kritiker angegriffen, diffamiert und schließlich kriminalisiert. »Wutbürger«, »arbeitssscheues Gesindel«, »Berufsdemonstranten«, »Ewiggestrige«, »Kryptokommunisten«, »Fortschrittsfeinde« – all das sind geläufige Bezeichnungen für Menschen, die sich eigenständiges Denken und verantwortliches Handeln

noch nicht abgewöhnt haben. Denn der Bürger soll sich gefälligst um Arbeit und Konsum kümmern, alle paar Jahre sein Kreuzchen machen und sich im Übrigen ruhig verhalten. Auf gar keinen Fall aber soll er das Handeln der Eliten hinterfragen oder die Dinge gar selbst in die Hand nehmen. Demokratie ist recht und gut, solange sie die Geschäfte nicht stört.

Diese Entwicklung macht deutlich, wo in Wahrheit die Feinde echten gesellschaftlichen und kulturellen Fortschritts sitzen: in Vorständen und Aufsichtsräten, in Redaktionen und Parteigremien, in Industrieverbänden und Ministerien, in der Justiz und in Denkfabriken. Es ist das Netzwerk der Machteliten selbst, das Fortschritt verhindert. Denn dieses dreht sich vorwiegend um sich selbst und seine eigenen Zwecke. Wer einmal dazugehört, gewinnt an Geld, Einfluss, Ansehen und Privilegien – und dies alles will man natürlich behalten. Zur Durchsetzung und Verschleierung dieser Ziele ist die Fortschrittsrhetorik bestens geeignet.

Stuttgart 21 – ein Rückschritt

»Sicher, mobil, pünktlich, preiswert, bequem«, das sind nach Franz Alt die Anforderungen an einen fortschrittlichen und modernen Bahnverkehr – jedenfalls für Bahnfahrer. Das »Jahrhundertprojekt« Stuttgart 21 genügt dem in keiner Weise:

■ Die Sicherheit bleibt angesichts katastrophaler Brandschutzmängel im Tiefbahnhof und dem über 60 km langen Tunnelsystem auf der Strecke.

■ Der milliardenteure Tiefbahnhof wird weniger leistungsfähig sein als der heutige Kopfbahnhof – der »größte technisch-wissenschaftliche Betrugsfall der deutschen Industriegeschichte« (Dr. Christoph Engelhardt, wikireal.org).

■ Die Milliardeninvestitionen in wenige teure, unrentable »Schnellfahrstrecken«, wie die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm, fehlen für den Ausbau und die Instandhaltung anderer, viel wichtigerer Strecken.

■ Mit Stuttgart 21 ist der so dringend notwendige Deutschland-Takt nicht realisierbar – das Bahnnetz wird insgesamt langsamer und unpünktlicher.

■ Der Stuttgarter Kopfbahnhof war einmal der zweitpünktlichste Großstadtbahnhof der Republik. Durch den Rückbau der Gleisanlagen wird Stuttgart zum Nadelöhr im Regional- und Fernverkehr, der Nahverkehr und die S-Bahn geraten aus dem Takt.

»Und denjenigen, die einen modernen Bahnhof wollen, denen ist zu sagen: »Modern« hat mit »neu gebaut« überhaupt nichts zu tun, und »neu gebaut« heißt noch lange nicht „leistungsfähig.«

Prof. Dr. Ferdinand Rohrhirsch, Philosoph, Theologe und gelernter Eisenbahner

■ Die teure, störungsanfällige Tunnelinfrastruktur wird die nachfolgenden Generationen über Jahrzehnte mit hohen Folgekosten für Wartung und Sanierung belasten – eine »ewige Baustelle für ewigen Profit« (Arno Luik)!

■ Schon heute ist Bahnfahren für viele Menschen schlicht zu teuer. Unsinnige Bauprojekte wie Stuttgart 21 werden die Preise weiter nach oben treiben. Denn die Zeche bezahlen neben den Steuerzahlern

am Ende die Bahnkunden.

■ Die extreme Enge im Kellerbahnhof schließt Komfort praktisch aus.

■ Tiefbahnhof und Zugverkehr im Tunnel sind wahre Energiefresser. Besonders die steile Hochgeschwindigkeitstrasse

über die Schwäbische Alb wird die Klimabilanz der Bahn gegenüber dem Auto massiv verschlechtern.

Zerstörung für den Fortschritt?

Auch jenseits bahverkehrlicher Aspekte erfüllt Stuttgart 21 die Mindestvoraussetzungen für wirklichen gesellschaftlichen Fortschritt nicht:

■ Das Projekt gefährdet Stuttgarts einzigen Bodenschatz: das Mineralwasser

■ Denkmalgeschützte Kulturgüter werden im Namen eines angeblichen Fortschritts niedergerissen

■ Grüne Freizeit- und Erholungsräume für Stadtbewohner werden zerstört

■ Der Tunnelbau im geologisch hochrisikanten Untergrund gefährdet ganze Stuttgarter Wohnviertel

Kurzum: Stuttgart 21 ist ein durch und durch fortschrittsfeindliches Projekt.

Der Erkenntnis-Fortschritt ist unauffaltam

Die Stuttgart-21-Betreiber halten mit allen Mitteln an ihrem zerstörerischen Vorhaben fest. Allzu lange konnten Sie dabei ihre Macht- und Profitinteressen hinter dem Mythos von Fortschritt und Wohlstand für alle verstecken und so die Mehrheiten organisieren, die in der Demokratie nötig sind. »Wo ein Bagger steht, da geht es uns gut«, behauptet Claus Schmiedel (SPD) unverdrossen – doch wer glaubt das heute noch?

Jetzt braucht es Menschen, die für echten Fortschritt kämpfen, für einen Fortschritt, der etwas anderes meint als steigende Börsenkurse und noch mehr Gewinn und der allen zugute kommt. Das Ende von Stuttgart 21 wäre ein guter Anfang.

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 33 • 25. APRIL 2013



Geschenkt wäre noch zu teuer

Stuttgarts neuer Bahnhof: kompliziert, unübersichtlich und eng – eine Herausforderung, die Bahnfahren nicht nur für ältere und behinderte Menschen, Familien und Reisegruppen zu einer nervenaufreibenden Sache machen wird. Zudem eine tödliche Falle im Katastrophenfall und ein mögliches Ziel für Terroristen. Das ist das Ergebnis von nahezu 20 Jahren »Planung«, die

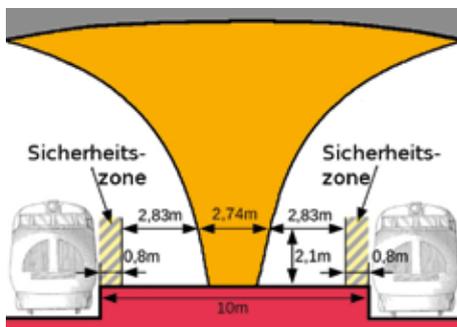
bis heute nicht einmal ein brauchbares Evakuierungskonzept hervorgebracht hat. Milliarden sollen für ein vermeintliches technisches Wunderwerk ausgegeben werden, bei dem sich der Fahrgast dem Konzept anpassen muss – nicht umgekehrt. Dabei gibt es die sichere, großzügige, übersichtliche sowie stress- und barrierefreie Alternative schon: den Kopfbahnhof.

Leistung

Die Regionen Stuttgart und München haben jeweils ca. 2,7 Millionen Einwohner. Doch während München seinen 32-gleisigen Kopfbahnhof behält, soll der Stuttgarter Bahnhof auf acht unterirdische Gleise schrumpfen. Der geplante Tiefbahnhof ist nur halb so groß wie der bestehende Kopfbahnhof und hat auch nur die halbe Kapazität. Verträge, Regierungspapiere, Gerichte und die Stuttgarter Staatsanwaltschaft bestätigen, dass Stuttgart 21 für maximal 32 Züge pro Stunde ausgelegt ist. Im Kopfbahnhof verkehren jedoch laut Fahrplan schon heute 37 Züge pro Stunde, leisten kann er sogar 56 Züge. Damit muss man im Tiefbahnhof auf 14 % des heutigen Fahrplans verzichten – und dazu noch eine schlechtere Betriebsqualität in Kauf nehmen. Haltezeiten werden deutlich verkürzt und Verspätungen können nicht abgebaut werden. Kürzere Haltezeiten und Doppelbelegungen, bei denen zwei Züge hintereinander halten, führen bei Verspätungen schnell zu Staus und Verzögerungen im gesamten Betriebsablauf.

Der Tiefbahnhof ist in etwa gleich lang wie der Kopfbahnhof, hat aber nur halb so viele Bahnsteige. Stark genutzte Durchgangsbahnhöfe wie Köln, Hamburg oder Berlin sind mit vier Zügen pro Gleis und

Stunde an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit. Um die Leistungsversprechen der Bahn zu erfüllen, müsste der Tiefbahnhof pro Gleis aber mehr als sechs Züge in der Stunde abfertigen – ein Kunststück, das nur in Computersimulationen mit unrealistischen Randbedingungen wie dem manipulierten Stresstest (siehe Tunnelblick Nr. 7) klappt.



Engpässe

Mit 10 Metern sind die Bahnsteige auf den ersten Blick sogar etwas breiter als die des Kopfbahnhofs. Allerdings stehen auf jedem Bahnsteig sechs bis sieben Pfeiler, fünf Treppen und zwei Fluchttreppenhäuser. Die Pfeiler haben in Kopfhöhe einen Durchmesser von über 2,5 Metern. Neben den Treppen verengt sich der Bahnsteig auf einer Länge von neun Metern auf nur noch zwei Meter

pro Seite. Davon dürfen 80 Zentimeter Sicherheitsbereich an der Bahnsteigkante nicht betreten werden. Hier wird es schon knapp, wenn sich zwei Personen mit Gepäck begegnen. Das Eisenbahn-Bundesamt erwartet, dass sich bis zu 4.041 Menschen gleichzeitig auf einem Bahnsteig befinden werden. Da bleibt pro Reisendem nicht mal ein Quadratmeter Fläche – und selbst das nur, wenn sich alle gleichmäßig verteilen und nicht in Bewegung sind.

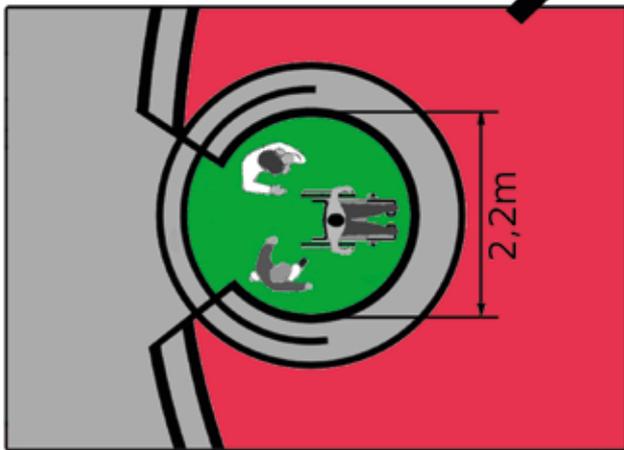
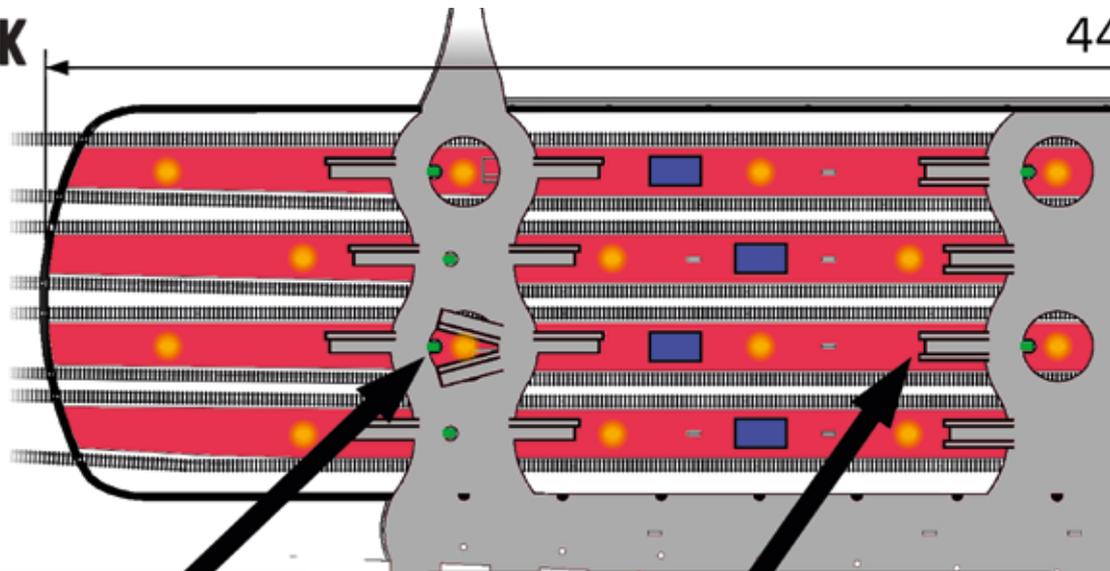
Treppen

Ein wesentlicher Unterschied zum ebenen Kopfbahnhof sind die vielen Treppen. Jeder Reisende muss mindestens eine der sieben Meter hohen Treppen überwinden, immerhin die Höhe von drei Stockwerken. Am Ausgang Staatsgalerie steht nur eine Rolltreppe pro Bahnsteig zur Verfügung. Auch zur S-Bahn wird es im ganzen Bahnhof neben einem Aufzug nur eine einzige Rolltreppe geben. Das bedeutet, dass man zwar nach oben fahren kann, abwärts aber die Stufen hinuntergehen muss.

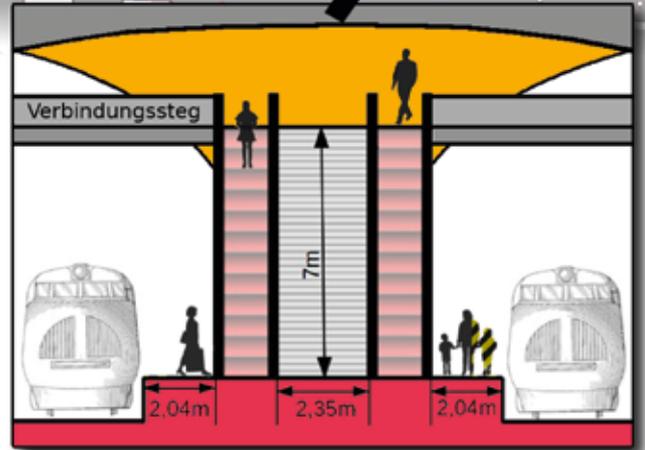
Hinzu kommt: Im Brand- oder Notfall werden Fahrtreppen laut Vorschriften generell abgeschaltet. Bei einer Notsituation, wie z. B. einem Feuer, kann man nur über die normalen Treppen nach oben ge-

-  Aufzug
-  Pfeiler
-  Fluchttreppe
-  Bahnsteig
-  Verbindungssteg

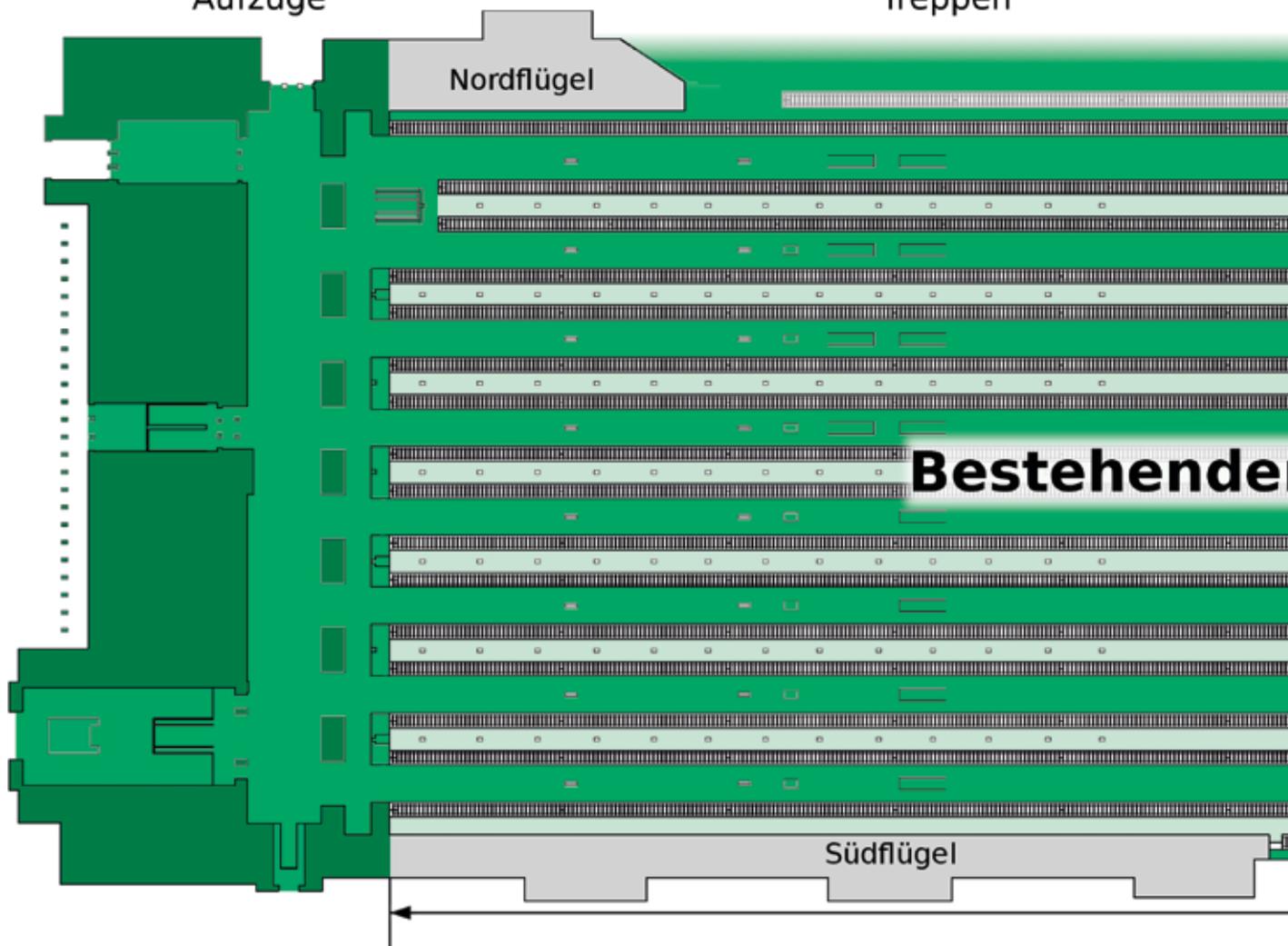
-  Bahnsteig
-  Gepäckbahnsteig

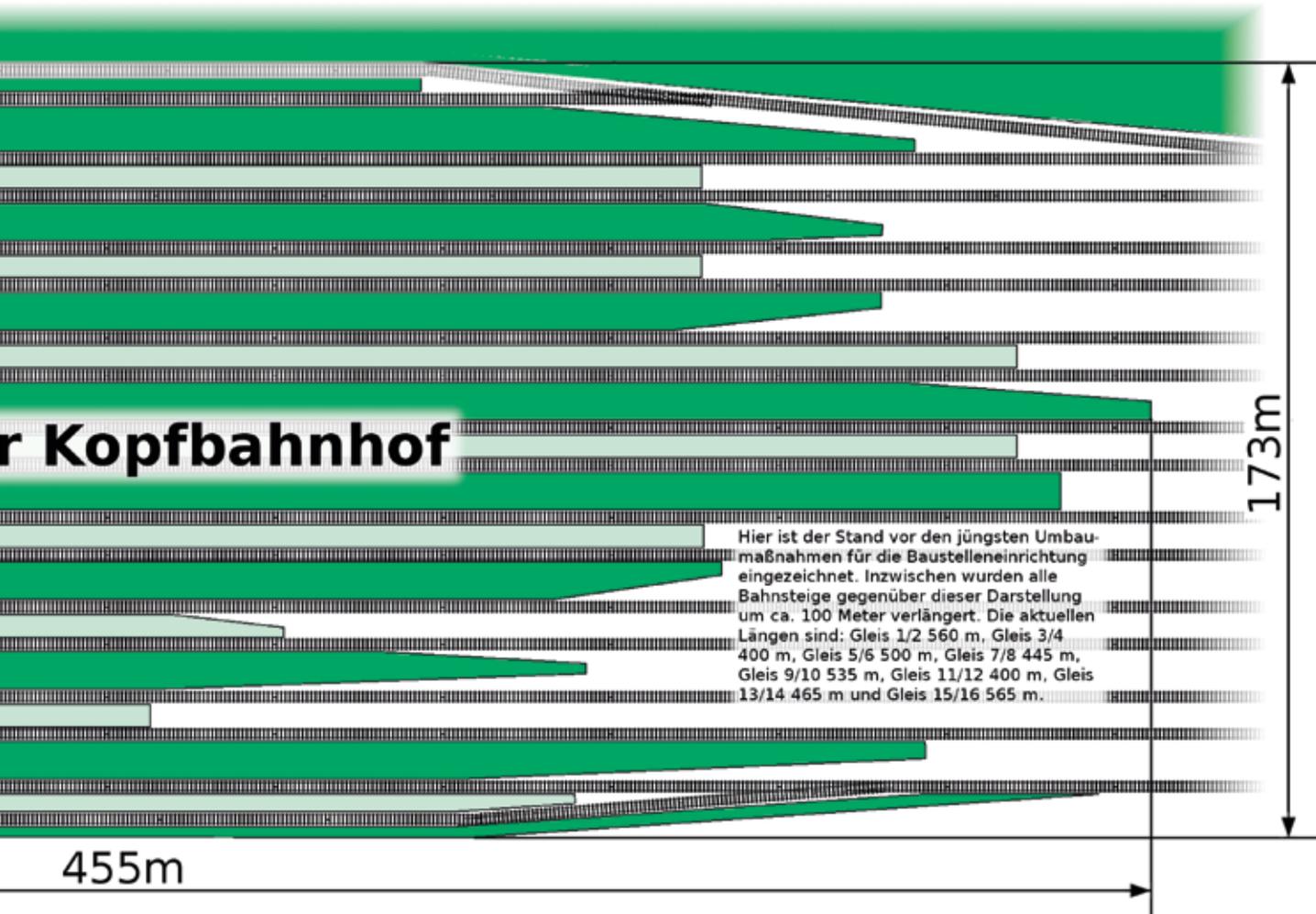
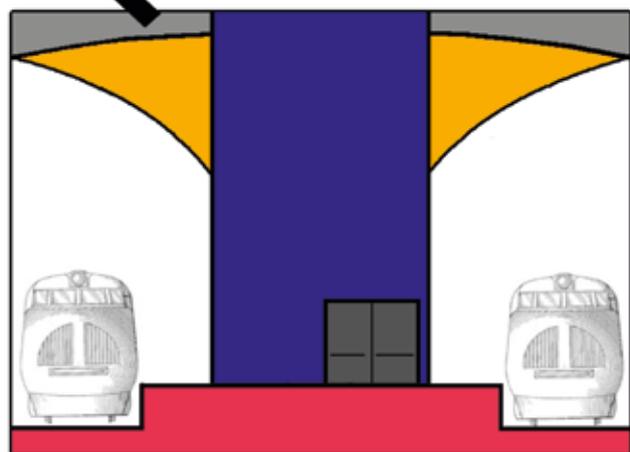
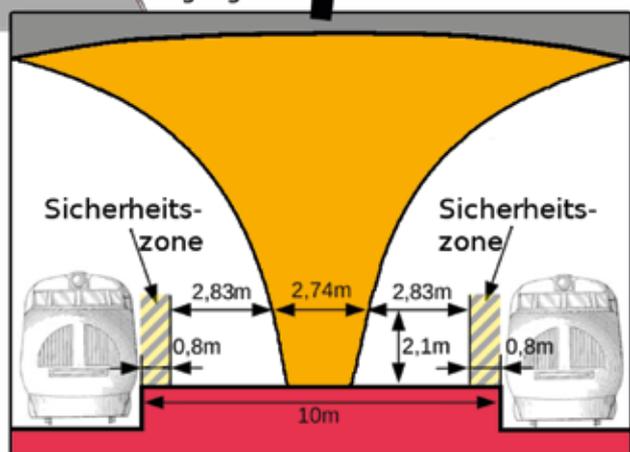
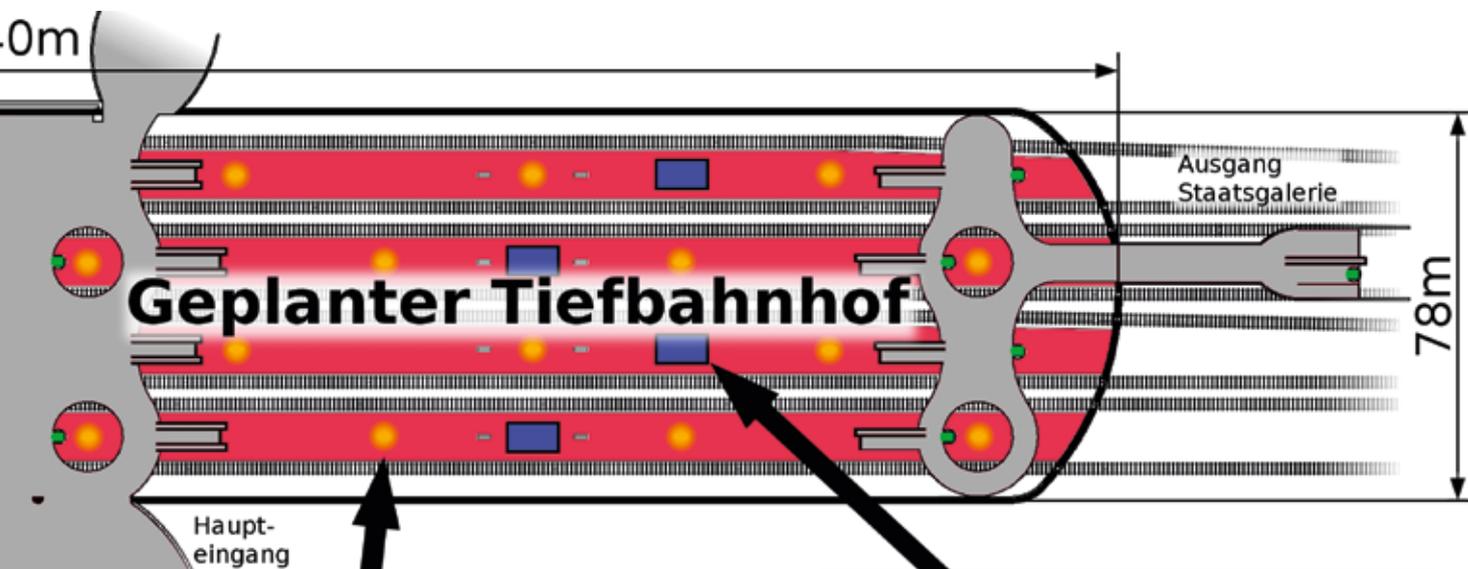


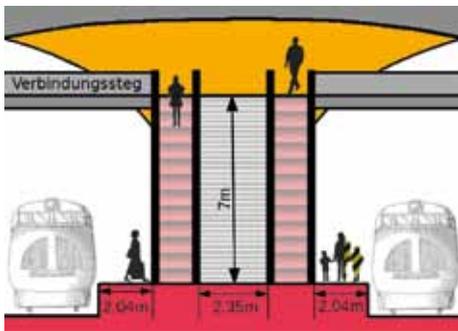
Aufzüge



Treppen







→ Fortsetzung von Seite 1

langen, um aus dem Bahnhof zu kommen. Über diese 2,35 Meter breiten und 7 Meter hohen Treppen müssen jeweils mehr als 1.000 Personen flüchten.

Loch an Loch: Die Verbindungsstege

Damit auch unter die Verbindungsstege Tageslicht gelangt, haben diese Stege Löcher mit fast 15 Metern Durchmesser. Sie verwandeln die Zugänge zu den Bahnsteigen in eine Slalomstrecke mit teilweise nur 7 bzw. 4,5 Meter Gangbreite. In diesen engen Bereichen enden die Rolltreppen und hier befinden sich auch die Eingänge der Aufzüge. Wartende an den Rolltreppen und vor den Aufzügen werden diese schmalen Stellen zusätzlich einengen.

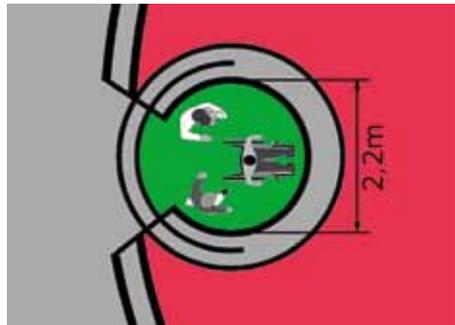
Aufzüge

Seit 2010 verbietet die »Euronorm 115 für Fahrtreppen« die Benutzung von Rolltreppen mit Kinderwagen. Auch Menschen mit Fahrrädern, Gepäckwagen und Rollatoren müssen die Aufzüge benutzen. Auf jedem Bahnsteig befinden sich nur drei Aufzüge, obwohl bis zum geplanten Eröffnungstermin jeder dritte Deutsche über 60 Jahre alt sein wird.

Die Aufzüge sind rund, haben einen Durchmesser von 2,2 Metern sowie eine Fläche von 3,8 Quadratmetern und sollen 10 Personen mit Reisegepäck fassen. Zwischen jedem Steg und jedem Bahnsteig gibt es nur einen Aufzug. Die Bahn unterstellt, dass in den Spitzenstunden überwiegend körperlich gesunde Berufspendler unterwegs sein werden, die nicht auf die Aufzüge angewiesen sind. Für den Rest wird es eng: Eine Person mit Rollator braucht schon einen halben Quadratmeter, ein Rollstuhl mehr als einen Quadratmeter. Auch Kinderwagen brauchen einen knappen Quadratmeter. Die meisten Fahrräder finden wegen ihrer Länge nur in der Mitte des Aufzugs Platz. Kombinationen aus Fahrrädern, Rollstühlen, Rollatoren und Kinderwagen sind nur schwer realisierbar. Dies bedeutet, dass viele Fahrten nötig sind, bis alle ans Ziel gelangen.

Und die Aufzüge sind auch Fluchtwege! Im Ernstfall gibt es für behinderte Menschen keine Alternativen. Deshalb sollen die Aufzüge entgegen allen sonst geltenden Vorschriften und Gewohnheiten selbst im Brandfall in Betrieb bleiben. Fraglich ist auch, wie sichergestellt werden soll, dass die Aufzüge im Ernstfall nur für diejenigen reserviert sind, die darauf angewiesen sind. Schließlich sind die Aufzüge angesichts der Schlangen vor den Treppen auch für gesunde Menschen eine Fluchtmöglichkeit. Alte und Schwache können dabei leicht beiseitegedrängt werden.

Ob die Aufzüge als Teil des Brandschutzkonzepts überhaupt Bestand haben werden, ist fraglich. Der Stuttgarter Fernsehturm wurde jüngst genau aus diesem Grund gesperrt, obwohl man dort eine geordnete Flucht durch Aufzugführer sichergestellt hatte. Im Tiefbahnhof müssen die Flüchtenden sich selbst helfen, wenn z. B. Menschen in Panik die Aufzugtüren blockieren.

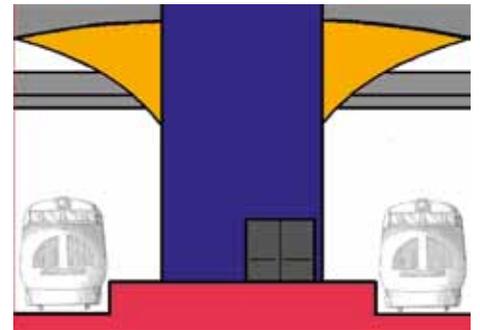


Zusätzliche Fluchttreppen

Brandschutzgutachter haben erkannt, dass die Fluchtwege entschieden zu schmal sind, um im Notfall die bis zu 16.000 Menschen, die sich gleichzeitig im Bahnhof befinden werden, schnell genug ins Freie zu bringen. Deshalb hat die Bahn zwei zusätzliche Treppenhäuser je Bahnsteig angekündigt. Diese sollen vom Bahnsteig direkt auf das 12 Meter (5 Stockwerke) höhere Dach des Bahnhofsgebäudes führen. Über die genauen Abmessungen und Standorte schweigt sich die Bahn bislang aus, aber vermutlich werden sie noch deutlich größer ausfallen als eingezeichnet (Abbildung oben rechts).

Auch den Nutzen dieser Lösung bezweifelt der von der Bahn beauftragte Sachverständige Dr. Stefan Gundel in einem Gutachten. Demnach wird die Evakuierung durch die zusätzlichen Treppenhäuser lediglich von 34 auf 32 Minuten verkürzt – angesichts der von der Bahn angestrebten Evakuierungszeit von 15 Minuten nur ein Tropfen auf den heißen Stein.

Und selbst diese 15 Minuten stellt der Gutachter infrage: »Grundsätzlich wird normativ bei Gebäuden von einer Evakuierungszeit von 2 Minuten, unter besonderen Bedingungen ggf. bis zu 8 Minuten, ausgegangen. Dagegen ergibt sich immer



noch eine Maximalzeit [...] bis zum Erreichen eines sicheren Bereichs von 32 Minuten.« Im Klartext: Die Evakuierung des Tiefbahnhofs dauert eine halbe Stunde länger als bei zeitgemäßen Gebäuden erlaubt.

Erweiterungen ausgeschlossen

Der Tiefbahnhof kann nicht vergrößert werden. Straßen, Klett-Passage, Landesbank, U-Bahn, S-Bahn und der Nesenbachdüker begrenzen das Gebäude auf allen Seiten. Sollte es seinen Aufgaben nicht gewachsen sein, dann wird es richtig teuer. Ein Parallelbetrieb von Kopf- und Tiefbahnhof wird für Bahnreisende und Pendler sehr unkomfortabel, weil der Tiefbahnhof den Rest des Bonatzbaus von den Kopfgleisen trennen wird.

Die Alternative gibt es schon

Pfeiler auf den Bahnsteigen, Aufzüge, Rolltreppen, Verbindungsstege, Fluchttreppen, Lichtaugen und Doppelbelegungen – all das sucht man im Kopfbahnhof vergeblich. Einfach, eben, barrierefrei und sicher erfüllt er tagtäglich seine Funktion und hat dabei auch noch Reserven. Die nicht mehr verwendeten Gepäckbahnsteige bieten Raum für Erweiterungen. Mit nur geringem Aufwand, wie einem etwas veränderten Gleisplan oder einer anderen Anordnung der Bahnsteige, kann die Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs auf 72 Züge in der Stunde erweitert werden – und das bei größtmöglicher Sicherheit und bewährtem Komfort.

TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

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

TUNNELBLICK

Sa., 11. Mai 2013:
Demo in Untertürkheim!

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 34 • 8. MAI 2013



Untertürkheimer »Idylle« – durch Stuttgart 21 drohen die Neckarvororte der Landeshauptstadt vollends im Lärm und Verkehr zu ersticken (Foto: Klaus-Ulrich Blumenstock, Montage: Tunnelblick)

Aufs Abstellgleis

Die Chance auf neues Wohnen inmitten blühender Parklandschaften – das versprechen die Propagandisten von Stuttgart 21. Dafür opfern sie schnell mal ein paar Stadtbezirke, die eher an der Peripherie liegen und deren Bewohner sich nicht wehren: Untertürkheim, da schafft man beim Daimler. Obertürkheim, ist da nicht der Neckarhafen? Und Wangen kennt man sowieso nur vom Großmarkt. Drei Stuttgarter Stadtbezirke – ein einziges Industriegebiet. Leben dort überhaupt noch Menschen? Wäre das nicht ein idealer Platz für einen bei Tag und Nacht mit 107 Dezibel lärmenden Abstell- und Wartungsbahnhof?

Der Planfeststellungsabschnitt 1.6b

Das heutige Wartungs- und Abstellareal des Stuttgarter Hauptbahnhofs ist ein 30 Hektar großes Flächendreieck am Rosensteinpark, bahnhofsnahe und schnell zu erreichen. Für Stuttgart 21 kann es nicht mehr genutzt werden und soll weg. Doch wohin dann mit den Zügen?

Die Lösung der Planer: Bei Untertürkheim, fünf Kilometer vom Stuttgarter Bahnhof entfernt, liegt der ehemalige und seit Jahren vergessene Güterbahnhof, ein knapp 22 Hektar großes, brachliegendes Bahngelände. Hier soll das neue Wartungsareal eingerichtet werden, nach dem zynischen Motto: Die Anwohner in den Neckarvororten sind ja ohnehin schon an den Lärm von Bahnbetrieb, Gewerbe, Industrie und Verkehr gewöhnt, da kommt

es auf ein bisschen mehr Krach auch nicht an. Das war die Geburtsstunde des Planfeststellungsabschnitts 1.6b.

Um diesen Abschnitt überhaupt anfahren zu können, muss für Stuttgart 21 eigens ein knapp 13 Kilometer langer Schienen-Ringschluss eingerichtet werden, etwa 9 Kilometer davon als Strecke mit doppelten Tunnelröhren. Der geplante Tiefbahnhof mit nur acht Gleisen macht einen solchen Kreisverkehr als Ausweichmöglichkeit zwingend erforderlich, denn längere Haltezeiten sind in einem Durchgangsbahnhof nicht vorgesehen.

Genehmigungsverfahren völlig offen

Die Planungen für Untertürkheim sind noch lange nicht abgeschlossen. Daher gibt es weder eine Baugenehmigung noch Baurecht. Das Planfeststellungsverfahren wurde zwar 2010 begonnen, doch immer noch fehlen ein landschaftspflegerischer Begleitplan, eine artenschutzrechtliche Prüfung und ein qualifiziertes Lärmgutachten. Zudem entsprechen die 2010 ausgelegten Unterlagen laut Stellungnahme der Stadt Stuttgart nicht den gesetzlichen Anforderungen, da sie sich auf veraltete Grundlagen stützen. Das Amt für Umweltschutz der Stadt bemängelt, dass das Schallschutzgutachten der Bahn weder plausibel noch nachvollziehbar sei. Zitat: »Insbesondere zur Nachtzeit, die anerkanntermaßen

besonders schützenswert ist, verbleiben selbst laut diesem Gutachten Beurteilungspegel, die den Auslösewert für eine Lärmsanierung teilweise erheblich überschreiten.«

Keine Pflicht zum Lärmschutz?

Da der Wartungsbahnhof auf Bahngelände errichtet werden soll, geht die Bahn von einem Umbau statt von einem Neubau aus. Ein Umbau würde sie weitgehend von der Pflicht entbinden, die Bewohner der angrenzenden Quartiere einbeziehen oder gar beteiligen zu müssen. Und so sieht sich die Bahn auch nicht verpflichtet, einen qualifizierten Lärmschutz vorzusehen. In einem Schreiben vom 03.12.2012 an Brigitte Lösch, die stellvertretende Präsidentin des Landtags von Baden-Württemberg, stellt der DB-Konzernbevollmächtigte Eckart Fricke unmissverständlich klar, dass er Forderungen nach schalltechnischen Untersuchungen und zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen zurückweist, weil »alle gesetzlichen Vorgaben in diesem Zusammenhang eingehalten werden«.

Wie laut sind eigentlich 107 Dezibel?

Von der Bahn beantragt wurden »Schallleistungen« von 102 dB(A) für die Wertstoffpresscontainer (15 Minuten lang, ein-

»Das Gute macht wenig Lärm. Der Lärm macht wenig Gutes.«

Franz von Sales (1567–1622), französischer Theologe, Ordensgründer der Salesianer, Bischof von Genf

mal in der Stunde) und 107 dB(A) für die akustischen Warnsignale, wenn das rund 20 Meter lange Montagedach auf einer Strecke von 200 Metern zur Außen- und Innenreinigung über die Züge gefahren wird. Zum Vergleich: Ein Presslufthammer oder ein Kampfflugzeug im Tiefflug verursacht einen Lärm von 110 dB(A).

Hohe Schalldruckpegel führen zu Unbehaglichkeit und Schmerzempfindungen, Gehörschäden treten ab einem Schalldruck von 120 dB(A) auf. Doch schon bei geringeren kontinuierlichen Lärmpegeln kommt es zu körperlichen und seelischen Schäden: Dauerstress sowie eine Schwächung des Immun- und Herz-Kreislauf-Systems sind die hauptsächlichsten Gesundheitsgefahren für den Menschen.

8-mal mehr Lärm

Die »sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes« gibt Kriterien vor, die für den Bau oder die wesentliche Änderung von Schienenwegen und öffentlichen Straßen gelten. Eine wesentliche Änderung liegt dann vor, wenn »durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) erhöht wird.« In diesem Fall sind Immissionsgrenzwerte »in reinen und allgemeinen Wohngebieten« von 59 dB(A) am Tag und 49 dB (A) in der Nacht anzuwenden!

Nach den Lärmkarten des Eisenbahn-Bundesamts liegen die Lärmpegel am Untertürkheimer Bahnhof schon heute am Tage bei 70–75 dB(A), in der Nacht bei 65 bis 70 dB(A), also deutlich über den zulässigen Höchstwerten. Jeder zusätzliche Lärm würde die Bahn dazu verpflichten, die zulässigen Immissionsgrenzwerte durch aktive Lärmschutzmaßnahmen einzuhalten. Das ist nach dem aktuellen Stand der Technik unmöglich.

Denn bei 107 dB(A) geht es um eine Erhöhung des Lärmpegels um mindestens 30 dB gegenüber der vorhandenen Lärmbelastung. Die subjektive Beurteilung der Lautstärke verdoppelt sich jede 10 dB, sodass 30 dB als Verachtfachung (!) des aktuell vorhandenen Lärms empfunden werden.

Dieser Lärm wird sich ungehindert über die Luft ausbreiten. Ohne aktiven

TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

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

Verbotsverfügung:

1. Die Lärmsimulation am 9. September 2012 in der Zeit von 1 Uhr bis 5 Uhr auf dem Parkplatz vor dem Gebäude Augsburgs Straße 276 in Stuttgart Untertürkheim wird untersagt. Dies gilt ebenso für alle Ersatzveranstaltungen an diesem Tag, unabhängig vom Zeitpunkt und der gewählten Örtlichkeit.
2. Die sofortige Vollziehung der Untersagung wird angeordnet, d. h. Sie dürfen die Simulation auch dann nicht durchführen, wenn Sie gegen die Verbotsverfügung Rechtsmittel einlegen.
3. Der Polizeivollzugsdienst ist angewiesen, die Simulation mit den Mitteln des unmittelbaren Zwangs zu unterbinden, soweit Sie entgegen dieser Verbotsverfügung dennoch versuchen, die Simulation durchzuführen. Dazu ist der Polizeivollzugsdienst insbesondere berechtigt, alle Gegenstände zu beschlagnahmen, mit denen Sie die Simulation durchführen oder fortsetzen könnten.

Lärmschutz wird das Warnsignal in ganz Untertürkheim, in den Randbezirken von Luginsland und selbst in der Wangener Halbhöhenlage zu hören sein. Die Bahn verstößt damit eindeutig gegen alle maßgeblichen Regelwerke und Gesetze und nimmt wissentlich eine dauerhafte Gesundheitsgefährdung Tausender Bürger in den Neckarvororten in Kauf.

Die Simulation und das Amt für öffentliche Ordnung

Welche Lärmbelastung kommt auf die Anwohner tatsächlich zu? Um dies zu testen, beantragte das »Infobündnis Zukunft Schiene – Obere Neckarvororte« für die Nacht vom 8. auf den 9.9.2012 die Durchführung einer realitätsnahen Simulation am Ort des geplanten Wartungsbahnhofs. Mittels einer handelsüblichen Warnanlage sollte eine Schallemission von 107 dB(A)

4. Laufdemo gegen

Stuttgart 21

Samstag, 11. Mai 2013, ab 14:30 Uhr

Start: Bahnhof in Untertürkheim (auf der U-Bahnseite).

Redebeiträge zu Neckarunterquerung, Untertunnelung Lindenschulviertel, Lärmbelastigung und PFA 1.6b

ausgesendet werden, um die so erzeugten Lärmimmissionen an verschiedenen Orten messen zu können. Dabei sollte es auch um den Charakter der Signaltöne gehen, die mit 30 bis 40 Impulsen pro Minute dem Klingeln eines Weckers entsprechen.

Die Verbotsverfügung des zuständigen Amts für öffentliche Ordnung der Stadt Stuttgart ließ nicht lange auf sich warten: Die Lärmsimulation wurde untersagt, der Polizeivollzugsdienst angewiesen, die Simulation mit den Mitteln des unmittelbaren Zwangs zu unterbinden und ggf. alles zu beschlagnahmen, was die Nachtruhe der Anwohner stören könnte. Die Begründung geht zu Recht davon aus, dass durch 107 dB(A) gesetzliche Richtwerte erheblich überschritten werden. Durch das

Verbot ist amtlich festgestellt: Der Lärm, den der geplante Abstell- und Wartungsbahnhof in Untertürkheim verursachen wird, stört die Nachtruhe und Gesundheit der Anwohner. Doch für Stuttgart 21 scheinen wieder einmal andere Gesetze zu gelten.

Und der Lärm ist noch nicht alles ...

Nicht erst im Betrieb, sondern schon während der langjährigen Bauphase werden die Beeinträchtigungen für die Bürger der Neckarvororte immens sein. Denn aus betrieblichen Gründen muss nicht nur das Gelände des neuen Wartungsbahnhofs »tiefergelegt«, sondern auch der Abraum für die Tunnelröhren zwischen Wangen und Stadtmitte entsorgt werden. Die Verlegung zusätzlicher Gleise zwischen Tunnelmund und Bad Cannstatt bzw. Obertürkheim ist nötig und zuvor muss das gesamte Kabel- und Röhrengewirr im Untergrund neu geordnet werden. Baustraßen werden vorhandene Straßen einengen und 400 Muldenkipper täglich Material von und zu den Baustellen fahren. Die U 13 wird ihren Betrieb während der Bauzeit zeitweise einstellen.

Trübe Aussichten – oder doch nicht?

Untertürkheim glänzte einst mit dem ältesten Bahnhof Württembergs. Heute gehört er zu den verwahten Zughalten im Land. Die zentrumsfixierte und nach Weltstadtniveau lechzende Stadtplanung hat die Neckarvororte längst aufgegeben und opfert sie nun für Stuttgart 21. Wer wird noch in Stadtteilen wohnen wollen, in denen Tag und Nacht, sommers wie winters, werktags wie sonntags Hupen, Kreischen und Brummen im Viertelstundentakt den Lebensrhythmus vorgeben?

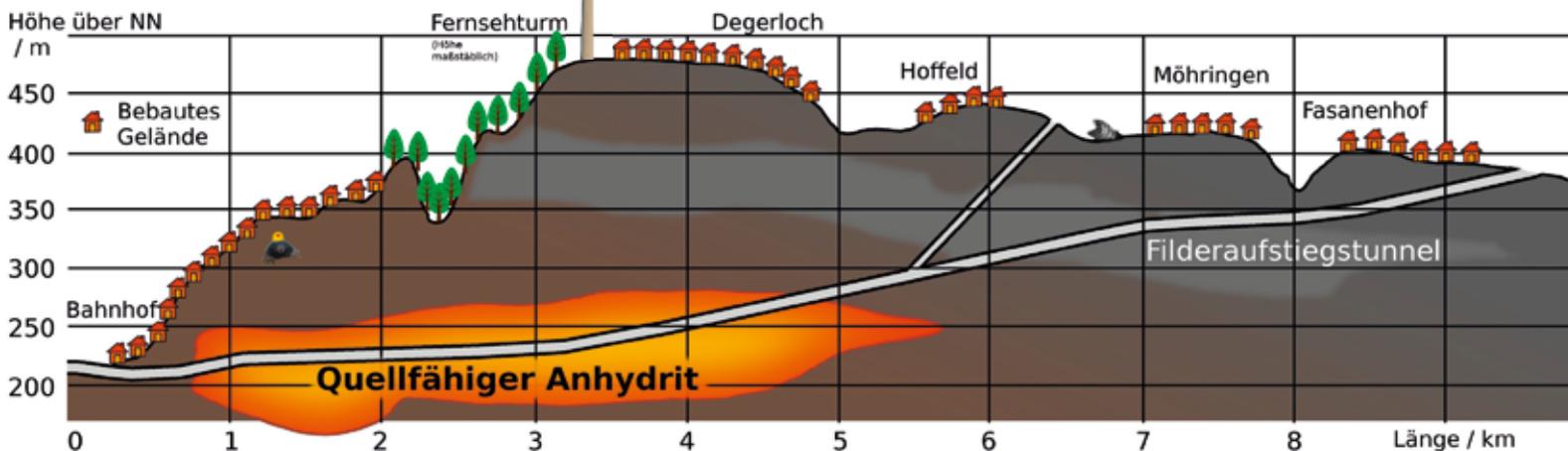
Vielleicht braucht ja jede Weltstadt einen Hinterhof. Doch Stuttgart wird niemals eine Weltstadt werden. Insofern besteht noch Hoffnung für die Neckarvororte. ➔

Weitere Informationen des »Infobündnisses Zukunft Schiene – Obere Neckarvororte« unter www.wirtemberg.de/initiative.htm.

TUNNELABLICK

Tunnelbohrer stoppen!
Mehr Info siehe Rückseite.

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT • AUSGABE 35



Bohren um jeden Preis

Das Genehmigungsverfahren für die Filder-Planungen ist noch nicht einmal eröffnet, da will die Bahn nach üblichem Muster Fakten schaffen: Schon bald soll die Firma Herrenknecht ihre Tunnelbohrmaschine für den Fildertunnel liefern. Allen Warnungen zum Trotz behauptet die Bahn, sämtliche Probleme beim Tunnelbau beherrschen zu können, und hat deshalb weder mögliche Zeitverzögerungen noch weitere Kostensteigerungen eingeplant.

Dabei sollte gerade sie es besser wissen: Ihre Tunnelprojekte durch den Karst kosten den Steuerzahler regelmäßig viele Millionen mehr als geplant. Dies wird auch bei Stuttgart 21 nicht anders sein. Nur die Dimension der Mehrkosten und Folgeschäden in Stuttgart und dem Umland wird eine ganz andere sein!

Karst und Anhydrit – hochproblematischer Untergrund

Die Region Stuttgart ist vom Karst geprägt. Diese Geländeform ist durch die Lösung und Bewegung von Kalkgesteinen, Steinsalz oder Gips durch Wasser und darin enthaltene Säuren, z. B. Kohlensäure, entstanden. Das Resultat ist ein zerklüfteter Untergrund mit Spalten, Dolinen und Höhlen, die sich oberirdisch fortsetzen und so die Landschaft prägen.

Karstgesteine sind oft wasserundurchlässig, aber ihre Klüftung und Schichtung ermöglicht den Durchfluss von Wasser. Kommt quellfähiger Anhydrit (Calciumsulfat), eine Vorstufe von Gips, durch Boh-

rungen oder Eingriffe wie das sogenannte Grundwassermanagement mit Wasser in Berührung, quillt er bis auf das 1,6-Fache auf. Dabei erzeugt er einen Druck von 4 Meganeutron (400 Tonnen) pro Quadratmeter. Dies kann zur Sprengung anliegender Gesteinsschichten und zur permanenten Hebung darüber liegender Erdschichten führen – mit katastrophalen Folgen, wie etwa in Staufen im Breisgau (vgl. Tunnelblick 23).

Trotzdem soll der neue Fildertunnel auf einer Strecke von 4,2 km durch das gefährliche Mineral gebohrt werden – ein hoch riskantes, absolut unverantwortliches Experiment auf dem Rücken der Stuttgarter Bevölkerung!

K(G)arstige Erfahrungen der Bahn

Auch die Bahn hat in der Vergangenheit schon hinreichend Erfahrungen mit dem Karst gemacht. Eine andere »Jahrhundertbaustelle« des Konzerns, die ICE-Trasse Ingolstadt–Nürnberg (Bau 1999–2001), wurde ebenfalls durch ein Karstgebiet geführt.

Und dies, obwohl dort bereits 1937 im Vorfeld des Autobahnbaus 155 Dolinen kartografiert worden waren, weshalb man die Autobahntrasse damals um die Karstwanen herumgeführt hatte.

Die erste »Überraschung« für die Bahn ließ nicht lange auf sich warten: Ein laut Ausschreibungsunterlagen nur »geringfügig erweiterter Spaltenkarst« entpuppte

sich als 14 Meter lange und mehrere Meter breite Tropfsteinhöhle – ein interessantes Untersuchungsobjekt für örtliche Höhlenforscher. Später wurden noch zahlreiche weitere Hohlräume entdeckt – u. a. ein 43 m tiefer Direktschacht, einer der tiefsten der südlichen Frankenalb, der zu einem bedeutenden unterirdischen Wasserverlauf führt. Eine Untersuchung der unterirdischen Wasserläufe wäre absolut zwingend gewesen, denn Dolinen und Höhlen haben dort als Hauptentwässerungskanäle eine besondere Bedeutung für den Hochwasserschutz. Erst auf der Grundlage der dabei gewonnenen Erkenntnisse hätte man über weitere Maßnahmen entscheiden dürfen. Doch die Bahn ließ die Hohlräume einfach verfüllen – unter Ausschluss der Öffentlichkeit und bestmöglicher Geheimhaltung, denn derart schwere Eingriffe in den Wasserhaushalt sind genehmigungspflichtig. Auch Jahre

Ein Tunnelkilometer kostet selbst bei völlig unproblematischem Untergrund etwa 10-mal so viel wie ein überirdischer Schienenkilometer.

nach Abschluss der Hauptbaumaßnahmen ist noch keine offizielle Dokumentation der gefundenen Höhlen und Karstformen veröffentlicht worden. Mögliche Folgen dieses Vorgehens werden sich erst mit den Jahren zeigen. Die finanziellen Konsequenzen sind allerdings schon heute sichtbar: Die Baukosten haben sich von im Jahre 1985 geschätzten 1,2 Mrd. Euro auf mehr als 6 Mrd. Euro erhöht! Damit ist diese Strecke die bislang teuerste in Deutschland.

Fortsetzung Rückseite →

Geologisches Roulette

Der Stuttgarter Untergrund war schon immer für Überraschungen gut. So stieß man zum Beispiel 1971 beim Bau des Kaufhauses Breuninger am Marktplatz auf eine Mineralquelle mit warmem Wasser, weshalb das Kaufhaus seinerzeit im Dachgeschoss um ein Mineralbad erweitert wurde.

Wie gefährlich diese geologischen Verhältnisse in Wirklichkeit sind, belegt eine Studie des Ingenieurbüros Smolczyk & Partner vom 28.7.2003, die der »stern« so kommentiert: »Löchrig wie ein Käse, voller Dolinen und Hohlräume, sie zeigt, dass Bauarbeiten in diesem Grund enorm schwierig werden. Es lässt sich kaum abschätzen, wie lange sie dauern. Unkalkulierbar scheint zudem, wie viel die Arbeiten in diesem Untergrund kosten.« Auch der bis 2009 am Projekt Stuttgart 21 beteiligte Stararchitekt Frei Otto warnt inzwischen eindringlich davor, mit dem Bau des neuen Hauptbahnhofes zu beginnen: Es gehe »um Leib und Leben«. »Mit dem Wissen von heute«, so Otto zum »stern«, »kann ich dieses Projekt nicht mehr verantworten.«

Selbst ein von der Deutschen Bahn in Auftrag gegebenes geologisches Gutachten von 2003 stuft den Stuttgarter Untergrund als »gefährlich« ein. Eine erste Warnung war der »unerklärliche« Wasserverlust bei der Erkundungsbohrung 203 an der Haußmannstraße. Ganz unerwartet versickerten dort ca. 200.000 Liter (!) Bohrwasser in einem unterirdischen Hohlräumssystem, ein Teil davon trat an anderer Stelle hangabwärts wieder aus. Das Bohrloch musste wasserdicht verschlossen werden, um zu verhindern, dass der Hang instabil wird und ins Rutschen kommt.

Der Stuttgarter Untergrund ist unberechenbar und erzeugt dauerhaft hohe Kosten – wie der Wagenburg- und der



Engelbergbasistunnel zeigen. Beide Tunnel streifen den Quellgips und sind bis heute nicht zur Ruhe gekommen.

Der Wagenburgtunnel – der kleine Bruder des Fildertunnels

Der Fildertunnel soll direkt neben dem bestehenden Wagenburgtunnel beginnen und ihn unterkreuzen. Zunächst als Luftschutzraum errichtet, zeigten die in den 40er-Jahren in den Gipskeuper getriebenen Stollen im Mittelteil schon nach wenigen Jahren Hebungen von 50 cm. 1946 beschloss der Gemeinderat den Ausbau des Wagenburgtunnels für den Fahrzeugverkehr. Der errichtete Autotunnel streift die Anhydritschicht im oberen Bereich auf einer Länge von etwa 300 Metern. Bis heute hat sich der im Gipskeuper liegende Stollenteil um knapp 40 cm gehoben, der Tunnel hebt sich weiterhin jährlich um 5 mm. Im Bereich der Hebungen mussten in den 1980er-Jahren die Sohlenbereiche wegen starker Verformungen und Risse erneuert werden. Zusätzlich dringt an verschiedenen Stellen des Tunnels stark sulfathaltiges Kluftwasser ein, das den Beton nach und nach auflöst.

Der Engelbergbasistunnel

Bereits bei der Errichtung des Sondierstollens (1978) führten sofort einsetzende Quellvorgänge zur Zerstörung der aus Spritzbeton bestehenden Stollenhülle. Der Boden hob sich innerhalb von 48 Stunden um 20 cm. Daraufhin wurde die ursprünglich geplante Wandstärke von 70 cm auf drei Meter erhöht, obwohl nur 400 Meter des 2,5 km langen Autotunnels (erbaut 1995–1999) durch Anhydrit verlaufen. Dies ließ die Baukosten von 604 auf 850 Millionen DM steigen.

In der Weströhre tauchte während der Bauarbeiten ein durchgehender Riss von 25 Metern Länge im Firstbereich der Spritzbetonschale auf. Und noch immer driften einzelne Tunnelsegmente weiter auseinander, Gullyroste heben und Blechverkleidungen an Abluftschächten verbiegen sich; dies erfordert laufend Reparaturen in Millionenhöhe. In zwei bis drei Jahren soll eine größere Sanierung, die einen zweistelligen Millionenbetrag kosten wird, für eine »dauerhafte Stabilisierung« sorgen. Bis dahin will man mit Bohrungen ermitteln, was wirklich im Berg passiert.

Was schief gehen kann, geht schief

Beim Engelbergbasistunnel schützt nicht einmal eine drei Meter dicke Wand nachhaltig gegen das Quellen des Anhydrits. Doch für den Fildertunnel soll nach den Plänen der Bahn ein Fünftel dieser Wand-

»Tunnelbohrer zerstört Stuttgart – Stuttgart 21 ruiniert das Land«

Kampagne mit zahlreichen Aktionen
Ziel: die Tunnelbohrmaschine der Firma Herrenknecht auf ihrem Wasserweg zwischen Kehl und Stuttgart und ihrem Landweg zwischen Hafen Stuttgart und Fasanenhof nicht ungehindert passieren lassen.

Aktuelle Informationen:

<http://tunnelbohrer.infooffensive.de/>

stärke reichen – eine völlig illusorische Annahme mit mehr als durchsichtiger Absicht: Die Kosten sollen kleingerechnet werden – auf Kosten der Sicherheit.

Kann die Bahn wirklich auf Dauer verhindern, dass Wasser in den Gips eindringt? Natürlich nicht! Das Unternehmen verweist immer wieder auf seine zahlreichen Erkundungsbohrungen, aber der Höhlenforscher Dr. Stefan Glaser weiß, »dass Bohrungen zwar sehr klare Informationen über die Bohrstrecke liefern; was sich jedoch wenige Zentimeter daneben befindet, bleibt ein Geheimnis«. So freut sich der Verband der Höhlenforscher vor allem bei der Schnellbahnstrecke von Wendlingen nach Ulm schon auf die Entdeckung zahlreicher bislang unbekannter Hohlräume. Für eine mögliche Zusammenarbeit bei deren Erforschung hat die Bahn vorsichtshalber schon einmal »strikte Vertraulichkeit« vereinbart (StZ vom 02.02.2011). So will sie möglichst lange die Illusion vom »bestgeplanten Projekt aller Zeiten« und die Mär von der Einhaltung des Kostenrahmens aufrechterhalten.

Der Bau von mehr als 60 km Tunnel durch den Karst für Stuttgart 21 ist hochriskant und gefährdet ganze Stuttgarter Wohnviertel. Sollte das Tunnelnetz jemals fertiggestellt werden, sind laufende Sanierungsmaßnahmen programmiert – eine ewige Geldquelle für Baukonzerne auf Kosten der Steuerzahler! Wie sagte der heutige Verkehrsminister Winfried Herrmann gegenüber dem Handelsblatt treffend: »Man hat schon den Eindruck, dass die vielen Tunnelkilometer, die für Stuttgart 21 gebohrt werden sollen, ein Projekt Herrenknecht auf Staatskosten sind.« Das war im Dezember 2010 – vor der Landtagswahl.

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 36 • 15. JUNI 2013



Buntes Plädoyer für eine andere Mobilität: der World Naked Bike Ride, London 2012

Ausbau von Bahn und ÖPNV, weniger Autofahrten, mehr Fahrräder: Solche Forderungen gehören in Parlamenten, Amtsstuben und Talkshows inzwischen zum Standardrepertoire. Das muss die Autoindustrie und ihre Lobbyisten zutiefst beunruhigen. Denn sie wollen vor allem eines: ihre Produkte verkaufen. Milliardeninvestitionen für

unnütze Projekte wie Stuttgart 21, die den Verkehrsträger Schiene gegenüber der Straße schwächen, kommen ihnen da sehr gelegen. Verkehrswende rückwärts heißt der Plan, auch wenn offiziell das Gegenteil verkündet wird. Höchste Zeit, dass die Menschen selbst in die Hand nehmen, wie sie in Zukunft mobil sein wollen.

Mobilität neu denken

Jahrtausendlang wurde die Ortsveränderung von Menschen und Gütern durch Gehen und Tragen, Tiere sowie Segel- und Ruderschiffe bestimmt. Im 15. Jahrhundert legte man zu Lande 8 bis 12 km pro Tag zurück, auf dem Wasser immerhin schon 29 bis 52 km.

Motoren der Beschleunigung: Tauschhandel, Fernhandel, Geld

Ein wesentlicher Grund für die Zunahme des Warenverkehrs war das Geld, das im Handel eine immer größere Rolle spielte. Denn Geld macht Ungleiches tauschbar. Beim Warentausch lassen sich die Profite dadurch erhöhen, dass örtliche Unterschiede in Angebot und Nachfrage ausgenutzt werden. Dazu muss die Ware jedoch in möglichst kurzer Zeit von einem Ort zum andern transportiert werden. Je schneller diese Zyklen vor sich gehen, desto schneller wachsen Umsatz und Profite. Geschwindigkeit und Transportkapazität werden zu wichtigen Faktoren der Gewinnmaximierung.

Fortschritt und Beschleunigung durch technische Entwicklungen

Aus Manufakturen wurden Fabriken, aus Kaufleuten Kapitalisten. Zeit und Raum

wurden vermessen und normiert. Neue Technologien wie die Dampfmaschine und der Verbrennungsmotor bewirkten eine explosionsartige Beschleunigung und räumliche Ausweitung der Mobilität. Dies prägt seit der Mitte des 19. Jahrhunderts in Europa die industrielle Entwicklung, aber auch die Landschaft, die Städte, den Menschen und selbst das Weltklima. Die Eisenbahn eroberte in wenigen Jahrzehnten die Welt. Die neuen Verkehrswege halfen Kontinente zu erschließen, trugen aber auch zu deren Eroberung und Ausbeutung bei.

Die Welt wird zum Dorf

Die Motorisierung des Verkehrs hat zur Überwindung nationaler und kontinentaler Grenzen geführt. Heute kann ein Großteil der Einwohner der reichen Industrieländer die Welt in vorher nicht gekanntem Maße entdecken und bereisen.

Die Transportleistungen der standardisierten Fracht- und Containermengen stiegen überproportional. Um 1600 kreuzten schätzungsweise 1.000 Handelsschiffe mit einer Tragfähigkeit von etwa 90.000 Tonnen im Gebiet der Hanse, das 200 See-

und Binnenhäfen in Europa umfasste. Heute trägt allein das derzeit größte Containerschiff der Welt rund 157.000 Tonnen Nutzlast!

Etwa die Hälfte des weltweiten Warenverkehrs findet zwischen drei Zonen statt: Nordamerika, Westeuropa und Ostasien.

»Sich ohne Stau und frei und uneingeschränkt in sauberer Luft bewegen können, ohne die Rechte anderer einzuschränken«

(Ziel des World Naked Bike Ride)

Wiederum etwa die Hälfte dieses Transportaufkommens entfällt auf global agierende Konzerne, die auf diese Weise unter-

schiedliche Lohnniveaus ausnutzen können; denn auf die Transportkosten entfallen im Durchschnitt nur ca. 5 bis 6 % des Warenwertes.

Mobil für den Weltkrieg

Zu den dunkelsten Seiten dieser Mobilität gehört die Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel für die Kriegsführung. »Mobilmachung« für den Krieg ist Ausdruck dieser Entwicklung, die zum »totalen Krieg«, zum Weltkrieg und zu den weltweit einsetzbaren »mobilen Streitkräften« geführt hat. So ist es kein Wunder, dass gerade in Nazideutschland die Massenmotorisie-

ung, die damit verbundene rechtliche Vorfahrt für Fahrzeuge gegenüber Fußgängern, der Autobahnbau und auch der Ausbau des Luftverkehrs für kriegerische Zwecke vorangetrieben wurden.

Aber auch in Friedenszeiten fordert der motorisierte Individualverkehr seinen Tribut: Zwischen 1900 und 2010 gab es im Straßenverkehr weltweit ca. 40 Millionen Tote und 2 Milliarden Verletzte, 120 Millionen Menschen wurden zu Invaliden.

Folgen der Mobilität

■ **Gesellschaft:** Im Zuge der Massenmotorisierung wurden unsere Städte und Landschaften »autogerecht« umgebaut. Mit weitreichenden Konsequenzen: Straßen sind nicht mehr Orte der Begegnung, der Kommunikation und des Spiels, Städte und Landschaften werden von Autopisten durchschnitten, die Innenstädte sind von

Mobilität: erstaunlich konstant

Wer sich mit Mobilität befasst, stellt überrascht fest: Das durchschnittliche tägliche Unterwegssein des Menschen ist über alle Zeiten hinweg und in allen Kulturen etwa gleich geblieben. Es beträgt im statistischen Mittel rund eine Stunde. Verkehrswissenschaftler sprechen vom konstanten täglichen Reisezeitbudget. Ebenso überraschend ist: Auch die Anzahl und die Art der Ziele – Arbeitsplatz, Einkauf, Freizeitorte – haben sich im Durchschnitt kaum verändert.

So gesehen ist unsere Mobilität über alle Zeiten fast unverändert geblieben: Wir erreichen in derselben Zeit die gleiche Anzahl von Zielen wie früher. Was sich jedoch vervielfacht hat, ist die Distanz, die wir dabei zurücklegen. Zu Fuß kann man in einer Stunde rund 5 km bewältigen, mit dem Fahrrad etwa 20 km, mit dem Auto schon 80 bis 100 km und mit dem Flugzeug 700 bis 800 km.

Die Folgen dieser ungeheuer gewachsenen Verkehrsleistung und des ebenso gewachsenen Verkehrsaufkommens (vor allem des motorisierten Individualverkehrs) erleben wir täglich – besonders in den großen Städten: Verkehrsstaus, Flächenverbrauch für den Kraftfahrzeugverkehr und Zerschneidung von Lebensräumen durch Straßen, aber auch Unfälle und Gesundheitsbelastungen durch Hektik, Verkehrslärm und Luftverschmutzung. Diese Probleme gehören für einen Großteil der bundesdeutschen Bevölkerung, die zu rund 88 % in Städten lebt, zum Alltag.

Parkraum geprägt. Die räumliche Ausweitung der Mobilität führt dazu, dass Wohnen und Arbeiten immer weiter auseinanderdrücken. Stadtfucht, die Zersiedelung der Landschaft und gesichtslose Neubaugebiete ohne Nahversorgungsmöglichkeiten sind nur einige der Folgen.

■ **Gesundheit:** Die Abgase der etwas mehr als 1 Milliarde Fahrzeuge, die gegenwärtig die Erde befahren, enthalten Gifte, Feinstaub und Kohlendioxid – trotz aller Filtersysteme. Kritische Verkehrswissenschaftler gehen davon aus, dass an diesen Belastungen zusätzlich etwa doppelt so viele Menschen sterben, wie unmittelbar im Straßenverkehr zu Tode kommen. Die Weltgesundheitsorganisation schätzt allein die weltweiten Feinstaubtoten auf jährlich 800.000.

■ **Energie und Klima:** Die Vorräte an fossilen Energieträgern sind in absehbarer Zeit erschöpft. Produktion und Betrieb der Fahrzeuge des motorisierten Individualverkehrs tragen in Europa mit etwa 25 % zum Ausstoß der klimaschädlichen Abgase bei. Weltweit wird dieser Anteil in den nächsten 20 Jahren auf etwa 50 % ansteigen. Wenn der Planet überleben soll, dann müssen wir dringend eine Verkehrswende vollziehen – weg vom motorisierten Individualverkehr hin zum öffentlichen Schienenverkehr und anderen Formen der Mobilität.

Stuttgart 21 – das Gegenteil zukunftsgerechter Mobilität

Bei der Verkehrswende spielt der Schienenverkehr eine entscheidende Rolle, darauf weisen auch die Befürworter von Stuttgart 21 gerne hin. Die Wahrheit ist jedoch:

■ Stuttgart 21 reduziert die Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Hauptbahnhofs um beinahe 50 %.

■ Die neuen Hochgeschwindigkeitstrassen sind für den Güterverkehr nicht zu gebrauchen, Güter müssen also weiterhin mit dem Lkw transportiert werden.

■ Ein integrierter Taktfahrplan – Voraussetzung für eine höhere Attraktivität der Bahn – wird durch Stuttgart 21 unmöglich.

■ Die freiwerdenden Gleisflächen in Stuttgart sollen Büros und Einkaufstempeln mit Tausenden von Parkplätzen weichen, die täglich Zehntausende zusätzliche Fahrzeuge ins Stadtzentrum ziehen.

■ Die Milliarden, die in die 120 km Tunnelstrecken, die Neckarunterquerung sowie neue Brücken, Tiefbahnhöfe und Hochgeschwindigkeitstrassen gesteckt werden, fehlen auf Jahrzehnte für den Ausbau einer Flächen- und Bürgerbahn im Land.

Grundlage zukunftsgerechter Mobilität – zumindest, wenn diese allen Bürgern

»Bahnsinniges Baden-Württemberg«

14 Milliarden Euro werden Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm wohl mindestens verschlingen – mit geringen Vorteilen für wenige und großen Nachteilen für viele. Mit der gleichen Summe könnte der Bahnverkehr im Land für alle spürbar verbessert werden. Das zeigt ein Konzept, das der Verkehrsexperte Winfried Wolf für die Bundestagsabgeordnete Sabine Leidig erstellt hat, die für die Linken im Verkehrsausschuss sitzt. Es umfasst drei Basisinvestitionen in die Schieneninfrastruktur sowie 15 konkrete Einzelprojekte – einschließlich einer Alternative zu Stuttgart 21.

☞ www.s21-stoppen.de/bahnsinniges-baden-wuerttemberg

zugute kommen soll – sind der Ausbau des Schienenverkehrs im ganzen Land sowie dichte, gut vertaktete, komfortable und bezahlbare öffentliche Verkehrsverbindungen. Stuttgart 21 verhindert diese ebenso notwendige wie überfällige Verkehrswende. Denn das Projekt folgt einem Verkehrskonzept, in dessen Mittelpunkt nach wie vor das Auto und Geschwindigkeit als Maß der Dinge stehen. Es zementiert die Vorherrschaft des Autos auf Jahrzehnte und soll so den Absatzmarkt der Automobilindustrie sichern – auch das ein Grund, warum das Projekt mit aller Gewalt durchgesetzt werden soll.

Jenseits des Autowahns

Die Verkehrswende bedeutet eine Abkehr vom vorherrschenden und durch die Werbung täglich geschürten Autowahn. Es gilt, Mobilität neu zu denken und andere Konzepte zu entwickeln, die *allen* Bürgern die Chance geben, auch in Zukunft mobil zu sein. Wichtige Elemente sind: Entschleunigung, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer auf den Straßen, Ausbau des öffentlichen Verkehrs für Personen und Güter, Wiederherstellung des zurückgebauten Schienennetzes, fußgänger- und fahrradfreundliche Städte, Dezentralität der Einrichtungen der Daseinsvorsorge. Eine solche »Verkehrrevolution« kann nur gelingen, wenn sie demokratisch diskutiert und umgesetzt wird. Ein erster Schritt dazu wäre, dem S-21-Milliarden-Wahnsinn ein schnelles Ende zu bereiten.

TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

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

TUNNELBLICK

VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 37 • 4. JULI 2013



Die Filder, einst ländliche Idylle und einzigartiges, fruchtbares Ackerland, wurden in den vergangenen Jahrzehnten mehr und mehr zur Verfügungsmasse für Großprojekte – im Namen eines angeblichen technologischen und wirtschaftlichen Fortschritts. Heute überzieht ein dichtes Straßennetz die Hochebene vor den

Toren Stuttgarts. Der Flughafen wurde ausgebaut und bringt die Menschen um ihre Ruhe. Auch für die neue Messe wurde wertvolles Ackerland zubetoniert. Nun droht weitere Zerstörung durch das Milliardenprojekt Stuttgart 21. Doch die Filderbewohner wehren sich.

Foto: Schutzgemeinschaft Filder

Lasst die Filder leben!

Filder heißt Felder. Die metertiefen, steinlosen Lössböden der Filderebene sind von weltweit außergewöhnlicher Fruchtbarkeit. Landwirtschaft hat hier eine lange Tradition. Dafür steht das seit dem 18. Jahrhundert hier angebaute Filderkraut, das 2007 als regionales Produkt in die »Arche des guten Geschmacks« aufgenommen wurde. Gerade im dicht besiedelten Großraum Stuttgart verdienen die Filder besonderen Schutz. Doch seit Jahrzehnten verwirklichen geltungssüchtige Politiker hier rücksichtslos ihre Fortschrittsfantasien – auf Kosten der Natur und der Lebensqualität der Bewohner.

Die Schutzgemeinschaft Filder – seit 46 Jahren im Dauereinsatz

Nach den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg und dem Wiederaufbau standen auch auf den Fildern die Zeichen auf Expansion: 1967 planten Landesregierung und Flughafen einen Großairport mit drei Startbahnen. Fruchtbare Äcker sollten dafür unter Beton verschwinden. Dies war die Geburtsstunde der Schutzgemeinschaft Filder und des Kommunalen Arbeitskreises Filder, in dem sich die betroffenen Kommunen zusammenschlossen.

Seither jagt auf den Fildern ein Großprojekt das nächste: Autobahnausbau und -verlegung, Startbahnverlängerung, neue

Gewerbe- und Wohngebiete, Straßenbauten, Luftfrachtzentrum, die Großmesse – und jetzt Stuttgart 21.

Doch die Anwohner kämpfen um den Erhalt ihrer Filder und haben dabei beachtliche Erfolge erzielt: Schon 1968 konnten sie ein Nachtstartverbot und 1973 ein Nachtlandeverbots durchsetzen. Auch die Westerweiterung des Flughafens und eine zweite Startbahn wurden (bislang) verhindert. Fast 50 Gemeinden hatten sich 2008 dem Protest angeschlossen, 15.000 Menschen waren auf die Straße gegangen.

Oft kämpften die Filderbürger aber auch auf verlorenem Posten. So bei der neuen Messe, die trotz zwölfjährigen (!) Widerstands durchgeboxt wurde – mit eigens dafür gemachten Gesetzen. Ungeachtet schlechter Auslastung wird inzwischen die Erweiterung der Messe vorangetrieben. Und nun sind die Filder auch noch durch Stuttgart 21 bedroht.

Politisch gewollt

Das Milliardenprojekt Stuttgart 21 wurde von der schwarz-roten (!) Koalition unter Ministerpräsident Erwin Teufel (CDU) und seinem Stellvertreter Dieter Spöri (SPD) auf den Weg gebracht und später in allen schwarz-gelb dominierten Gremien

Seit Jahrzehnten verwirklichen Politiker hier rücksichtslos ihre Fortschrittsfantasien

durchgewunken. Laut Eckart Fricke, dem DB-Konzernbevollmächtigten für Baden-Württemberg, war die umstrittene Filderplanung ein ausdrücklicher »Wunsch des Landes oder des damaligen Ministerpräsidenten« (Teufel; Anm. d. Red.), der wollte, dass die Neubaustrecke Ulm–Wendlingen

»oben entlang der Autobahn A 8 weitergeführt wird, mit diesem Halt am Flughafen. Das ist der Grund, warum dieser komische Schlenker da reingekommen ist.« Die Bahn hatte also gar kein Interesse an einem Bahnhof auf den Fildern. Und die Bewohner wurden weder gefragt noch ausreichend informiert. Der »Umweg« über die Filder ist allein der Großmannssucht einiger Politiker geschuldet, die Konzerninteressen über die Lebensqualität der Bürger stellen oder ihrer »Infrastrukturpartei« ein Denkmal setzen wollen.

Ökologisch?

Man brauche aus ökologischen Gründen Hochgeschwindigkeitstrassen, um die Schiene als Alternative zu Kurzstreckenflügen attraktiver zu machen. So lautet ein ebenso beliebtes wie vorgeschobenes Argument der Stuttgart-21-Befürworter. Warum baut man dann aber einen Fernbahnhof an einem Flughafen, der relativ

Fortsetzung Rückseite →

nahe an der Stadt gelegen und bereits an einen S-Bahnhof angeschlossen ist? Und warum beteiligt sich die Flughafen Stuttgart GmbH mit rund 359 Millionen Euro daran? Hier hat Flughafendirektor Walter Schoefer ganz ungeniert zur Aufklärung beigetragen: Er erhoffe sich durch das Projekt »1,2 Millionen mehr Passagiere« (StZ, 02.05.13). Von wegen Ökologie – die zweite Startbahn lässt grüßen!

Bürgerbeteiligung?

Um die Bürger/-innen auf den Fildern nachträglich in die Entscheidung »einzu binden«, erfand die grün-rote Landesregierung den »Filderdialog«. Erörtert werden sollte allerdings nur die Anbindung des Flughafens an Stuttgart 21. Fragen nach dem Sinn der Filderplanung und des Projekts insgesamt waren ausgeschlossen. Die Schutzgemeinschaft Filder und andere langjährige S-21-Gegner entschlossen sich dennoch, an diesem »Dialog« teilzunehmen und ihn als Forum zu nutzen.

Und trotz massiver Einflussnahme von Bahn und Politik geschah das Überraschende: Die Beteiligten entschieden sich mit deutlicher Mehrheit gegen einen Mischverkehr von Fernbahn und S-Bahn durch Leinfelden-Echterdingen. Die Gäubahn solle weiterhin von Vaihingen über die Panoramastrecke zum Stuttgarter Hauptbahnhof geführt werden. Die wenigen Fahrgäste der Gäubahn, die direkt zum Flughafen wollen, sollen in Vaihingen in die S-Bahn umsteigen können. So wäre der Flughafen ideal angebunden und die Streckenführung ökologischer und bahnbetrieblich deutlich besser. Zudem böte sich als Erweiterungsoption ein S-Bahn-Ringschluss von Vaihingen über den Flughafen und Bernhausen bis ins Neckartal, z. B. nach Wendlingen.

Vom Tisch gewischt

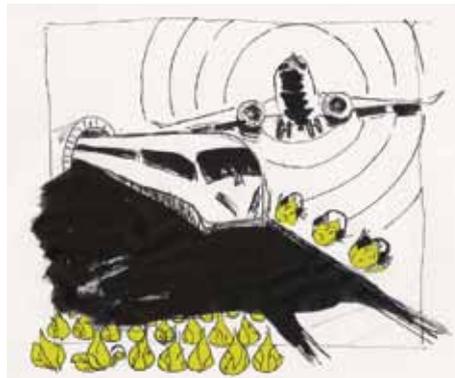
Dieses eindeutige Bürgervotum passte Bahn und Politik jedoch gar nicht ins Konzept und wurde deshalb einfach vom Tisch gewischt. Seither lassen Politiker

wie der SPD-Fraktionsvorsitzende Claus Schmiedel keine Gelegenheit aus, der Öffentlichkeit die Lieblingsvariante der Befürworterparteien, den sogenannten »Filderbahnhof plus«, als Ergebnis des Filderdialogs zu verkaufen – eine böswillige Verfälschung des tatsächlichen Abstimmungsergebnisses und Hohn für die teilnehmenden Filderbürger.

Die Pläne der Bahn: einer so schlecht wie der andere

In der durch die Stuttgarter Leitmedien wesentlich mitgeprägten öffentlichen Diskussion stehen seither nur noch zwei gleichermaßen unbrauchbare Varianten: die Antragstrasse der Bahn und der »Filderbahnhof plus«.

■ **Die Antragstrasse:** Seit 2002 hat die Bahn mehrfach die Pläne dafür beim Eisenbahnbundesamt (EBA) vorgelegt, um ein Planfeststellungsverfahren für den Filderabschnitt einzuleiten. Laut EBA sind diese »in der vorgelegten Form nicht



genehmigungsfähig« – zu groß sind die Mängel bei Brandschutz, Betriebsqualität und Tunnelsicherheit. Nach diesem 11-jährigen Totalversagen hat die Bahn nun erneut ihre Pläne eingereicht. Ob diese genehmigungsfähig sind, ist weiter höchst fraglich.

■ **Der »Filderbahnhof plus«:** Unter dem Mäntelchen der Bürgerbeteiligung wollten die Projektbefürworter eine Alternativplanung durchsetzen. Dieser Flughafenbahnhof erweist sich jedoch als mindestens so schlecht wie der bislang geplante: Mehrkosten von angeblich ca. 250 Millionen Euro, höherer Verbrauch an wertvollen Ackerböden, bahnbetrieblich nicht umsetzbar. Und obwohl diese Variante eigene Fehlplanungen korrigieren soll, erdreistet sich die Bahn, die daraus angeblich resultierenden Mehrkosten von Stadt, Land und Region einzufordern.

Politische Scheingefechte

Und die Bahn stieß nicht auf taube Ohren: Trotz vereinbartem Kostendeckel zeig-



te sich Ministerpräsident Kretschmann (Grüne) bereit, über die Übernahme von Mehrkosten zu verhandeln. Bedingung: Der DB-Konzern solle die »Sprechklausel« des Finanzierungsvertrags fallen lassen. Doch die Bahn winkte ab, würde sie sich doch eine Möglichkeit nehmen, bei weiteren Kostensteigerungen, an denen kaum jemand zweifelt, mit den Projektpartnern zu verhandeln.

Seither behauptet S-21-Projektsprecher Dietrich wieder, die Antragstrasse sei für die Bahn »die vorzugswürdige Variante« (StZ, 02.05.13). Doch die Filderbürger haben mit gesundem Menschenverstand erkannt, dass die eine DB-Trasse so schlecht ist wie die andere und die beste und kostengünstigste Variante bereits existiert: die Gäubahn.

Für Widerstand ist es nie zu spät

Bei vielen Filderbewohnern steht der Wunsch nach weniger Lärm an erster Stelle. Auch die Reduzierung von Abgasen und Schadstoffen aus dem Flug- und Autoverkehr ist ein wichtiges Thema. Ebenso notwendig ist der Erhalt wertvoller Ackerflächen und grüner Erholungsräume auf der dicht besiedelten Hochebene. Gute und bezahlbare öffentliche Verbindungen in die Stuttgarter Innenstadt und ins Neckartal könnten das Verkehrsaufkommen spürbar reduzieren und die Filderregion entlasten.

Was die Filderbewohner hingegen nicht brauchen, ist Stuttgart 21 und dessen katastrophale Filderplanung – ein weiteres Großprojekt profilierungssüchtiger Politiker auf Kosten ihrer Lebensqualität. Für den Widerstand dagegen ist es nie zu spät. Denn »so ein Projekt kennt keinen »Point of no return«, es lohnt sich immer, es zu verhindern, weil es Zukunft zerstört« (Hannes Rockenbauch).

www.schutzgemeinschaft-filder.de

TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

Konto-Nr.: 7020 627 400
BLZ 430 609 67, GLS-Bank
Kontoinhaber: Umkehrbar e. V.
Stichwort: Tunnelblick





Vom Abriss bedroht: Haus Sängersstraße 4 (links) – im Hintergrund der Bahnhof und die gerodeten Parkflächen (Foto: Weiberg)

Enteignet wird erst nach der Wahl

Von Hermann G. Abmayr

Stuttgart 21 soll Angela Merkels Wahlkampf nicht stören. Der ursprünglich für Mai geplante Abriss eines teilweise noch bewohnten Mehrfamilienhauses in der Nähe des Hauptbahnhofs ist deshalb auf den Tag nach der Bundestagswahl verschoben worden. Das kommt Bahn-Chef Rüdiger Grube gerade Recht, denn die Enteignung eines Wohnungseigentümers könnte wieder einmal unerwünschte Schlagzeilen bringen.

Im Berliner DB-Hochhaus will man vor der Bundestagswahl keinen Ärger wegen Stuttgart 21. Schließlich hat das umstrittene Milliardenprojekt Bundeskanzlerin Angela Merkel und ihrer CDU schon mehrere Wahlen vermässelt, obwohl die Bahn Horrormeldungen wie die Kostenexplosionen oder umstrittene Baumaßnahmen immer erst nach den jeweiligen Wahlen bekannt gegeben beziehungsweise durchgeführt hat. Zuletzt bei der Oberbürgermeisterwahl in Stuttgart, als Grube und Bahn-Technikvorstand Kefer längst wussten, dass die Kosten von Stuttgart 21 von 4,5 Milliarden auf 6,8 Milliarden Euro ansteigen. Genutzt hat es nichts. Bahn-Liebling Sebastian Turner, der Kandidat von CDU, FDP und Freien Wählern, hat die Wahl trotzdem verloren.

Grube und Kefer wissen jedenfalls, was sie ihrer Kanzlerin schuldig sind. Ohne ihren Segen wären ihre lukrativen Verträge 2012 nicht verlängert worden. Klar, dass Angela Merkel bei der Bundestagswahl nicht erneut wegen des Stuttgarter Milliardenprojekts Stimmen verlieren will. Eine willkürliche Enteignung und der Abriss eines Mehrfamilienhauses könnten Schlagzeilen produzieren, die das S-21-Debakel der Kanzlerin wieder bundesweit ins Bewusstsein rücken.

Eigentlich sollten in der Stuttgarter Sängersstraße in der Woche nach Pfingsten die Bagger anrollen, um ein stattliches Wohngebäude abzureißen. Es steht dem Bau des Tunnelleingangs für Stuttgart 21 im Weg, der den künftigen Tiefbahnhof mit den Gleisröhren verbinden soll. Doch dann erklärten Rüdiger Grubes Leute dem Regierungspräsidium Stuttgart, man wäre auch mit Ende September einverstanden, was die Genehmigungsbehörde gerne aufgriff. Mit Beschluss vom 26. Juni 2013 verfügte sie die „vorzeitige Besitzeinweisung“, wie es im Amtsdeutsch heißt, für den 23. September, 0 Uhr – den Montag nach der Bundestagswahl. Bis dahin müssen dann auch

die beiden letzten Bewohner des Hauses ausziehen.

Beim Enteignen nicht zimperlich

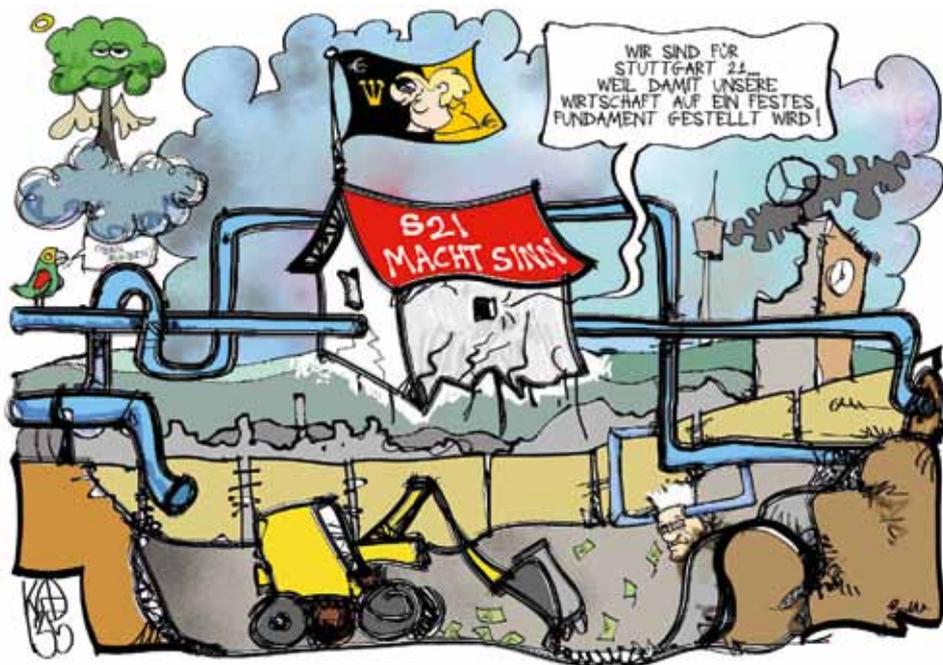
Beim Enteignen ist man im Land der »Häuslebauer« ohnehin nicht zimperlich. Zumindest wenn es der Wirtschaft oder einem anderen »höheren Zweck« dient. So hat der Landtag mit den Stimmen von CDU, FDP und drei Sozialdemokraten 1998 extra ein Gesetz verabschiedet, um die Enteignung der Bauern zu ermöglichen, deren Felder dem Messeneubau auf den Fildern südlich von Stuttgart im Wege standen. »Enteignet werden kann nach dem Grund-

gesetz nur zum öffentlichen Wohl«, hatte Winfried Kretschmann 2004 aufgebraachte Landwirte unterstützt, die vor dem Regie-

rungspräsidium gegen das Enteignungsverfahren protestierten. »Ihr Eigentum soll für eine Messe enteignet werden, die keiner auf den Fildern will und nur der Wirtschaft nützt und nicht dem öffentlichen Wohl«, sagte der damalige Oppositionsführer der Grünen im Landtag.

Genutzt hat der Protest der Bürger damals nichts. CDU und FDP hatten das Messengesetz auf ihrer Seite. Die beiden Parteien

Die willkürliche Enteignung eines Mehrfamilienhauses könnte das S-21-Debakel der Kanzlerin wieder bundesweit ins Bewusstsein rücken.



© Kostas Koufogiorgos, www.koufogiorgos.de

→ Fortsetzung von Seite 1

hatten damit die Lehren aus einer gerichtlichen Niederlage in den Achtzigerjahren gezogen. Damals konnten Bauern den Bau einer Teststrecke des Daimler-Konzerns in Boxberg im Norden Baden-Württembergs auf dem Rechtsweg verhindern.

Heute ist Kretschmanns Regierung auch für die Regierungspräsidien verantwortlich, die Enteignungsverfahren durchführen. Wie jetzt gegen Werner Frank (Name geändert) aus der Stuttgarter Sängerstraße, den Eigentümer der letzten bewohnten Wohnung in dem Gebäude, das Stuttgart 21 im Wege steht. Er ist zwei Jahre älter als Kretschmann und wie der heutige Ministerpräsident seit vielen Jahren S-21-Gegner. Beide waren jahrzehntelang als Lehrer tätig. Frank ist mittlerweile im Ruhestand.

Werner Franks Anwalt Bernhard Ludwig hält die Enteignung seiner Wohnung für verfassungswidrig, denn sie diene nicht dem Gemeinwohl. Einen Verfassungsbruch sieht Ludwig auch in der Finanzierung von Stuttgart 21; zudem fehle nach wie vor eine Gesamtgenehmigung, sodass das Tunnelprojekt nach aktuellem Stand nicht zu Ende gebaut werden könne.

Dies sehen auch Rechtswissenschaftler wie Hans Meyer, Joachim Wieland, Helmuth Goerlich und Oliver Lepsius so. Grund: Bahnprojekte sind nach dem

Grundgesetz ausschließlich eine Angelegenheit des Bundes. Und kein Land darf sich Investitionen der Bahn durch eigene Zuzahlung quasi erkaufen, da Mischfinanzierungen von Bund und Land generell unzulässig sind. Gegen dieses Gebot hatten Ex-Ministerpräsident Günther Oettinger (CDU) und Stuttgarts Ex-Oberbürgermeister Wolfgang Schuster (CDU) verstoßen, indem sie für den Bau von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke nach Ulm milliardenschwere Zuzahlungen garantierten.

Verfassungsgericht drückt sich

Der ehemalige Oppositionsführer Winfried Kretschmann versprach deshalb 2010, er werde als Ministerpräsident alle S-21-Zahlungen stoppen. Doch dieses Versprechen fiel schon wenige Monate später bei den Koalitionsverhandlungen mit der SPD unter den Tisch. Und mangels Kläger hat bisher kein Gericht den Verfassungsbruch gestoppt. Klagen könnte beispielsweise jede Landesregierung, die sich benachteiligt fühlt. Doch die CDU- und SPD-dominierten Regierungen wollen nicht, weil beide Parteien Stuttgart 21 befürworten. Auch Bundestagsabgeordnete könnten eine Organklage einreichen – mit einem Drittel der Stimmen. Die der Linken, der Grünen und weiterer elf Abgeordneter würden ausreichen. Doch weder bei der SPD noch bei Union und FDP gibt es Dissidenten.

Bernhard Ludwig hatte gehofft, dass sich das Bundesverfassungsgericht mit der Enteignung des Hauses Sängerstraße befassen wird und damit gezwungen wäre, auch zur Verfassungsmäßigkeit der Mischfinanzierung Stellung zu nehmen.

Kommentar: **Doppelmoral**
Von Hermann G. Abmayr

»Geht doch rüber«, hieß es in Zeiten, in denen es noch eine DDR gab. Und als Joschka Fischer, Daniel Cohn-Bendit oder Winfried Kretschmann noch »Enteignet Springer!« riefen. Dies war 1968 nach dem Attentat auf Rudi Dutschke die Forderung der APO. »Springer hat mitgeschossen«, hieß es. Gemeint war die Hetze der »Bild«-Zeitung gegen die rebellischen Studenten, Lehrlinge und Schüler.

Auch die Forderung nach einer Vergesellschaftung der Großbanken, die die Finanzkrise der vergangenen Jahre mit verursacht haben, wurde von Politik und Wirtschaft reflexartig zurückgewiesen. Dabei könnte man durchaus die Meinung vertreten, dass eine bürgernahe Rechtsform der Finanzinstitute dem Gemeinwohl nützt. Stattdessen haben Angela Merkel und ihre jeweiligen Koalitionspartner (SPD und FDP) die Bankenwelt mit zig Milliarden an Steuergeldern beschenkt. Die Verluste der Eigentümer wurden sozialisiert. Die Gewinne hatten sie zuvor immer selbst kassiert.

Doch wenn es um ein Mehrfamilienhaus geht, das Stuttgart 21 im Weg steht, oder um fruchtbares Ackerland wie beim Messeneubau südlich von Stuttgart, dann wird das Recht auf Eigentum kleingeschrieben. Und das Gemeinwohlgebot bis zur Unkenntlichkeit verbogen. Ein typischer Fall von Doppelmoral, auch wenn das Wort Moral in diesem Zusammenhang schon ein Euphemismus ist.

Aber die Richter in Karlsruhe haben den Fall erst gar nicht zur Entscheidung angenommen.

Beitrag und Kommentar sind zuerst erschienen in der Kontext:Wochenzeitung (Nr. 112, 22. Mai 2013). Der Artikel wurde für diese Tunnelblick-Ausgabe aktualisiert und gekürzt. Wir danken der Kontext-Redaktion für die freundliche Genehmigung.

KONTEXT:
WOCHENZEITUNG

erscheint mittwochs online auf
www.kontext-wochenzeitung.de
und samstags als Beilage der taz.

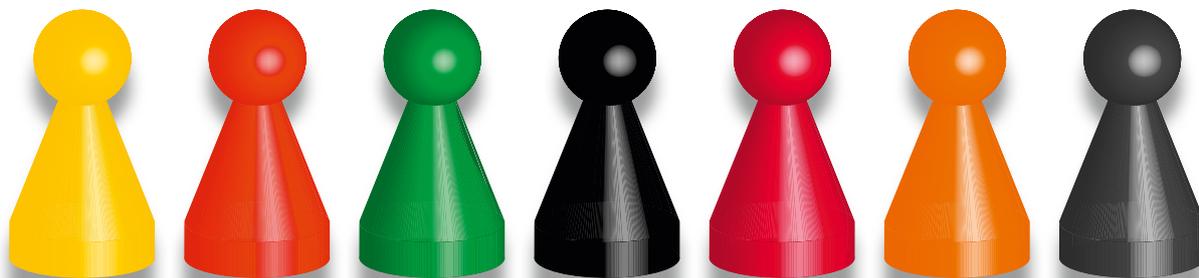
TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

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

TUNNELBLICK

Wahl-Extra: Was tun am 22. September?

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 39 • 12. SEPTEMBER 2013



»Wenn Wahlen etwas ändern würden, wären sie verboten.« Ob dieser Ausspruch nun von Kurt Tucholsky oder von der amerikanischen Anarchistin Emma Goldman stammt: Stimmt er denn? Ändern Wahlen wirklich gar nichts? Sicher nicht am politischen System und der Art und Weise, wie politische Entscheidungen in unserem Land zustande kommen. Aber an der grundsätzlichen, langfristigen Ausrichtung unserer Gesellschaft, wie die Geschichte zeigt – zum Guten wie zum Schlechten.

Trotzdem sinkt die Wahlbeteiligung. Sind die Bürger also uninteressiert, gleichgültig, gar verantwortungslos? Oder haben sie einfach die Nase voll davon, dass Wahlen in erster Linie dazu dienen, Gefolgschaft und Mehrheiten herzustellen, und Parteien Themen nur als Machtvehikel instrumentalisieren? Vielleicht wollen die Bürger auch einfach nicht mehr länger hinnehmen, dass die Programme und Versprechen vor der Wahl mit dem politischem Handeln danach wenig zu tun haben.

Kollektive Verantwortungslosigkeit

Stuttgart 21, die Parteien und die Bundestagswahl

Stuttgart 21 ist in diesem Bundestagswahlkampf kein Thema. Durch massiven Druck auf den Aufsichtsrat der Bahn hat Bundeskanzlerin Merkel erreicht, dass das Projekt vorerst weitergebaut wird und so erst einmal aus den Schlagzeilen verschwunden ist. Dabei ist auch im Kanzleramt klar, dass Stuttgart 21 nichts taugt und noch viel mehr kosten wird als die 6,8 Milliarden Euro, welche die Bahn bislang zugibt. Doch Merkel handelt aus reinem Machtkalkül: Sie will sich nicht eine weitere Wahl durch das unselige Vorhaben versauen lassen und hofft, dass das wahre Desaster erst in ein paar Jahren offenkundig werden wird.

Und der Herausforderer? Peer Steinbrück, Kanzlerkandidat der SPD, gelangt auf dem Esslinger Marktplatz zu der bahnbrechenden Erkenntnis, dass sich die Bahn bei Stuttgart 21 »wohl gründlich verrechnet« habe, und hält sich im Übrigen zurück. Und er tut gut daran: Zu sehr ist seine Partei selbst in das Projekt verstrickt – nicht nur im Ländle Schmidts, Schmiedels und Drexlers. So war es SPD-Kanzler Schröder, der den Kaputtanier Hartmut Mehdorn

1999 ins Amt des Bahnchefs hievte. Und es war der sozialdemokratische Bundesverkehrsminister Tiefensee, der 2009 die S-21-Verträge mitunterzeichnete.

Klar ist: Im geplanten Kellerbahnhof steckt jede Menge Sprengstoff. Dem gegenüber nimmt sich der Skandal um den Hauptstadflughafen BER wie ein Kinderfasching aus. Und alle wissen es und schweigen.

In dem Projekt steckt jede Menge politischer Sprengstoff – alle wissen es und schweigen.

Eine politische Kraft, die Stuttgart 21 in den Wahlkampf hätte tragen können, sind die Grünen. Doch die wollen sich eine schwarz-grüne Regierungsoption nach der Wahl nicht verbauen. Und sie wollen die erste Landesregierung unter grüner Führung und den fleischgewordenen Beweis ihrer Regierungsfähigkeit, den baden-württembergischen Ministerpräsidenten Kretschmann, nicht beschädigen. Dieser wiederum verschanzt sich weiter hinter einer manipulierten Volksabstimmung und lässt die Bahn gewähren.

Und so gehen die Zerstörungen weiter – in der baden-württembergischen Landeshauptstadt und auch auf der Schwä-

bischen Alb, wo die mindestens ebenso unnütze und schädliche Hochgeschwindigkeitsstrecke von Wendlingen nach Ulm vorangetrieben wird. Stuttgart 21 ist zum Symbol für die kollektive Verantwortungslosigkeit der Politik geworden.

Die CDU

Stuttgart 21 ist ein Kind der CDU, die 58 Jahre lang Baden-Württemberg regierte. Das liegt auf der Hand. »Die Italiener haben das Hupen erfunden, die Hessen die IAA und wir Stuttgart 21«, könnte man in Abwandlung eines Werbespruchs des Landes mit Blick auf die CDU sagen.

In diesem Projekt konzentrieren sich die Macht- und Größenwahntantzen seiner Urheber wie in keinem anderen. »Wir können alles«: ein milliardenschweres Murksprojekt erfinden, es überfallartig der Öffentlichkeit präsentieren und als »Pilotprojekt für ganz Europa« (Ex-Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann), als »Jahrhundertchance« (Ex-Ministerpräsident Erwin Teufel), »größte Chance der Stadt Stuttgart« (Ex-OB Manfred Rommel) und »Jahrhundertprojekt« (Ex-OB

Fortsetzung →



Wolfgang Schuster) verkaufen. Wir können es gegen alle Widerstände von Skeptikern und Gegnern parlamentarisch, juristisch und medial durchsetzen und unumkehrbar machen, den politischen Gegner (SPD) ins Boot holen und einen seiner Führungsleute zum Projektsprecher machen, Fakten unter Verschluss halten und angebliche Fakten zur Desinformation streuen. Wir können in einer Showveranstaltung namens »Faktencheck« den ganzen Murks sogar vor einem Millionenpublikum von den Projektgegnern zerlegen lassen und ihn dennoch weiter durchziehen. Wir können dazu auch Wasserwerfer aufmarschieren lassen und gegen friedlich Demonstrierende einsetzen, diesen anschließend noch die Schuld daran in die Schuhe schieben und sie mit einer Flut von Prozessen überziehen. »Wir können alles«, denn wir haben die Macht dazu – mit unseren jahrzehntelang gepflegten Beziehungen und Verflechtungen mit den herrschenden Machteliten in Wirtschaft, Justiz, Medien, Verbänden und Kirchen.

Und so wächst dieses missratene, dafür sündhaft teure Kind der CDU bis heute heran. Mit Billigung der Bundeskanzlerin, für die Stuttgart 21 zum großen Sündenfall ihrer Umverteilungspolitik werden könnte. In geradezu entlarvender Weise äußerte Angela Merkel 2010, wenn dieses Großprojekt nicht komme, dann könne man keines mehr bauen, dann sei Deutschland unregierbar. Recht hat sie. Dann wird es in der Tat immer schwieriger mit einer Politik im Dienste der Großkonzerne und ihrer Aktionäre, der großen Banken, der privaten Großinvestoren und Spekulanten, die sich mittels solcher Großprojekte nach Belieben auf Kosten der Steuerzahler mit öffentlichem Eigentum bereichern können.

Ganz in diesem Sinne haben sich die Kanzlerin und ihr Finanzminister Wolfgang Schäuble im März 2013 immensen Mehrkosten von 2,3 Milliarden Euro zum Trotz für den Weiterbau des Projekts starkgemacht und den Aufsichtsrat der Bahn AG mit Druck dazu gebracht, an dem Projekt festzuhalten. »Wie ein Aufsichtsratsmitglied berichtete, war vor allem auf die drei – zunächst sehr kritischen – Staatssekretäre der Bundesregierung im Aufsichtsrat der Druck sehr groß. Überhaupt, so der

Insider, seien den Kontrolleuren von der Bahn vor allem Gutachten vorgelegt worden, die die Zustimmung nahelegten. Man sei quasi »der Entscheidungshoheit« beraubt worden. Im Gremium stimmte dann nur ein Aufsichtsrat gegen die Vorlage des Vorstands.« (Handelsblatt vom 5.3.2013).

Im Vorfeld der Bundestagswahl hat die Regierung offensichtlich alles getan, um Stuttgart 21 aus den Schlagzeilen herauszuhalten. Das zeigt: Stuttgart 21 ist für die Kanzlerin ein ganz heißes Eisen. Der Regierungsverlust der CDU nach 58 Jahren bei der Landtagswahl 2011, die Merkel zur Abstimmung über Stuttgart 21 erklärt hatte, ist ihr mahnend ins Gedächtnis gebrannt.

Die FDP

»Also, von mir aus könnte Stuttgart 21 eine Billion Euro kosten, und ich wäre immer noch dafür!«

Michael Conz, Stuttgarter FDP-Gemeinderat, Sommer 2010

Die SPD

Die SPD blickt auf eine 150-jährige Geschichte zurück. In der Zeit Willy Brandts war sie Friedenspartei und bis zur Regierung Schröder auch Partei der arbeitnehmerfreundlichen Reformen. Und schon lange vor den Grünen war die SPD Partei des Umweltschutzes. All das ist Vergangenheit.

Bei Stuttgart 21 zeigt die selbst ernannte »Infrastruktur-Partei« exemplarisch, dass sie mit ihren Vorstellungen irgendwo in den 1960er-Jahren hängengeblieben ist, eingeklemmt zwischen Wirtschaftswunder, naiver Fortschrittsgläubigkeit, Wachstumswahn und autogerechter Stadt. Nach dem Motto: »Wo der Bagger steht, geht es uns gut.« Dass der Bagger außer Diesel auch noch reichlich Steuermilliarden verbrennt und dabei ein völlig überflüssiges Loch mitten in Stuttgart schaufelt – egal! Denn wo gebaut wird, gibt es Arbeit. Und wo es Arbeit gibt, geht es uns anscheinend gut. Wen kümmert es schon, dass die Unternehmen in der Region – entgegen aller vollmundigen Politiker-Versprechen – bei Großprojekten wie Stuttgart 21 leer ausgehen und die Arbeiter der transnationa-

len Großkonzerne dort zu Dumpinglöhnen und nicht selten illegal schufteten?

Die SPD-Führung erklärt jegliche Bautätigkeit zum Fortschritt und verfolgt längst nicht mehr vorrangig soziale und ökologische Ziele. Sie will als Partei mit Wirtschaftskompetenz wahrgenommen werden und fördert dazu gerne Großkonzerne durch Großprojekte. Das alles bringt sie mit ihrer eigenen Basis in Konflikt. Kein Wunder, dass sich die Zahl der SPD-Mitglieder seit 1990 fast halbiert hat.

Ein Paradebeispiel für die Umwertung sozialdemokratischer Werte sind die neoliberalen »Reformen« der Regierung Schröder/Fischer, die unter dem Namen Agenda 2010 bekannt wurden. Die Folgen sind bekannt: Hunderttausende wurden in Leiharbeit und prekäre Beschäftigungsverhältnisse getrieben, leiden unter Armut oder sind von Altersarmut bedroht. Hier seien »Korrekturen« erforderlich, räumte Peer Steinbrück Ende August bei einer Wahlkundgebung auf dem Esslinger Marktplatz ein. Doch gleichzeitig lobte er die Politik von Altkanzler Gerhard Schröder, der diese Misere zu verantworten hat. Die SPD hat sich wirklich weit vom »S« in ihrem Namen entfernt.

Wie man es auch dreht und wendet: Die SPD macht bei vielen wichtigen Fragen konsequent Politik gegen ihre eigene Klientel, schlimmer noch: gegen die unteren 90 Prozent der Bevölkerung. Ebenso konsequent ignoriert sie diese Tatsache und sieht sich als Teil der Lösung und nicht des Problems.

Die Kluft zwischen den Wahlversprechen und dem realen politischen Handeln ihrer Funktionäre lässt viele SPD-Mitglieder verzweifeln und aus der Partei austreten. Sie ist zugleich eine der Ursachen für die sogenannte »Parteimüdigkeit«, die richtiger als Politiker-Verdrossenheit bezeichnet werden müsste. Denn wer sich so hintergangen fühlt, traut keinem Politiker mehr. Der SPD schon gar nicht, wie die aktuellen Wahlprognosen bestätigen.

Die Grünen

Im Bundestagswahlkampf mimen die Grünen derzeit wortreich den Anwalt der Kranken und Schwachen: »Außerdem hat Schwarz-Gelb in der gesetzlichen Krankenversicherung einen fatalen Wechsel einge-



leitet: Die Beiträge werden nicht mehr zur Hälfte zwischen Arbeitgeberinnen und Arbeitgebern sowie Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern aufgeteilt.« So stand es bis vor Kurzem im Kurzwahlprogramm der Partei. Doch es war die rot-grüne Schröder-Regierung selbst, die diesen »fatalen Wechsel« 2005 mit der Einführung eines Zusatzbeitrages für Arbeitnehmer/-innen einleitete.

Diese peinliche Panne ist symptomatisch für die einstige Protestpartei. »Es gibt keine andere Partei, in der die Differenz zwischen dem Image und der praktischen Realität von deren Politik so groß ist. Verrat ist eine Kunst, die die Grünen meisterlich beherrschen«, sagt die Ex-Grüne Jutta Ditfurth. Zu dieser Einschätzung sind mittlerweile auch zahlreiche Kritiker von Stuttgart 21 gelangt.

Im Fall des Stuttgarter Bahnhofprojekts datiert der »Verrat« auf den 27. April 2011, als der grüne Verhandlungsführer Kretschmann nach der gewonnenen Landtagswahl den Koalitionsvertrag mit der SPD unterzeichnete. Denn darin verständigten sich beide Parteien nicht allein auf eine Volksabstimmung über das Milliardenprojekt. Die Grünen sicherten auch zu, auf alles zu verzichten, was diese Abstimmung gefährden könnte, etwa eine Klage gegen die verfassungswidrige Mischfinanzierung des Projekts – ein zentrales Versprechen im Wahlkampf. Mit anderen Worten: Der Preis für die Macht war Stuttgart 21 – und die Grünen haben ihn gezahlt: »Wir lassen uns doch die Chance aufs Regieren nicht wegen eines Bahnhofs entgehen.«

Nach dem vorhersehbaren Scheitern der Abstimmung verkündeten die Grünen im November 2011, den Widerstand nun einstellen und das Projekt fortan »kritisch begleiten« zu wollen. Dies sei die Konsequenz aus der bitteren Niederlage, der man sich als gute Demokraten aber beuge. In Wahrheit war es genau umgekehrt: Die manipulierte Volksabstimmung sollte ein lästiges Thema abräumen, das wie ein Damoklesschwert über der Koalition mit der fanatisch projektfreundlichen SPD schwebte. Und deshalb war diese Abstimmung auch keine Sternstunde der Demokratie, sondern das Gegenteil: ein Lehrstück darüber, wie sich direktdemokratische Verfahren für Machtinteressen missbrauchen lassen.

Bemerkenswert ist, mit welcher Vasallentreue die Parteibasis ihrem Ministerpräsidenten und seinen Einflüsterern im Staatsministerium in all dem gefolgt ist. Doch je höher die Kosten bei Stuttgart 21 steigen und je sichtbarer die gewaltigen Risiken und Probleme werden, desto absurder werden die Verrenkungen, mit denen sich die Grünen noch immer hinter der Volksabstimmung verschanzen, um ihre Untätigkeit zu rechtfertigen. Es wird immer offensichtlicher, dass sie sich in eine Sackgasse hineinmanövriert haben.

Werner Sauerborn bringt es auf den Punkt: »... muss man Verträge verteidigen, die längst ihre Grundlage verloren haben? ... Muss man zusehen, wie die Bahn Fakten schafft? ... Muss man Herrenknecht besuchen? Nein, das alles muss man nicht. Das alles muss man nur, weil man die Koalition nicht platzen lassen und die Regierungsmacht nicht verlieren will. Das aber würden sie riskieren, wenn sie die Volksabstimmung als das bezeichnen würden, was sie war: ein großer Betrug. Die Volksabstimmung, zum Synonym für Demokratie gemacht, soll den Weiterbau eines Projekts rechtfertigen, das längst als Fiasko enttarnt ist. Die Volksabstimmung ist die politische Überlebenslüge der Grünen.«

Die Linke

Mitglieder und Mandatsträger/-innen der Linken auf allen Ebenen haben den Widerstand gegen Stuttgart 21 von Anfang an mitgetragen. Zugleich ist die Linke die einzige Partei, in deren Wahlprogramm das Milliardenprojekt überhaupt vorkommt. Die Linken fordern den »Ausstieg aus Stuttgart 21 und die Ertüchtigung des bestehenden Kopfbahnhofes« und haben ein detailliertes Konzept für eine Verbesserung der Schieneninfrastruktur in Baden-Württemberg vorgelegt. Demnach könnte mit ungefähr derselben Summe, die für Stuttgart 21 und die Hochgeschwindigkeitsstrecke Wendlingen – Ulm ausgegeben werden soll, die Bahn flächendeckend und für alle Nutzer erheblich verbessert werden. Die Linke fordert außerdem, die Bahn insgesamt zu reformieren und wieder konsequent gemeinwirtschaftlich auszurichten – ohne Schielen auf einen Börsengang. Hauptgeschäftsziel der Bahn müsse ein hochwertiger Bahnverkehr im Inland sein,

anstatt mit Steuergeld Logistikdienstleistungen international anzubieten.

Damit liegt die Partei nahe an dem, was viele Verkehrsexpertinnen fordern. Ob die Linke dies allerdings auch durchsetzen würde, wenn sie die Möglichkeit dazu hätte, und ob sich Parteien nach der Wahl noch daran erinnern, was sie vorher versprochen haben, das muss jede/-r selbst für sich entscheiden. Angesichts des Eier-tanzes der Linken beim Pannenflughafen BER ist durchaus Skepsis angebracht. ■

Grüner Klartext

»Auch große Mehrheiten haben kein Recht auf Arroganz der Macht. Arroganz der Macht gehört in die Monarchie, aber nicht in die Demokratie. [...] Wenn wir im Landtag das zum Thema gemacht haben, hieß es immer, S 21 ist durch demokratische Mehrheiten in Gemeinderat und Landtag entschieden worden. Das stimmt alles. Aber zu solch einem Verfahren gehören Wahrheit, Klarheit und Offenheit.«
Winfried Kretschmann auf der Montagsdemo am 16.8.2010

»Stellen Sie mal vor, man würde in einer Wahl nachweisen, dass da jemand gelogen hat, deswegen ist die Wahl noch nie ungültig gewesen. Und es ist schon viel in Wahlkämpfen gelogen worden. Es ist eine ganz irriige Meinung – eine ganz irriige Meinung, dass in einer Wahl über Wahrheit und Lüge entschieden wird. In Wahlen und Abstimmungen wird nur über Mehrheiten entschieden und nicht über Wahrheit und Lüge. Ich mein', wo kämen wir denn da hin? Es wär' ja furchtbar! Stellen Sie mal vor, wenn über Wahrheit oder Lüge entschieden wird. Wie könnte denn die Minderheit es ertragen, die glaubt, sie hat die Wahrheit gepachtet? Das wäre ja unmöglich. Und da würden wir uns zum Schluss alle die Köpfe einschlagen. Und weil wir das aber nicht wollen, sondern friedlich unsere Konflikte austragen wollen, deswegen wissen wir, bei Wahlen entscheiden Mehrheiten, so ist es einfach. Was Schlaures hat noch niemand erfunden.«
Winfried Kretschmann am 6.9.2013 auf dem Esslinger Marktplatz

Debatte: Die Wahl der Qual

Fünf Freundinnen des Stuttgarter Kopfbahnhofs diskutieren über die bevorstehende Bundestagswahl und das Wählen im Allgemeinen.

Alpha: »1981: Der Wald stirbt und ich habe Grün gewählt – aus Überzeugung. 1991: Kohl ohne Ende und ich habe Grün gewählt – aus Verzweiflung. 2001: Deutschland führt Krieg und ich habe Grün gewählt – aus Gewohnheit. 2013: Jetzt ist Schluss! Ich gehe nicht mehr wählen – aus Überzeugung!«

Beta: »Ich habe den Grünen noch nie über den Weg getraut – ebenso wenig wie den schwarz-gelb-roten Tunnelparteien. Aber gar nicht zu wählen, ist doch auch keine Lösung! Das würde ja bedeuten, den regierenden Parteien das Feld des Handelns zu überlassen und eigene Ideale aufzugeben. Wie sich die Grünen bei Stuttgart 21 verhalten, zeigt doch bloß, dass sie als Partei längst nicht mehr anders sind als die etablierten Parteien: Sobald sie aus der Opposition an die Regierung kommen, ist plötzlich nichts mehr so wichtig, dass es nicht dem Machterhalt geopfert werden könnte. Menschlich ist das zwar echt enttäuschend, aber eigentlich ganz logisch: Sie sind halt Parteipolitiker wie alle anderen auch.«

Alpha: »Und welche Konsequenz ziehst du daraus?«

Beta: »Jemand, der noch an Ideale und Ideen glaubt, muss sich jetzt eben neu orientieren und andere Kräfte finden, die er mit seiner Stimme unterstützen kann: soziale Gerechtigkeit und Abkehr vom Wachstumswahn bei den Linken oder Schutz der Grundrechte, verantwortungsvoller gesellschaftlicher Umgang mit dem Internet und bedingungsloses Grundeinkommen bei den Piraten zum Beispiel. Deshalb mache ich bei derjenigen Oppositionspartei mein Kreuz, die meine politischen Ideen und Vorstellungen am klarsten verfolgt. Und das nur, so lange sie tatsächlich in der Opposition ist.«

Gamma: »Einspruch! Es ist doch Selbsttäuschung, auf die parlamentarische Opposition zu hoffen. Die Parteien sind in

ihrer Politik längst ununterscheidbar und weitgehend austauschbar geworden. Wer mitspielen will, muss sich den sogenannten Sachzwängen und der Parteidisziplin unterwerfen, persönliches Gewissen und moralische Werte spielen im politischen Alltag kaum noch eine Rolle. Im Grunde haben wir es mit einer pluralen Einheits-

Was tun am 22. September? Ein Streitgespräch

partei zu tun: Alle sind anders gleich. Im Wahlkampf werden mit großem Aufwand Gegensätze inszeniert – pures Marketing! Und wer die beste Vorstellung abliefern, gewinnt.«

Delta: »Das sag' ich doch schon lange! Was ist eine Wahl schon anderes als eine schlechte Wer-wird-Millionär-Show? Über Atomkraft, Bankenrettung oder Krieg und Frieden entscheiden doch nicht die Parlamente – und schon gar nicht die Wählerinnen und Wähler. Bei wichtigen Fragen stehen die Entscheidungen auf Jahre und Jahrzehnte fest. Soll ich mich mit einer verlogenen Scheinbeteiligung ruhigstellen lassen? Nein, ich mache meinen Stimmzettel ungültig! Und zwar so, dass der Showmaster bei der Auszählung im Wahllokal die vortreffliche Wortschöpfung lesen muss, mit der ich den Stimmzettel kreativ verschönern werde: LÜGENPACK!«

Gamma: »Also, das ist mir zu wenig. Da ist die Außenwirkung doch gleich null. Wer sein Missfallen über die politischen Verhältnisse sichtbar machen will, wirft seine Wahlbenachrichtigung besser in die »Gläserne Urne«. Gibt's zum Beispiel in Stuttgart. Das geht sogar per Briefwahl, wenn du auf dem Land wohnst. Jeder Zettel in der Box zeigt, dass jemand mit dem Hütchenspiel der Parteien nicht einverstanden ist, es durchschaut und nicht mehr mitspielt. So wird dein Protest öffentlich sichtbar. Damit verlieren Politiker und Parlamentsbeschlüsse an demokratischer Legitimation. Zu Recht, denn missbrauchte Stimmen sind schlimmer als verlorene Stimmen.«

Beta: »Moment mal! Wenn ich eine Partei wähle, die meine Wertvorstellungen, zum Beispiel soziale Gerechtigkeit, in ihrem Wahlprogramm vertritt, ist das doch auch ein öffentliches Signal. Weil Parteien nach der Wahl häufig anders handeln als zuvor versprochen, müssen

wir sie kontrollieren; dafür brauchen wir als BürgerInnen viel mehr und direktere Einflussmöglichkeiten während der Legislaturperiode. Auch ein regelmäßiger Wechsel an der Macht ist bitter nötig. Selbst wenn ich wählen gehe, gebe ich deshalb meine Verantwortung doch nicht an die Politiker ab; auf jeden Fall engagiere ich mich weiter außerparlamentarisch für Themen, die mir wichtig sind.«

Delta: »Aber damit nährst du falsche Hoffnungen in die Parteien und legitimierst dieses System. Unser größter Gegner ist die Parteiengläubigkeit, dieses »Die werden es schon richten«. Dagegen müssen wir angehen ...«

Beta: »... und auch gegen das Gegenteil, den verbreiteten Fatalismus nach dem Motto: »Man kann ja eh nichts tun.« Und von dem seid ihr bewussten Nichtwähler doch gar nicht zu unterscheiden.«

Epsilon: »Liebe Leute, ihr macht alle einen grundlegenden Fehler: Ihr messt Wahlen zu viel Bedeutung bei. Für die wirklich wichtigen gesellschaftlichen Fragen und auch für Stuttgart 21 sind sie doch ohne Belang. Die großen gesellschaftlichen Probleme werden nicht von der Politik gelöst. Dafür müssen wir uns schon selber einsetzen.«

Delta: »Genau! Wir brauchen eine persönliche Energiewende: weniger Aufmerksamkeit für den Parteizirkus, mehr Power für den Widerstand.«

Gamma: »Montagsdemo statt Kandidatenduell sozusagen, darauf können wir uns wahrscheinlich alle einigen!«

Epsilon: »Richtig! Jeder mag am 22.9. tun, was er oder sie für richtig hält. Da kann man nichts wirklich richtig oder falsch machen. Aber wir sollten darauf nicht zu viel Zeit und Kraft verschwenden. Und wir sollten uns von dem ganzen medialen Zirkus um die Wahl nicht beeindrucken lassen und keine großen Hoffnungen in das Ergebnis setzen – egal, wie es ausfällt. Was diese machtverliebten PolitikerInnen und ihre Parteien allenfalls bewegen kann, ist der permanente Druck in der Öffentlichkeit. Das nagt an ihrem Image und birgt das Risiko des Machtverlusts.« ■



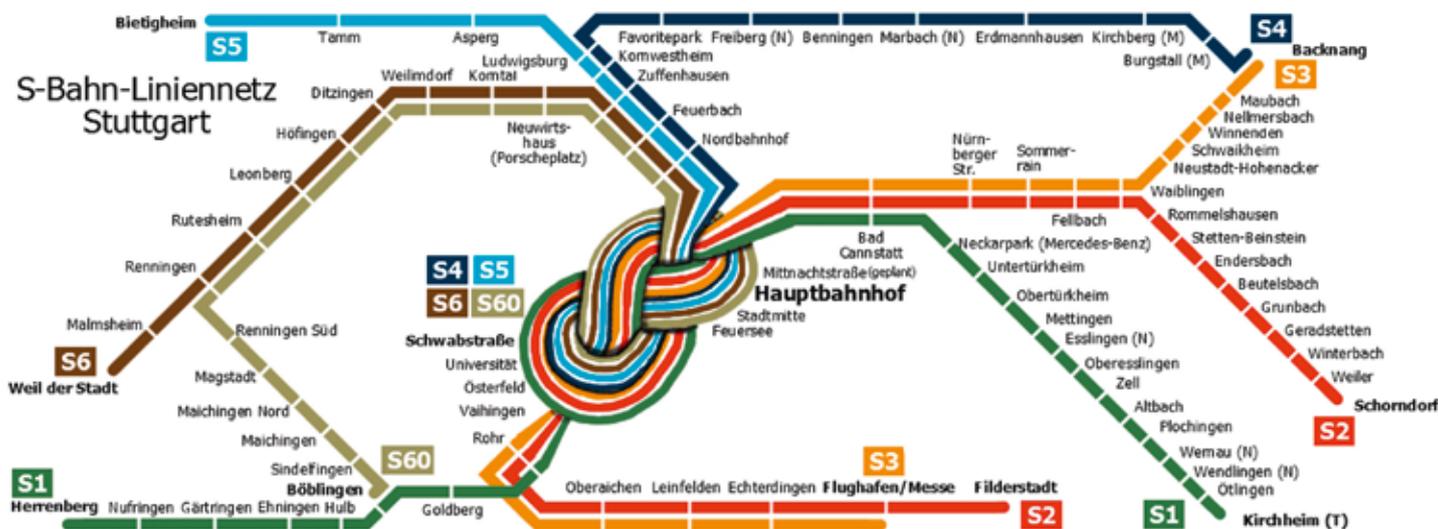
**Selbst aktiv werden
und Druck machen:**
www.alle-gegen-s21.de

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 40 • 26. SEPTEMBER 2013



S-Bahn am Limit

Die Stuttgarter S-Bahn war eine Erfolgsgeschichte. Seit ihrer Eröffnung 1978 ist die Zahl der Fahrgäste stetig gewachsen. Heute zwängen sich täglich 360.000 Menschen in die überfüllten Züge. Doch mit der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit ist es vorbei: Infolge der Vorbereitungen für Stuttgart 21 müssen viele S-Bahn-Nutzer Verspätungen erdulden und sich mit verpassten Anschlüssen abfinden. Weitere Einschränkungen während der Bauzeit hat die Bahn bereits angekündigt. Geht der Tiefbahnhof 2024 oder später tatsächlich in Betrieb, wird die S-Bahn vollends abgehängt.

Nadelöhr Innenstadtunnel

Seit Inbetriebnahme ist das Netz der Stuttgarter S-Bahn deutlich gewachsen. Geblieben ist ein Engpass: der Innenstadtunnel, in dem alle Linien das Stadtzentrum unterfahren. Seine Leistung beeinflusst das gesamte System. Doch mit einem Zugabstand von zweieinhalb Minuten hat der Tunnel bereits heute seinen maximalen Durchsatz in der Hauptverkehrszeit erreicht. Schon kleinste Störungen im Ablauf bringen alle folgenden Züge und somit das ganze S-Bahn-System aus dem Takt. Zudem wurden die Gleise der S-Bahn durch die vorbereitenden Umbauten für Stuttgart 21 so in Mitleidenschaft gezo-

gen, dass eine pünktliche S-Bahn heute die Ausnahme darstellt.

In den Innenstadt-Haltestellen behindern sich immer öfter ein- und aussteigende Fahrgäste – besonders am Hauptbahnhof, wenn in den Zügen und auf dem Bahnsteig dichtes Gedränge herrscht. Dadurch können die kurz bemessenen Haltezeiten nicht mehr eingehalten werden. So entstehen im Innenstadtbereich Verspätungen von bis zu 15 Minuten, die in das Außennetz weitergetragen werden. Die Folge: verpasste Anschlüsse an Busse und Bahnen.

Fatale Schleifen

Seit Dezember 2012 verbindet die Linie S60 die Linien S6 und S1. Die S6 wird in Renningen getrennt. Ein Teilzug fährt weiter nach Weil der Stadt, der andere als S60 Richtung Böblingen. Die im Innenstadtunnel entstehenden Verspätungen führen dazu, dass der gegenseitige Anschluss in Böblingen oft über Stunden nicht funktioniert. Die aus Herrenberg kommende S1 ist in Böblingen meist schon abgefahren, wenn die S60 einfährt. Umgekehrt verpasst die aus Stuttgart kommende S1 genauso oft die S60, die nur eine Minute in Böblingen wartet, bevor sie die Rückreise

antreten muss. Bei starken Verspätungen fährt die S60 nicht bis Böblingen, sondern wendet einfach in einer der Haltestellen davor. Die Fahrgäste können dann nur auf den nächsten Zug hoffen.

Die neue Linie S60 schwächt das Gefüge auch noch aus einem anderen Grund:

»Das einzig Zuverlässige bei der Stuttgarter S-Bahn sind die jährlichen Fahrpreiserhöhungen.«

Beliebter Witz unter Fahrgästen

Sie erfordert zusätzliche Züge, die man bei der S2 einspart. Im Bahnhof Filderstadt machte früher jeder Zug einen Takt (38

Minuten) »Pause«, bevor er die Rückreise antrat. Durch diesen Zeitpuffer wurden Verspätungen abgebaut. Heute muss der einfahrende Zug binnen acht Minuten wieder zurückfahren und nimmt seine Verspätung gleich wieder in Gegenrichtung mit. Bei größeren Verspätungen wird deshalb einfach schon am Flughafen oder sogar in Vaihingen gewendet.

Tücken der Technik

Bislang verkehrten im S-Bahn-Netz noch 86 Züge der alten Baureihe 420 mit einfachen Türen ohne Lichtschranke. Nach der Durchsage »Zurückbleiben bitte« schloss der Lokführer die Türen per Knopfdruck. Die neueren Baureihen, die die alten Züge nach und nach ersetzen, sind dagegen mit einer Schließautomatik ausgestattet:

Fortsetzung Rückseite →

Werden die Lichtschranken im Türbereich drei Sekunden nicht unterbrochen, beginnt sich die Tür zu schließen. Springt jetzt noch ein Fahrgast durch die Lücke, öffnet sich die Tür wieder und der Vorgang beginnt nach drei Sekunden erneut – sofern nicht der Nächste hinterhergeeilt kommt.

Die automatischen Türen schließen sich auch dann nicht, wenn Personen bei sehr vollen Zügen im Türbereich stehen bleiben. Einziger Ausweg ist eine vom Lokführer ausgelöste Zwangsschließung, bei der die Lichtschranken übergangen werden. Doch auch hier können Fahrgäste die Türen mechanisch blockieren. An stark frequentierten Stationen dauert es so mitunter länger als eine Minute, bis die letzte Tür wirklich geschlossen ist. Im Hauptbahnhof werden deshalb neuerdings »Abfertigungshelfer« eingesetzt, die verhindern sollen, dass Nachzügler die Züge aufhalten. Trotzdem verlängert sich dort die Haltezeit bei den neuen Zügen gegenüber den alten um mehr als 10 Sekunden bzw. 20 Prozent.

Für weitere Verzögerungen sorgen die ausfahrbaren Trittstufen der neuesten S-Bahn-Baureihe, die die Lücke zwischen Zug und Bahnsteig überbrücken. Das Ein- und Ausfahren dauert zwar nur jeweils zwei bis drei Sekunden, was sich bei kurzen Stopps aber deutlich bemerkbar macht. Und besonders im Winter erweist sich diese Technik als äußerst störanfällig: Eis und Splitt können die Stufen blockieren, sodass die betroffenen Türen erst gesperrt werden müssen, bevor die Fahrt weitergehen kann.

Stuttgart 21 und die Folgen

Durch die Verschiebung der Bahnsteige im Kopfbahnhof hat sich der Fußweg von der S-Bahn auf die Nah- und Fernverkehrszüge von 9 auf 13 Minuten verlängert. Dadurch werden schon heute viele Anschlüsse verpasst. Als nächster Schritt soll die täglich von mehreren Zehntausend Umsteigern genutzte direkte Treppenverbindung zwischen S-Bahn und Kopfbahnhof und der anschließende Quertunnel zu den Bahnsteigen geschlossen werden. Für Umsteiger bleibt dann nur noch der Weg über die Treppe zur Klett-Passage und von dort

TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

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



Sonderzug »Stuttgarter Stern«

Am 28.9.2013 verkehrt der »Stuttgarter Stern« zwischen Esslingen, Böblingen, Ludwigsburg und Waiblingen. Die Sonderfahrt zeigt, wie der Nahverkehr in der Region sofort verbessert werden kann. Auf bestehenden Trassen wird die Stuttgarter Innenstadt umfahren, wodurch sich die Fahrzeiten um 30 bis 50 Prozent verkürzen. So kommen die Fahrgäste etwa von Esslingen nach Ludwigsburg 10 Minuten schneller als mit der S-Bahn. Ganz nebenbei wird auch noch der Stuttgarter Innentunnel entlastet.

Mehr Infos: www.filderbahnhof.net

über den rolltrepfenlosen Mitteleingang des Bonatzbaus. Dadurch verlängert sich der Weg um weitere 200 Meter.

Die Treppe vom S-Bahnsteig zur Klett-Passage muss dann den Andrang von nahezu allen Reisenden bewältigen. Sie ist relativ schmal und beginnt auch noch an der engsten Stelle des S-Bahnsteigs. Dadurch wird es auf dem Bahnsteig zu Stauungen kommen, die das Ein- und Aussteigen behindern werden. Ein von der Bahn selbst in Auftrag gegebenes Gutachten aus dem Jahr 2012 prophezeit genau diesen Effekt. Das Unternehmen hält dennoch an seinen Plänen fest.

Die im Gleisvorfeld des Kopfbahnhofs ausschließlich der S-Bahn vorbehaltenen Gleise sollen während der Bauarbeiten auch von anderen Zügen benutzt werden. Die Bahn muss hier in Zukunft immer wieder entscheiden, ob sie bei Störungen der S-Bahn oder den Fernzügen den Vorrang gibt. Das gleiche Problem droht auch im geplanten Fildertunnel zum Flughafen, dessen Gleise ebenfalls von S-Bahn und Fernzügen abwechselnd benutzt werden sollen. Gerät dieses System aus dem Takt, muss man entweder die S-Bahn aufhalten, damit ein ICE seine Verspätung nicht noch weiter erhöht, oder die Fernzüge müssen auf das Passieren der S-Bahn warten. Da der Tiefbahnhof mangels Kapazität oberhalb seiner Leistungsgrenze betrieben wird und keine Verspätungen abbauen kann, wird die S-Bahn so manche Zwangspause einlegen müssen.

Bislang werden die S-Bahnen bei gravierenden Störungen im Innentunnel in den Kopfbahnhof umgelenkt, wo sie dann wenden. Dadurch erreichen Rei-

sende wenigstens alle Fernzüge pünktlich. Ein Notbetrieb unter Umfahrung der Innenstadt ist über die Gäubahnstrecke möglich. So können trotzdem alle Stationen mit der S-Bahn erreicht werden. Wird der Tiefbahnhof jemals fertiggestellt, sind S-Bahn und Fernbahn in der Innenstadt völlig voneinander getrennt. Bei einer Störung im Innentunnel werden die Züge in der noch zu bauenden Haltestelle

Mit der Fertigstellung des Tiefbahnhofs würde die S-Bahn vollends abgehängt.

Mittnachtstraße in der Nähe des ehemaligen Nordbahnhofs enden. Die Passagiere müssen ihre Reise von dort zunächst zu Fuß oder mit der U-Bahn fortsetzen. Damit besteht kaum eine Chance, geplante Anschlüsse zu Regional- und Fernzügen im Bahnhof noch zu erreichen. Der S-Bahn-Betrieb muss dann schon im weiteren Umfeld der Innenstadt eingestellt werden.

Die Passagiere müssen ihre Reise von dort zunächst zu Fuß oder mit der U-Bahn fortsetzen. Damit besteht kaum eine Chance, geplante Anschlüsse zu Regional- und Fernzügen im Bahnhof noch zu erreichen. Der S-Bahn-Betrieb muss dann schon im weiteren Umfeld der Innenstadt eingestellt werden.

Kolossaler »Kollateralschaden«

Statt Unsummen für das »neue Herz Europas« zu verschwenden, sollte alles getan werden, um den Puls der Region Stuttgart, die S-Bahn, im Takt zu halten. Der quer durch die Stadt gebaute Tunnelbahnhof wird jedoch alle Möglichkeiten zur Verbesserung des S-Bahn-Netzes blockieren – mit schwerwiegenden Folgen für das gesamte Nahverkehrssystem in der Region. Denn sollten die Fahrgastzahlen weiter so steigen wie bisher, droht bald der Kollaps. Und spätestens mit Fertigstellung des Tiefbahnhofs in zehn oder fünfzehn Jahren wird die S-Bahn endgültig abgehängt – ein weiterer »Kollateralschaden« von Stuttgart 21. Die Leidtragenden sind einmal mehr die Bahnfahrer, deren Wohl das Ganze doch angeblich dient. ■

TUNNELBLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT • WWW.TUNNELBLICK.ES • AUSGABE 41

Macht macht Meinung

Wie die Deutsche Bahn die Öffentlichkeit manipuliert

Foto: Wikimedia Commons

Susanne B. ist sauer: »Geschichtchen, Lügen, Halbwahrheiten und viele bunte Fotos, aber über die tatsächlichen Probleme bei Stuttgart 21 erfährt man nichts«, sagt die resolute Mittdreißigerin und hält ein farbiges Heft in die Höhe. »Bezug. Das Projektmagazin« steht auf dem Titel. Es wird vom »Kommunikationsbüro« des Bahnprojekts Stuttgart-Ulm e. V. herausgegeben und nach eigenen Angaben in einer Auflage von 250.000 Exemplaren verbreitet. »Mit der Realität hat das wenig zu tun«, findet B., die das aufwendig gestaltete Magazin in ihrem Briefkasten vorfand. »Das ist doch Desinformation pur!«

Und dieses Geschäft betreibt die Bahn nach allen Regeln der Kunst – auch mit schmutzigen Mitteln.

Verdeckte Wahlbeeinflussung

Rückblende: OB-Wahlkampf in Stuttgart 1996. Die Bahn muss befürchten, dass der Grünen-Kandidat und Stuttgart-21-Gegner Rezzo Schlauch die Wahl gewinnt. Deshalb heuert das Unternehmen die Lobby-Agentur Burson-Marsteller an, einen Spezialisten für Krisenkommunikation, der u. a. schon bei Reaktorstörfällen und Chemieunfällen sowie für die argentinische Militärjunta und Rumäniens Ex-Diktator Nicolae Ceausescu erfolgreich im Einsatz war. Der Auftrag lautet, der Bahn die Meinungsführerschaft in der Debatte um das umstrittene Milliardenprojekt

zu sichern und die Stuttgart-21-freundlichen Kandidaten zu unterstützen. Am Ende siegt der S-21-Befürworter Wolfgang Schuster (CDU) im zweiten Wahlgang knapp mit 43,1 % der Stimmen vor Schlauch mit 39,3 %. »Es ging um eine Einflussnahme auf die Wahlentscheidung zugunsten der Deutschen Bahn und deren Großprojekt Stuttgart 21«, resümiert die Organisation Lobbycontrol, die den Vorgang aufgedeckt hat.

Fingierte Leserbriefe und gekaufte Onlinekommentare

Doch nicht nur bei Stuttgart 21 spielte die Bahn mit verdeckten Karten. So flossen im Jahr 2007 stattliche 1,3 Millionen Euro in fingierte Leserbriefe, Meinungsumfragen und vorproduzierte Medienbeiträge. Auf Online-Foren wie spiegel.de oder tageschau.de wurde in Diskussionsbeiträgen Stimmung für die Bahn gemacht. Das Ziel: die öffentliche Meinung im Vorfeld des geplanten Börsengangs und beim laufenden Tarifkonflikt mit den Lokführern im Sinne des Konzerns beeinflussen. Dabei trat die Bahn nicht selbst in Erscheinung, sondern bezahlte PR-Agenturen und Thinktanks, die als vermeintlich unabhängige Dritte in die Debatte eingreifen sollten. 2009 flog der Schwindel auf. Bahnchef Rüdiger

»Es ging um eine Einflussnahme auf die Wahlentscheidung zugunsten der Deutschen Bahn und deren Großprojekt Stuttgart 21.«

Grube, der das Amt gerade erst von dem über eine Bespitzelungsaffäre gestolpernten Hartmut Mehdorn übernommen hatte, gab den Saubermann und distanzierte sich umgehend von solchen Methoden: »Diese Form der PR-Maßnahmen lehne ich entschieden ab.«

25 Millionen für »Öffentlichkeitsarbeit«

Tatsache ist: Unter Grube wurde die Public-Relations-Abteilung der Bahn weiter kräftig aufgerüstet – auch und gerade bei Stuttgart 21. So wurde im Sommer 2009 das »Kommunikationsbüro« des Bahnprojekts eingerichtet. Unter Leitung des Projektsprechers Wolfgang Dietrich widmet sich dort ein Stab von zwölf Mitarbeitern (Stand: 2011) laut Selbstdarstellung »intensiv der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit« für das Milliardenprojekt. Zur »Unterstützung« wurde zudem ein Beirat installiert,

dem neben Vertretern von Bahn, Land und Wirtschaft auch Lokalpolitiker wie Esslingens OB Dr. Jürgen Zieger, die Sonntag-Aktuell-Kolumnistin Susanne Offenbach und die Verlegerin der »Eßlinger Zeitung«, Dr. Christine Bechtle-Kobarg, angehören. Geschickt werden so auch Medien und lokale Eliten mit ins Boot geholt.

Fortsetzung Rückseite →

Bei all dem können die PR-Leute aus dem Vollen schöpfen: Von 2009 bis 2020 stehen für die Öffentlichkeitsarbeit von Stuttgart 21 – offiziell – mindestens 25 Millionen Euro zur Verfügung, Mittel, die von den S-21-Projektpartnern aufgebracht werden. Die Rechnung bezahlen die SteuerzahlerInnen und Bahnkunden.

Medien als Handlanger

»Die Bahn beherrscht die Klaviatur des Medienspiels inzwischen ziemlich perfekt«, sagt der Stern-Journalist Arno Luik, der sich seit Jahren mit dem Schienenkonzern beschäftigt. »Die Bahn hat zum einen viele ehemalige Journalisten in ihrer Presseabteilung, die wissen, wie man Nachrichten schreibt. Die Bahn weiß, wann man etwas in die Öffentlichkeit geben muss. Das ist sorgfältig konzipiert, sorgfältig ausgedacht. Und das funktioniert.«

Und zwar zum Beispiel so: Sommer 2011 – am 14. Juli soll das Ergebnis des »Stresstests« vorgestellt werden, den die Bahn beim Faktencheck unter Heiner Geißler zugesagt hat. Die Simulation soll prüfen, ob der geplante Tiefbahnhof mehr leisten kann als der bestehende Kopfbahnhof. Doch schon zwei Wochen vor der Präsentation lädt Bahn-Technikvorstand Volker Kefer ausgewählte Journalisten in die Berliner Konzernzentrale und verkauft ihnen den Test als bestanden – noch bevor das Prüfergebnis überhaupt vorliegt. Am Montag darauf titeln große deutschen Tageszeitungen: »Stuttgart 21 besteht den Stresstest«. Ein gelungener PR-Coup der Bahn und ein Armutzeugnis für die Journalisten, die eine bloße Behauptung ohne kritische Prüfung schon in der Überschrift als Tatsache darstellen.

Das Beispiel zeigt: Die Werbestrategen der Bahn verstehen es, die Medien vor ihren Karren zu spannen. Dabei profitieren sie auch von den Zuständen in vielen Redaktionen und Funkhäusern, die geprägt sind von Sparmaßnahmen, mächtigen Verlegern und ihren Chefredakteuren sowie Rundfunkräten, die nach Parteiproporz besetzt werden.

Mit Fantaziezahlen gegen Kritiker

Die Bahn-Propaganda zielt jedoch nicht nur darauf, das Unternehmen ins rechte Licht zu rücken und die massiven finanziellen und technischen Probleme bei Stuttgart 21 zu übertünchen. Fast ebenso intensiv ist man darum bemüht, die Protestbewegung gegen das Projekt zu bekämpfen. So zum Beispiel nach dem 20.6.2011, als im Anschluss an die Montagsdemonstration etwa 300 Menschen in die Baustelle der Grundwasseraufbereitungsanlage eindrangen. Dabei wurden unter anderem Bauzäune eingedrückt, Baumaschinen demoliert sowie Rohre und Heizkabel beschädigt. Am nächsten Tag schätzten Bahn und Polizei den Sachschaden auf 1,5 Millionen Euro – eine völlig aus der Luft gegriffene Zahl, die offensichtlich einzig dazu diente, die Protestaktionen gegen Stuttgart 21 in den Medien als »kriminell« (Projektsprecher Dietrich) und »gewaltvoll« (CDU-Fraktionsvorsitzender Peter Hauk) darzustellen. Die Wahrheit ist: Im November 2011 bezifferte die Stuttgarter Staatsanwaltschaft den entstandenen Sachschaden abschließend mit 96.392 Euro und 22 Cent – ein Bruchteil der Summe, die im Sommer durch die Medien gegangen war. »Wie sich die Bahn bei ihrer Schätzung so verrechnen konnte, das wurde beim Kommunikationsbüro des Bahnprojekts bis zum Dienstagabend diskutiert. Eine befriedigende Antwort hatte man zunächst nicht parat«, berichten die »Stuttgarter Nachrichten« am 28.11.2011.

Ablenkungsmanöver

Das Strickmuster ist immer dasselbe: Haltlose Behauptungen und Fantaziezahlen werden im richtigen Moment in den Schlagzeilen platziert, um eine bestimmte Wirkung zu erzielen. Das Dementi, sofern es eines gibt, folgt irgendwann später im Kleingedruckten. An diese Dramaturgie hielt sich auch die Vorstellung des neuen S-21-Projektchefs Manfred Leger Anfang September: »Kostenexplosion soll eingedämmt werden« (Stuttgarter Nachrichten), »Ich will, dass Stuttgart 21 einen Preis von 5,8 Milliarden Euro nicht überschreitet« (Süddeutsche Zeitung), »Leger will die Kosten auf weniger als 6 Milliarden Euro drücken« (BILD) – so stand es in den Zeitungen landauf, landab. Die Botschaft: Der Kostenrahmen kann gehalten werden.



Medienwirksame Inszenierung: »Baubeginn« von Stuttgart 21 am 2.2.2010. Tatsächlich gebaut wurde seitdem wenig. (Foto: Franziska Kraufmann)

Ein Ablenkungsmanöver, denn bis heute hat die Bahn den von ihr behaupteten aktuellen Kostenstand von 6,8 Milliarden Euro nicht schlüssig belegt. Vielmehr gibt es Hinweise darauf, dass das Unternehmen längst mit viel höheren Kosten rechnet. »Fachleute des Staatskonzerns gehen inzwischen von Gesamtkosten von rund 11 Milliarden und einer Fertigstellung nicht vor 2025 aus«, sagte Anton Hofreiter (Grüne) bereits im Januar 2013 der Stuttgarter Zeitung. Der bisher genannte Betrag sei »eine politische Zahl, um das Projekt am Leben zu erhalten«.

Auf die harte Tour

Neben solcher »weichen« Öffentlichkeitsarbeit gehen die Bahn und ihr »Kommunikationsbüro« immer wieder auch juristisch gegen unliebsame Meinungen vor, wie jüngst ausgerechnet gegen die projektfreundliche »Stuttgarter Zeitung«. Das Blatt hatte berichtet, dass der Tiefbahnhof möglicherweise erst 2022, also ein Jahr später als bislang geplant, in Betrieb gehen könne.

Nicht wenige sehen im Vorgehen der Bahn einen Angriff auf die Pressefreiheit und empfinden die mediale Kommunikation des Schienenkonzerns als systematische Desinformation, Lug und Betrug. Illegal sind all diese Methoden zwar nicht, bewegen sie sich doch durchaus im Rahmen dessen, was heute in der Unternehmenskommunikation üblich ist. Und dennoch haben sie mehr als ein G'schmäckle. Denn die Deutsche Bahn AG ist kein Waschmittelhersteller oder Autokonzern, sondern ein staatseigenes Unternehmen mit einem grundgesetzlich verankerten Auftrag, das sich aus Steuergeldern und durch Ticketeinnahmen finanziert.

Für Susanne B. ist der Fall jedenfalls klar: »Wir werden verarscht und müssen auch noch dafür bezahlen«, sagt sie und wirft das Hochglanzmagazin in einen Karton neben der Briefkastenanlage. »Die werden hier im Haus gesammelt. Und dann schicken wir sie der Bahn zurück: Annahme verweigert!« ■

TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

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



Die Hütchenspieler

Die Bahn wusste schon Monate vor der Volksabstimmung im November 2011, dass der Kostendeckel für Stuttgart 21 gesprengt wird. Dies zeigt eine bahinterne Risikoliste vom März 2011. Doch anstatt ihre Kostenberechnung zu aktualisieren, erklärte die Bahn die Liste zur Verschlussache.

Jedes Bauvorhaben birgt Risiken, die bei Eintritt zu Mehrkosten und Terminverschiebungen führen können. Für Stuttgart 21 und die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke Wendlingen-Ulm gilt dies ganz besonders, denn das Großprojekt ist noch nicht einmal fertig geplant und der Bau wird noch viele Jahre dauern. Das weiß auch die Bahn.

Unter Verschluss: die Azer-Liste

Bereits im März 2011 legte der damalige S-21-Projektleiter Hany Azer eine Liste mit 1 Chance und 120 Risiken beim Bau des Milliardenprojekts vor – ausschließlich für den internen Gebrauch. Statt jedoch die Kostenberechnung auf dieser Grundlage zu aktualisieren, zog das Unternehmen Azer von seinem Posten ab. Das Dokument beweist: Die Bahn wusste schon acht Monate vor der Volksabstimmung, dass der Kostendeckel nicht zu halten war. Doch nicht einmal die Stuttgart-21-Projektpartner waren darüber informiert – bis das Magazin »Stern« Auszüge der Azer-Liste, die ihm zugespielt worden war, veröffentlichte.

Sprengstoff!

Und das Papier enthält jede Menge Sprengstoff. Zwar ist darin nur ein Drittel aller identifizierten Risiken mit Kos-

ten bewertet, doch summieren sich allein diese schon auf 1,26 Milliarden Euro. Der »Stern« kritisierte, die Bahn habe die Eintrittswahrscheinlichkeit von Risiken und deren mögliche Kosten geschönt, und ermittelte Gesamtrisiken von 3,26 Milliarden Euro. Die Fachgruppe »Ingenieure 22« hat nun ebenfalls nachgerechnet und kommt auf ein Risikovolumen von 2,9 Milliarden Euro.

Nur eine einzige Chance ...

Doch zunächst die gute Nachricht: Neben vielen Risiken verzeichnet die Liste auch eine Chance: Sollte die Bahn mit einer Wahrscheinlichkeit von 49% bei den Tunnelbohrungen durch den Quellgips nicht auf Wasser stoßen, kann sie ganze 5,9 Millionen Euro für die Abdichtung der Tunnel gegen Wasser einsparen – das sind 0,13% der Projektsumme.

... aber 120 Risiken

Dieser Chance stehen 120 teils schwerwiegende Risiken gegenüber. Der größte Brocken davon entfällt auf zwei Posten mit je 250 Millionen Euro und 49% Eintrittswahrscheinlichkeit. Einmal sind dies die »Erschwernisse bei Anhydrit«,

Inzwischen liegt das Papier den »Ingenieuren 22« vollständig vor. Die projektkritischen Fachleute haben die Risiken bewertet und für sie steht fest: Das Budget war schon zum damaligen Zeitpunkt überzogen. Und es kann noch viel schlimmer kommen.

S-21-Projektleiter Azer wurde nach Berlin versetzt, seine Risikoliste zur Verschlussache erklärt.

besonders die »Gefahr ... bei Kontakt des Anhydrits mit Wasser«. Der andere Posten sind »Nicht realisierte Optimierung-/Einsparpotentiale: Station NBS«. Damit ist der Tiefbahnhof beim Flughafen gemeint und der Fall, dass die Bahn das, was sie dort einsparen will, wegen »öffentlicher Interessenskonflikte« doch realisieren muss.

Auf Platz zwei stehen die Stahlpreise. Hier besteht nicht nur die Gefahr, dass erhoffte Preisreduzierungen ausbleiben. Es ist auch möglich, dass der Stahl weitaus teurer wird als 2009 angenommen.

Ferner enthält die Liste Risiken wie Kostensteigerungen der Bauunternehmen, weitere nicht realisierte Einsparungen, Steigerungen der Grundstückspreise, die inzwischen eingetretene Erweiterung des Grundwassermanagements und eine eventuelle Anbindung der Gäubahn.

Todsicher: der Brandschutz

Sechs dieser Risiken wurden von der Bahn mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 99% bewertet. Die Planer waren sich also sicher, dass diese Ereignisse eintreten werden. Gesamtkosten: 125 Millionen

Euro, wie die »Ingenieure 22« ermittelt haben. Davon entfallen vermutlich allein 60 Millionen Euro auf Nachbesserungen beim Brandschutz des Tiefbahnhofs, der bisher mit der niedrigsten Brandschutzklasse geplant ist. Zukünftig soll er wenigstens die Klasse F30 erfüllen, das heißt einem Brand 30 Minuten lang standhalten können. Zum Vergleich: Der Hauptbahnhof Berlin erfüllt F120-A, was bedeutet, dass die Gebäude einem Vollbrand für 120 Minuten widerstehen können, ohne zusammenzubrechen.

Die mysteriösen 49 Prozent

Die übrigen 114 Risiken in der Liste haben alle eine Eintrittswahrscheinlichkeit von 49%. Bei nur 44 davon gibt die Bahn Kosten an: in der Summe 1,25 Milliarden Euro. Alle 114 Risiken zusammen beziffern die »Ingenieure 22« auf 2,8 Milliarden Euro. Haben viele Risiken eine Wahrscheinlichkeit von 49%, bedeutet dies, dass im Schnitt jedes zweite Risiko eintreten wird. Statistisch wird damit die halbe Risikosumme fällig. Zusammen mit den 99%-Risiken sind dann effektive Mehrkosten von 1,5 Milliarden Euro wahrscheinlich.

Doch wie glaubhaft ist diese Häufung von Risiken mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 49%? Dazu muss man wissen, dass ein Risiko ab einer 50-prozentigen Wahrscheinlichkeit gegenüber den Projektpartnern meldepflichtig ist. Dies nährt den Verdacht, dass die Bahn die Eintrittswahrscheinlichkeiten nicht bewertet, sondern politisch festgelegt hat.

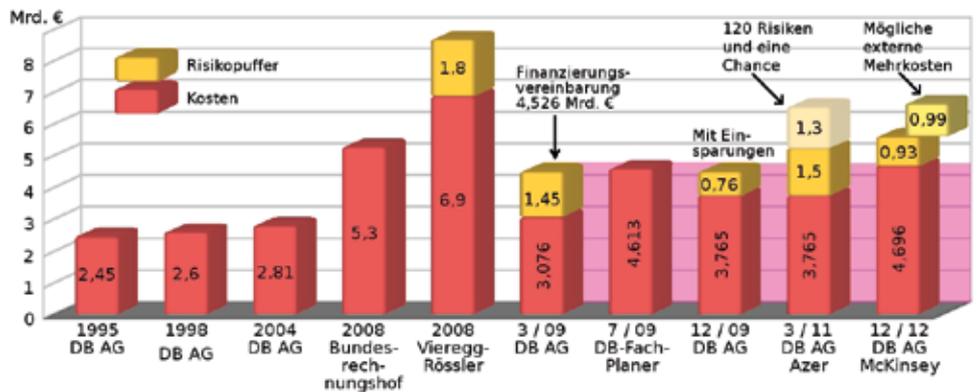
»Storno 21« – Bürgerbegehren will Wahrheit und Klarheit bei Kosten

In Stuttgart werden derzeit Unterschriften für das Bürgerbegehren »Storno 21« gesammelt. Die Stadt soll die Verträge zu Stuttgart 21 kündigen, weil sie jahrelang über die Kostensituation getäuscht wurde. Dadurch konnte sie ihr Kündigungsrecht vor Ablauf der Kündigungsfrist nicht ausüben.

»Die Bahn hat am 12.12.2012 zugeben müssen, dass der vertragliche Kostenrahmen von 4,526 Milliarden Euro, der drei Jahre lang als absolut sicher behauptet wurde, nicht gehalten werden kann«, so die Initiatoren.

Dabei waren diese Kosten immer bekannt! Die Grafik auf dieser Seite zeigt, dass die Bahn die offiziellen Zahlen nur durch Auslagerung in die Risikoliste knapp unter dem Kostendeckel halten konnte.

www.storno21.de



Das Geheimnis der »Kostenexplosion«

Rund 3 Milliarden Euro Kosten und eine Risikovorsorge von 1,45 Milliarden Euro – das war die Grundlage des Finanzierungsvertrags zu Stuttgart 21, den die Projektpartner im April 2009 unterschrieben haben. Doch diese Zahlen basierten auf fünf Jahre alten Kalkulationen. Schon vier Monate nach Vertragsunterzeichnung »entdeckte« die Bahn urplötzlich Kostensteigerungen in Höhe

von 1,5 Milliarden Euro, die den Kostendeckel von 4,5 Milliarden gesprengt hätten. Schnell wurden 981 Millionen Euro zu Einsparpotenzial erklärt – und schon war man mit gut 4 Milliarden Euro wieder im Finanzierungsrahmen. Erst Ende 2012 bezog die Bahn die Kostenrisiken wieder in ihre Kalkulation ein und verkaufte der Öffentlichkeit Zahlen, die sie selbst schon seit Langem kannte, als unerwartete Neuigkeit.

Wie Risiken berechnet werden

Es gibt verschiedene Methoden, um Risiken zu bestimmen. Die übliche Methode ist die Auswertung von Statistiken, bei denen man ähnliche Fälle aus der Vergangenheit analysiert und daraus seine Schlüsse zieht.

Ein Beispiel: In Baden-Württemberg wurden bislang fünf Tunnel durch Anhydrit (Quellgips) gebaut. Bei vier von ihnen – dem Kappelstunnel, dem Schanzentunnel, dem Wagenburgtunnel und dem Engelbergstunnel – bereitete das aufquellende Mineral Probleme, die teilweise noch heute andauern.

Die Folgen: Schäden an den darüberliegenden Wohnhäusern und immer wieder teure Sanierungen. Vier von fünf Fällen ergeben eine Problemwahrscheinlichkeit von 80%. Betrachtet man vergleichbare Tunnel in ganz Europa, sieht die Quote sogar noch schlechter aus.

Die Bahn hingegen schätzt das Risiko für Probleme mit Quellgips auf 49%, und das, obwohl sie diesmal alleine beim Filderanstieg zwei Tunnelröhren mit jeweils 4,2 km durch dieses kritische Mineral bohren möchte – mehr als je zuvor! Und auch in den Tunneln der Zuführung aus Feuerbach und Untertürkheim müssen Anhydrit führende Gesteinsschichten durchstoßen werden.

Das dicke Ende kommt noch

Es ist absehbar, dass die tatsächlich eintretenden Risiken in ihrer Summe dazu

führen werden, dass sich das Projekt extrem verzögert, immens verteuert oder sogar abgebrochen werden muss. Ähnliches kann man beim Bau des Hauptstadtflughafens BER betrachten, wo zeitweise sogar der Abriss diskutiert wurde. Wie lange wird dann erst Stuttgart eine Baustelle bleiben und auf einen wieder funktionierenden Bahnhof warten müssen? Wie viel Geld wird man nachschießen müssen,

wenn teure Risiken tatsächlich eintreten?

»Die Bahn hat ihre Vertragspartner Stadt und Land wissentlich falsch informiert und arglistig getäuscht.«
Eisenhart von Loeper,
Initiativgruppe »Storno 21«

»Nicht nur ist die Bahn ihren vertraglich festgelegten Informationspflichten nicht nachgekommen, sie

hat ihre Vertragspartner Stadt und Land sogar wissentlich falsch informiert und arglistig getäuscht«, sagt Rechtsanwalt Dr. Eisenhart von Loeper von der Initiativgruppe »Storno 21« (siehe Kasten) und kommt zu dem Schluss: »Die Bahn hat die Verträge gebrochen; es kann nicht sein, dass Stadt und Land diesen Betrug tatenlos hinnehmen und ihrerseits weiterhin treu-dumm ihren Vertragspflichten nachkommen.« ■

www.ingenieure22.de

Komplette Azer-Liste: <http://bit.ly/1aH04tm>

TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

Konto-Nr.: 7 020 627 400

BLZ 430 609 67, GLS-Bank

Kontoinhaber: Umkehrbar e. V.

Stichwort: Tunnelblick

TUNNELBLICK – von der Basis für die Basis, ohne Umwege, authentisch, handgemacht, handgedruckt – und tausendfach verteilt. **TUNNELBLICK** ist klein, schnell und aktuell. **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 bottom-left to the top-right. The entire logo is enclosed in a black rectangular border.

1. Auflage Dezember 2013

Im 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 Ausgaben des Jahres 2013 – eine einzigartige Sammlung von Informationen, die nicht in der Tageszeitung stehen.

