

TUNNELBLICK

Neues vom dümmsten Bahnprojekt der Welt – Sammelband IV (2015), Ausgaben 54 bis 61

Stuttgart 21

Fakten, Analysen,
Kommentare

2015



Tunnelblick

Nr. 54: Mythos Hochgeschwindigkeit

Warum schnelle Züge das Bahnfahren langsam machen

Nr. 55: In der Verspätungsfalle

Unterwegs in der deutschen Stau-, Feinstaub- und Verspätungshauptstadt

Nr. 56: Ein fauler Kompromiss

Das »dritte Gleis«: ein planerischer Offenbarungseid auf den Fildern

Nr. 57: Im Rausch der R€ndite

Shoppingmalls als Totengräber der Innenstädte

Nr. 58: Grünzeug

Kahlschlag für ein pornografisches Projekt

Nr. 59: In der Endlosschleife?

Stuttgart 21: Warum einige noch immer dagegen protestieren

Nr. 60: Willkommen im Versuchslabor

Eine Stadt als Spielwiese für Baukonzerne, Architekten und Ingenieure

Nr. 61: Tunnelsicherheit: besser schwedisch!

Brandgefährlich? Scheißegal!

Tunnelblick Impuls

Tunnelblick Impuls ist schnell, aktuell, meinungsstark und serviceorientiert. Er wechselt sich in unregelmäßigen Abständen mit dem »großen« Tunnelblick ab, der ein Schwerpunktthema ausführlich behandelt. Die Zielgruppe beider Formate: ein breites Publikum, das wir zum Beispiel an Bahnhöfen, Mahnwachen oder auf der Straße erreichen. Ob ausführlich und fundiert oder aktuell und magazinartig: Information gegen die Desinformation bleibt das Programm. **Die 2015 erschienenen Ausgaben finden Sie ab Seite 29.**

Edition Tunnelblick



NEUERSCHEINUNG 2015:

Encyclopédie des Nuisances
Tyrannei der Geschwindigkeit
Edition Tunnelblick, Bd. 1
ISBN 978-3-89657-151-9
48 Seiten, Broschur

Erhältlich überall im Buchhandel sowie an der Mahnwache am Stuttgarter Hauptbahnhof und gut sortierten Infoständen in der Region.
Neu: ab sofort auch als E-Book zum kostenlosen Herunterladen unter www.tunnelblick.es!

Aufhören oder weitermachen?

»Bunt« soll Walter Gropius, der Gründer des Bauhauses, auf die Frage nach seiner Lieblingsfarbe geantwortet haben. Bunt ist auch die Vielfalt, die den besonderen Charme der Tunnelblick-Redaktion ausmacht – eine bunte Mischung aus Nüchternheit, Kreativität, Witz, Ernst, Sachlichkeit und Emotionalität. Diese spiegeln auch die folgenden Beiträge von Redaktionsmitgliedern zu der Frage wider, ob wir mit dem Tunnelblick nun aufhören oder weitermachen sollen.

Liebe Tunnelblick-Freundinnen und -Freunde, lesen Sie diesen Sammelband mit Verstand, denn es wird der letzte sein. Unwiderruflich. So leid es uns tut, aber der Tunnelblick ist am Ende. Sie fragen, warum nur? Gehen der Redaktion nach 68 Ausgaben und einem Buch langsam die Themen aus? Oder sind wir Schreiberlinge einfach faul und verantwortungslos geworden?

Der wahre Grund liegt tiefer: Der Tunnelblick ist bekanntlich ein Teil des Widerstands gegen Stuttgart 21, und diese Widerstandsbewegung selbst ist schlicht und einfach gescheitert. Das Scheitern war freilich früh abzusehen und es ist müßig, an dieser Stelle die ganze Geschichte noch einmal aufzudröseln. Gegen die unheilige Allianz von Politik, Justiz, Großkonzernen und Mainstream-Medien hatte der Widerstand nie eine reelle Chance. Die Bilanz fällt mager aus – allen Einwendungen, Blockaden, Prozessen, Abstimmungen, Schlichtungen, Kundgebungen, Demonstrationen, Mahnwachen, Reden, Infotischen sowie großen und kleinen Ratschlägen zum Trotz: Ein Baustopp für Stuttgart 21 ist weit und breit nicht in Sicht. Alles andere zählt nicht. Sich dies einzugestehen, ist bitter, aber dennoch das Gebot der Stunde. Den Tunnelblick einzustellen, ist im Licht dieser Erkenntnis nur logisch und konsequent.

Der Widerstand, der zu seinen besten Zeiten 100.000 Menschen auf die Straße brachte, schrumpfte seither dramatisch, degenerierte zunächst zur Protestbewegung und befindet sich mittlerweile im Zustand der »kritischen Begleitung«. Dämmert da nicht etwas? Kritische Begleitung des Projekts, das haben uns doch der-einst die grünen Wendehälse versprochen! Gehalten haben Sie auch dieses Versprechen offenbar nicht. Sie sind halt einfach ihrer Zeit voraus: Die meisten der ehemaligen grünen Projektgegner durchliefen nach der »Volksabstimmung« zunächst eine kurze Zeit der stummen Resignation (»der Käs' isch gessa«), um sich alsdann mit den Projektbetreibern zu arrangieren und schließlich als gute Staatsbürger und lupenreine Demokraten

der vertraglich vereinbarten Projektförderungspflicht nachzukommen. Sollen die verbliebenen Projektgegner nun, begleitet vom Tunnelblick, den Grünen auf diesem erbärmlichen Weg nachfolgen? Davor bewahre uns ein gnädiges Schicksal!

Stellen Sie sich bitte einmal folgendes Szenario vor: Zur feierlichen Einweihung von Stuttgart 21 im Jahre 2040 wird auch ein Vertreter der Tunnelblick-Redaktion geladen, der nach einer schier endlosen Reihe von Festreden und Grußworten der Politprominenz auch



Redaktionsschluss? Es ist ja noch so viel Zeit ...

noch zwei Minuten Redezeit zugestanden bekommt. Unser Chefredakteur, sichtlich gealtert und vom Gram gebeugt, tritt ans Mikrofon und erklärt, man müsse den Projektbetreibern Respekt zollen für ihre Ausdauer und Hartnäckigkeit, die, das müsse er zugeben, von der Widerstandsbewegung unterschätzt worden seien. Aber immerhin sei es auch dem Tunnelblick zu verdanken, dass die Tunnel nun etwas mehr Sicherheit böten als ursprünglich geplant. Und ohne die im Tunnelblick geforderten und schließlich umgesetzten Nachbesserungen sei das Gesamtprojekt vermutlich gar nicht genehmigungsfähig gewesen. Wollen wir es wirklich so weit kommen lassen? (AS)



Weit und breit kein Thema in Sicht

Manchmal stelle ich mir morgens im Bett vor, was mich alles mit der Zeit anfangen könnte, die ich mit Tunnelblick-Schreiben zubringe: Wenigstens ein paar Bände aus dem wachsenden Stapel der ungelesenen Bücher zur Hand nehmen, endlich mal wieder Boule spielen gehen, zur Abwechslung mal länger als fünf Stunden schlafen und am Wochenende in Ruhe mit Freunden zusammensitzen – zweckfrei, unbeschwert, ohne zwischendurch aufs »Blöckle«* zu schauen ...

Dann schlage ich beim Frühstück die Tageszeitung auf, höre die Frühnachrichten und sehe, wie die Welt vollends aus den Fugen gerät. Wie die Bürgerrechte mit Füßen getreten und Zäune hochgezogen werden. Wie dem Krieg das Wort geredet wird. Wie trotz allem AKWs gebaut und – ungeachtet aller Fakten – Großprojekte schöngeredet werden. Von kritischer Recherche, nachdenklicher Bewertung, investigativem Journalismus kaum eine Spur. Von gesundem Menschenverstand auch nicht. Spätestens dann wächst die Empörung wieder in mir – und noch in derselben Nacht setze ich mich ans »Blöckle«, weil dazu einfach etwas gesagt werden muss. (KK)

Sind wir doch ehrlich: Dieser Tunnelblick-Flyer hängt uns doch allen wie ein Klotz am Bein. Jeden Monat dasselbe: Wer schreibt einen? Blick in die Runde. Der eine interessiert sich gerade für sein Bierglas, die andere bestaunt die Fliege an der Wand, der dritte ist mit dem vierten in ein intensives Gespräch vertieft und die fünfte ist gerade auf dem Klo – vom sechsten, der heute gar nicht zur Redaktionssitzung kam (unentschuldig!) ganz zu schweigen. Und mit so einer Truppe soll man Qualitätsjournalismus betreiben? Da bleibt man doch

lieber im Bett. Überhaupt: Was interessiert uns in Esslingen eigentlich, was die da unten in Stuttgart treiben?

Aber dann – warum auch immer, und er könnte das auch wirklich für sich behalten – hat jemand eine Idee oder eine bemerkenswerte Rede von der Montagsdemo oder schlicht einen Zeitungsartikel aus den anderen Qualitätsmedien in und um Stuttgart, und plötzlich interessiert die Fliege an der Wand nicht mehr. Das ist jedesmal so – und jedes Mal wird daraus der beste Tunnelblick aller Zeiten. Und deshalb sind wir auf ewig verdammt, Tunnelblicke zu schreiben. Es sei denn, die Bahn kümmert sich wieder um einen ordentlichen Bahnverkehr, anstatt Luftnummern hinterherzujagen. (HG)

Ich möchte meine Hobbys eigentlich für mich und nicht nur für den Tunnelblick ausleben. Aber tja, wer sich die (Buchstaben-)Suppe einbrockt, muss sie auch auslöffeln. Es ist jedes Mal dasselbe: Erst ist kein Thema in Sicht, dann funktioniert der Schreibautomat nicht und zu allem Übel ist daheim der Vorrat an Buchstaben ausgegangen. Am liebsten verwende ich neue Buchstaben, weil ich da freier bin und das schreiben kann, wofür im Tunnelblick kein Platz ist. Nachdem mehrere Packungen im Lebensmittelmarkt besorgt wurden, versuche ich, das Puzzle mit 8.000 Buchstaben zusammenzubekommen.

Noch ist kein Klebstoff erfunden worden, der die Buchstaben sofort auf dem Papier festhält. Sie ham-

Jetzt muss uns aber was einfallen – s' pressiert!



* Der Spitzname unseres kollaborativen Redaktionstools, ohne das der Tunnelblick undenkbar wäre.

peln herum, stehen zu eng beisammen, springen hoch und runter und haben jede Menge Ausreden, weshalb sie erst noch dies oder jenes zu erledigen haben. Lust haben sie ohnehin keine, sich für immer auf einem leeren, weißen Papier verewigen zu lassen. Und wenn es nach ihrem Kopf ginge, würden sie die ganze Zeit weiße Klamotten tragen.

Es vergeht eine halbe Ewigkeit, bis man sie endlich in der richtigen Reihenfolge hat, sie still stehen, die Kleiderordnung stimmt und sie auch am Hintergrund nicht mehr herumäkeln. Der Aufwand ist immens, es kostet sehr viel Kraft, Zeit und Nerven. Aber wenn man das fertige Druckwerk in den Händen hält, weiß man, dass es sich gelohnt hat.

Und diese Erfahrung möchte ich nicht missen, selbst wenn es Überwindung kostet, sich jeden Monat dieser Herausforderung aufs Neue zu stellen. Ich mache mir Mut damit, daran zu denken, dass auch »Die unendli-



Machtwort der Chefredaktion

che Geschichte« auf Seite 428 endete und keine Endlosschleife darstellt, woran sich auch Stuttgart 21 ein Beispiel nehmen sollte. Manchmal greife ich lieber zur Kamera, weil ich da nur auf den Auslöser zu drücken brauche und sofort das Bild im Kasten habe, welches ich festhalten möchte. Dennoch gebe ich die Hoffnung nicht auf, dass ich die Themen, die seit Jahren bei mir in der Schublade liegen, eines Tages fertig geschrieben bekomme. Dafür muss es den Tunnelblick weiterhin geben. (Wer würde überhaupt bei der Nr. 61 aufhören! Das ist ja noch nicht einmal 3×21).

(DK)

Ich möchte am liebsten aufhören. Jedes Mal das Ringen um die geeignete, möglichst aktuelle Thematik. Danach gründliche Recherche, die unverzichtbares Instrument journalistischer Sorgfalt ist, sämtliche



Redaktionssitzung: lieber essen und plaudern als arbeiten

Informationen auf ihren Wahrheitsgehalt überprüfen. Dann die zündende Idee zur Umsetzung dessen, was ich schreiben will, die klare, zielführende Linie im gedanklichen Aufbau finden, die eindeutige und für jedermann verständliche Botschaft im Geschriebenen (besonders schwierig für einen assoziativ Denkenden), Korrektur lesen und lesen lassen, sprich, das Geschriebene zerpfücken lassen, das Ganze straffen (lassen) auf eine machbare Anzahl von Zeilen und so weiter. Und das alles unter enormem Zeitdruck: Der Drucktermin ist morgen, sonst müssen wir den teureren Expressdruck nehmen, also eine Nachtschicht einlegen. Ist dieser Tunnelblick schließlich fertig, gibt es kaum Zeit zum Verschnaufen und zur Freude, dass der Felsblock mit letzter Kraft den Berg hinauf gestemmt ist (Sisyphus lässt grüßen), weil gleich der nächste Tunnelblick angedacht werden muss.

Und doch mache ich am besten weiter. Denn ich bin ein beharrlicher, standhafter Mensch, der sich der Wahrheit verpflichtet weiß und der seine als richtig erkannten Überzeugungen nicht aufgibt, schon gar

Wie bei diesen schicken Start-ups aus der IT-Branche:
Zwischendurch darf man sich sportlich betätigen





Was habt ihr bloß mit meinem Text gemacht?!

nicht aus Ermüdung. Und so lange die Gegenseite – die Betreiber des Murksprojektes und ihre Handlanger in Politik und Medien – mit ihrer gezielten Desinformation und Manipulation der Öffentlichkeit weitermacht, so lange werde ich notgedrungen dagegen anschreiben müssen und von Neuem hinuntersteigen, um den Felsblock ein weiteres Mal nach oben zu stemmen. (WS)

Drei Gründe, die mich dazu bewegen, weiter am Tunnelblick zu arbeiten:

1. Die Tugenden von Demut und Bescheidenheit wurden mir als Kind von pietistisch gesinnten Pädagogen und Verwandten gepredigt und eingebläut. Alles, was ich damals nicht gelernt habe und nicht lernen wollte, wird nun in der Tunnelblick-Redaktion nachgeholt. Da werden einem schon mal die Texte zerrissen und zerpfückt – wenn sie überhaupt zur Kenntnis genommen werden.

2. Aus der Flut des Irrsinns, die uns täglich umgibt, ein Problem zu erkennen, es zu diskutieren und fassbar, begreifbar zu machen, wie es sich für den jeweiligen Tunnelblick herauskristallisiert: Dies schafft Sinn, schärft den Blick und die Aussage.

3. Überall, wo man hinkommt und der Tunnelblick Thema ist, wird man mit Lob und Dankesbezeugungen für diesen »Lichtblick der Bewegung« überschüttet. Wenn man aus dem Bad in der Menge auftaucht, muss man sich in Demut und Bescheidenheit auf den Weg zur nächsten Redaktionssitzung machen. (RR)

Für mich als Ingenieur sind Naturgesetze und wissenschaftliche Erkenntnisse entscheidend. Stümperhaft an der technischen Realität vorbeigeplante Großprojekte wie Stuttgart 21 oder der Berliner Flughafen schädigen weltweit den Ruf der deutschen Industrie und ihrer Ingenieure. Das nehme ich persönlich!

Deshalb kann ich nicht tatenlos zusehen, wenn direkt vor meinen Augen »der größte technisch-wissenschaftliche Betrugsfall der deutschen Industriegeschichte« (Christoph Engelhardt) durchgezogen wird. Der Tunnelblick gibt mir die Chance, etwas gegen das Schweigen der etablierten Medien, die Ignoranz der Politiker und besonders gegen das absichtliche Wegschauen der ehemals kritischen grünen Begleiter zu unternehmen.

Ich gebe Angela Merkel recht: Projekte wie Stuttgart 21 entscheiden über die Zukunftsfähigkeit Deutschlands! Schon jetzt macht sich Stuttgart lächerlich, wenn den Menschen hier angesichts der täglichen Staus, der Feinstaubbelastung und des schlecht funktionierenden Nahverkehrs nichts Besseres einfällt, als ihren Bahnhof zu vergraben. Die Blamage wird perfekt sein, wenn sich erst herausstellt, dass die ganze Mühe für die Katz war.

Weit über die Grenzen Stuttgarts hinaus ist der Tunnelblick ein Beleg, dass sich nicht alle kritiklos über den Tisch ziehen lassen. Deshalb werde ich nicht aufhören, Politiker und Betonköpfe zu ärgern und weiter mit den Mitstreitern der Redaktion auf die Widersprüche und Mängel dieses Projektes hinweisen. Und da gibt es noch einiges, das angeprangert werden muss ... (DB)

Es gibt viel zu tun.
Packen wir's an!«

(JE)

Die Fotos zeigen Arbeiten des Kürbisschnitzers Ray Villafane und seines Teams – www.villafanestudios.com.

Die Stunde der Verteiler/-innen hat geschlagen



Mythos Hochgeschwindigkeit

Schneller zum Arbeitsplatz, an den Urlaubsort oder nach Hause – welcher Pendler oder Bahnreisende möchte das nicht? Deshalb bräuchten wir Hochgeschwindigkeitszüge, rufen Bahn, Verkehrspolitiker und Baukonzerne seit Jahrzehnten fast unisono und fordern immer neue Strecken und Investitionen. Bis heute, 24 Jahre nachdem der erste ICE in Betrieb ging, wurden viele Milliarden in die Hochgeschwindig-

keit auf Schienen gesteckt. Und weitere sollen folgen, etwa für Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm. Doch die Menschen kommen trotz schneller Züge nicht früher ans Ziel, dafür sind die Fahrpreise gewaltig gestiegen. Schuld daran ist auch das Heilmittel, das diese Misere angeblich kurieren soll: die schnellen Züge. Denn sie machen das Bahnfahren letztlich langsam, teuer und unattraktiv. (Foto: lassedesignen – Fotolia)

Hochgeschwindigkeitszüge galten lange als Hoffnungsträger und Zugpferd der Deutschen Bahn. Über Jahrzehnte hat sie dem Hochgeschwindigkeitsverkehr absoluten Vorrang eingeräumt und viele Milliarden Euro an öffentlichen Geldern in Schnellfahrstrecken investiert, z. B. in die Verbindungen Mannheim–Stuttgart, Frankfurt–Köln, Stuttgart–Paris, Frankfurt–Paris und München–Erfurt–Berlin (im Bau). So wollte sich der Schienenkonzern im Wettbewerb mit dem Kurzstrecken-Flugverkehr neue Kundenpotenziale erschließen.

Ohne nennenswerten Erfolg

Diese Strategie ist nicht aufgegangen. Tatsächlich sind seit der Bahnreform im Jahr 1994 mehr als 20 Milliarden Euro in Projekte gesteckt worden, die ausschließlich oder überwiegend dem Hochgeschwindigkeitsverkehr dienten – »ohne dass ein nennenswerter Erfolg am Fahrgastmarkt eingetreten ist«, heißt es in einem Gutachten des auf Verkehrsfragen spezialisierten Berliner Beratungsunternehmens KCW.

Die Zahl der Bahnfahrgäste stagniert seit 21 Jahren und war zuletzt sogar rückläufig: 2001 waren es 136 Mio., 2014 nur noch 130 Mio.; parallel wurde die Sitzplatzkapazität um 32 % (!) reduziert. Im glei-

chen Zeitraum hat der Inlandsflugverkehr um mehr als 50 % zugenommen. Und neuerdings hat die Bahn auch noch Konkurrenz durch Fernbusse bekommen. International winken der Deutschen Bahnindustrie zwar immer noch Milliardenengeschäfte mit High-speedzügen, hierzulande jedoch nimmt die Deutsche Bahn AG nach und nach Abschied von den superschnellen Zügen.

Alternative zu Kurzstreckenflügen?

Vor allem Geschäftsreisende entscheiden sich erfahrungsgemäß fürs Flugzeug, wenn die Reisezeit mehr als vier Stunden beträgt. Hochgeschwindigkeitsstrecken seien deshalb eine wichtige Alternative zu Kurzstreckenflügen, behaupten deren Verfechter gerne. Zudem würden die schnellen Züge die Umwelt entlasten und die Natur schonen.

Und tatsächlich: Die Nachfrage auf Schnellfahrstrecken nimmt zu, wenn sich die Reisezeit deutlich verringert und die Anzahl der Zugverbindungen steigt. Im Gegenzug sinkt allerdings die Auslastung anderer Fernzüge. Und so wurde unterm Strich bislang kaum Verkehr auf die Schiene verlagert – trotz Milliardeninvestitionen in Hochgeschwindigkeitsstrecken.

Trotz Milliardeninvestitionen in Schnellfahrtrassen wurde bisher kaum Verkehr auf die Schiene verlagert.

Neue Fahrgäste konnten für das Bahnfahren auch nicht gewonnen werden.

Erst recht unglaublich wird die Mär von der Förderung des Schienenverkehrs durch Hochgeschwindigkeit, wenn – wie auf den Fildern – ein »Flughafenbahnhof« gebaut wird, um die Reisenden im Eiltempo zum Flieger zu bringen.

Die Reisequalität ist entscheidend, nicht die Geschwindigkeit

Die Wahl des Verkehrsmittels hängt neben Kostenabwägungen – schnelle Bahnverbindungen sind teuer! – in hohem Maße von der Reisequalität ab, also von Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Sauberkeit und Bequemlichkeit. Doch gerade in diesen Punkten schneidet die

Deutsche Bahn immer schlechter ab. Kein Wunder, dass sich besonders ältere Reisende weiter fürs Auto, neuerdings auch für den Fernbus und immer öfter fürs Flugzeug entscheiden – selbst bei kürzeren Distanzen. Hier funktionieren wenigstens Klimaanlage und Toiletten. Und billiger sind Fernbus-Fahrten und Flüge meistens auch.

Durch den Punkt-zu-Punkt-Verkehr mit wenigen Haltepunkten geht zudem eine Kernqualität des Reisens mit der Bahn verloren.

☛ verloren: die Möglichkeit, an vielen Orten entlang der Strecke aus- und zuzusteigen.

Als wäre das nicht genug, verringert die DB AG derzeit auch noch ihr Angebot an Nachtzügen drastisch, obwohl diese bei vielen Reisenden als stressfreie und praktische Alternative für längere Reise Strecken gelten – nachts fahren, morgens ankommen. So fuhr am 12. Dezember 2014 der stets gut ausgelastete Nachtzug von Berlin nach Paris zum letzten Mal, die einzige direkte Zugverbindung zwischen den beiden Hauptstädten. Laut Deutscher Bahn lohne sich diese Verbindung wegen der Billigflieger nicht mehr, im Übrigen seien die Wagen alt und es müssten Investitionen getätigt werden.

Den Arbeitsplätzen hinterherfahren, aber schnell

In Japan, Frankreich und Spanien ist zu beobachten, dass sich entlang von Hochgeschwindigkeitsstrecken Firmen und Unternehmen ansiedeln. Den Preis für diesen wirtschaftlichen Aufschwung zahlen jedoch ländliche Regionen mit bislang guter wirtschaftlicher und sozialer Infrastruktur. Die Konzentration auf wenige Ballungsräume degradiert sie zur namenlosen Provinz. Die schnellen Züge ziehen die Menschen tagsüber in städtische Großräume und einst lebendige Gemeinden verkommen zu Schlaforten. Auch die Kosten der Fahrt zur Arbeit steigen dadurch. Der Verkehrsplaner Hermann Knoflacher spricht in diesem Zusammenhang von einer »Mobilitätsfalle«: »Wenn wir die Geschwindigkeit erhöhen, werden nur die Wege länger, weil die Strukturen sich ändern. Das heißt, wenn wir wollen, dass wir nur mehr zentralistische Strukturen haben, dann ist es gut, schnelle Verkehrssysteme zu haben. Wenn wir wollen, dass wir Strukturen haben, die in der Nähe der Bürger sind und von den Bürgern einigermaßen demokratisch beherrschbar sind, dann müssen wir die Geschwindigkeit der Verkehrssysteme reduzieren. Was der Bürger braucht, ist ein gutes öffentliches Verkehrsnetz, er braucht Arbeitsplätze vor Ort und nicht hohe Geschwindigkeiten, die seine Arbeitsplätze vor Ort zerstören und ihn zwingen, den Arbeitsplätzen immer

weiter nachzufahren« (SWR 2, Journal am Mittag, 3.1.2015).

Doch nicht nur ländliche Regionen werden abgehängt. Wenn die Schnellfahrstrecke Erfurt–Berlin in diesem Jahr fertiggestellt wird, wird Erfurt zu einem bedeutenden Bahnknoten aufsteigen – zulasten von Städten wie Weimar, Jena und Naumburg, die der ICE dann großräumig umfährt.

Wie schnell ist eigentlich schnell?

Neubautrassen, auf denen Geschwindigkeiten von 320 km/h und mehr gefahren werden können, sind heutzutage technisch machbar und keine Seltenheit mehr. In der Praxis werden diese Höchstgeschwindigkeiten jedoch nur selten ausgefahren; die meisten Züge bleiben deutlich darunter. Und das mit gutem Grund: Die Erhöhung der Geschwindigkeit führt zu einem drastischen Mehrverbrauch an Energie und einem weitaus stärkeren Verschleiß von Fahrzeugen und Infrastruktur, was die Beschaffungs- sowie Instandhaltungskosten in die Höhe treibt. Beides verschlechtert die Kosten-Nutzen-Bilanz erheblich. Schnelles Fahren rechnet sich trotz hoher Ticketpreise nicht.

Hinzu kommt, dass sich ein höheres Tempo auf einzelnen Trassen reisezeitmäßig kaum auszahlt. Zügiges Weiterkommen hängt vielmehr von der Qualität des Netzes insgesamt ab.

»Die Fahrzeit verliert man beim Langsamfahren«, so Arnd Stephan von der TU Dresden im SWR. Daher sei es effizienter, Strecken zu verbessern, auf denen langsam gefahren werden muss, als um jeden Preis Spitzengeschwindigkeiten zu erreichen. Zeitvorteile gehen zudem beim Umsteigen in den Bahnhöfen schnell wieder verloren. Wer wirklich schnell sein will, sollte daher vor allem auf reibungslose Umsteigebeziehungen und integrierte Taktfahrpläne achten.

Verabschiedet sich die Deutsche Bahn vom Hochgeschwindigkeitsdogma?

Die nächste ICE-Generation, der ICx, wird »nur noch« 230 bzw. 250 km/h schnell fahren. Hat die Bahn eingesehen, dass sich in der dichtbesiedelten Bundesrepublik eine Eisenbahn nicht auszahlt, die auf wenigen Streckenabschnitten superschnell fährt, insgesamt aber ineffektiv ist? Der Grund ist viel banaler: Die Bahn muss sparen. Sie kann sich energiefressende Hochgeschwindigkeitszüge schlichtweg nicht mehr leisten. Und auch in anderer Hinsicht ist der ICx ein echtes »Sparmobil« auf Kosten des Reisekom-

Neu im Februar 2015: Tyrannei der Geschwindigkeit (Edition Tunnelblick, Band 1)



40 Seiten, geheftet. Erhältlich über www.tunnelblick.es, an der Mahnwache und gut sortierten Infoständen in der Region sowie überall im Buchhandel.

forts der Bahnkunden: Der Sitzabstand ist deutlich geringer als früher (nur noch 856 anstatt 1025 mm), es gibt weniger Toiletten, keine geschlossenen Abteile, keine Fußstützen und keine individuellen Leselampen. Kurioserweise wurde der ICx aus Kostengründen sogar ohne Winterpaket geordert, das ihn auch bei Eis und Schnee voll einsatzfähig gemacht hätte ...

Dennoch preist Bahnchef Rüdiger Grube den ICx als »modernsten Zug der Welt« an, der »den Grundstein für den Fernverkehr der Zukunft« lege. Der Schienenexperte Prof. Markus Hecht von der TU Berlin resümiert dagegen: »Die Bahn will hier mehr Leute in die Züge packen, um die Rendite zu steigern«, der ICx sei »auf der ganzen Linie ein Rückschritt« (Die Welt, 24.7.2011). Eine Wende in der Bahnpolitik sieht anders aus.

Zeit, umzudenken

»Mit Hochgeschwindigkeit ins Abseits«, schrieb die Wirtschaftswoche vor zwei Jahren über den französischen Hochgeschwindigkeitszug TGV. Der ist zwar schnell, aber teuer, frisst das Geld für den Regional- und Nahverkehr und kann trotzdem nicht erfolgreich mit dem Flugverkehr konkurrieren. Das Nationalheiligtum TGV hat Risse bekommen, der Glaube an die Hochgeschwindigkeit beginnt zu wanken – nicht nur in Frankreich. Denn wie die Erfahrungen zeigen, gilt das ganz genauso für den ICE der Deutschen Bahn. Höchste Zeit, umzudenken und den Mythos Hochgeschwindigkeit mit allen seinen Versprechungen kritisch zu hinterfragen! ■

☛ TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

IBAN: DE54 8309 4495 0003 2812 21
BIC: GENODEF1ETK, EthikBank eG
Inh.: ESIG e. V., Betreff: Tunnelblick
Spenden sind steuerlich absetzbar.



In der Verspätungsfalle

Foto: daskleineatelier – Fotolia

Max P. regt sich auf. Er wohnt in Altdorf und pendelt täglich nach Ludwigsburg: »Ich bin auf die Öffentlichen angewiesen! Morgens fahre ich mit der Schönbuchbahn zum Bahnhof Böblingen. Dort nehme ich die S 1 bis zur Haltestelle Schwabstraße, von dort geht es mit der S 5 nach Ludwigsburg – und abends zurück.« Bis vor einigen Jahren habe das reibungslos funktioniert. »In letzter Zeit so gut wie gar nicht mehr!« Der Anschluss zur Schönbuchbahn klappe fast nie, das Umsteigen in die S 5 nur noch selten. Weil er zu spät zur Arbeit kommt, habe er sogar schon Probleme mit seinem Chef. »Da werden Milliarden in Großprojekte investiert und der öffentliche Nahverkehr wird immer schlechter – so kann das doch nicht weitergehen!«

Fragwürdige Spitzenplätze für Stuttgart

Jahr für Jahr ist Stuttgart unangefochten unter allen deutschen Städten bei Feinstaubwerten und Verkehrsstaus Spitzenreiter. Deutsche Autofahrer verbrachten 2013 im Durchschnitt 35 Stunden im Stau, die Stuttgarter ganze 60! Umso wichtiger wäre ein zuverlässiger öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) – gerade für die vielen Berufspendler unter den täg-

lich mehr als 350.000 S-Bahn-Nutzern. Denn sie müssen morgens pünktlich zum Arbeitsplatz kommen und wollen abends pünktlich wieder nach Hause.

Aus dem Takt: die S-Bahn

Das Rückgrat des ÖPNV ist die S-Bahn. Sechs Linien verbinden die Region umsteigefrei mit der Stuttgarter Innenstadt, in der Hauptverkehrszeit im 15-Minuten-Takt. 24 Züge pro Stunde und Richtung durchfahren dann mit nur 2,5 Minuten Abstand den zentralen S-Bahn-Tunnel. Damit ist die Stammstrecke an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit und immer wieder überlastet.

Mit den Bauvorbereitungen für Stuttgart 21 ist dieses labile System vollends aus dem Takt geraten. Im letzten Jahr war die S-Bahn so unpünktlich wie noch nie: kaum ein Tag ohne Komplettausfall von Verbindungen oder Verspätungen von 15 bis 30 Minuten in der Hauptverkehrszeit. Der unabhängige Verein »S-Bahn-Chaos« (www.s-bahn-chaos.de) wertet Daten zur S-Bahn-Pünktlichkeit systematisch aus. »Wir haben durch die häufigen Störungen im S-Bahn-System das Problem, dass die S-Bahn insgesamt sehr unpünktlich

geworden ist, und insbesondere auf der Linie S 1 haben wir nahezu täglich große Verspätungen«, resümiert Marc Braun, Sprecher des Vereins. Die Pünktlichkeit bleibe weit hinter den Zielwerten zurück, die zwischen der Deutschen Bahn und dem Verband Region Stuttgart vertraglich vereinbart worden sind. Pikant: Die dafür fälligen Strafzahlungen wurden in einer Sondervereinbarung ausgeschlossen. Bei

Kaum ein Tag ohne größere Verspätungen oder Komplettausfall von Verbindungen

einer Inbetriebnahme von Stuttgart 21 entfielen außerdem das gut funktionierende Notfallkonzept. Können S-

Bahnen bislang bei einer Störung in den Kopfbahnhof einfahren, bräche ohne diese Ausweichmöglichkeit der Bahnverkehr rund um Stuttgart komplett zusammen. Dafür hat die Bahn noch nicht einmal ansatzweise ein Alternativkonzept vorgestellt.

Jahrelanges Stadtbahn-Chaos droht

Auch die Stuttgarter Stadtbahn ist von den monströsen Baumaßnahmen für Stuttgart 21 massiv betroffen. Wegen Tunnelanbindungen, Umbau oder Verlegung von Stadtbahn-Haltestellen und des wichtigsten Stuttgarter Abwasserkanals müssen sechs zentrale Linien teils für

☞ Jahre unterbrochen werden. Obwohl SSB-Technik-Vorstand Wolfgang Arnold einst einen Bau ohne Beeinträchtigung der Stadtbahn zusicherte: »Alle Stadtbahnhaltestellen, auch die Haltestelle Staatsgalerie, werden von der Stadtbahn bedient.« In Wahrheit soll die Verbindung Staatsgalerie-Charlottenplatz für 9 Monate und die Verbindung Staatsgalerie-Hauptbahnhof sogar für 26 Monate gesperrt werden. Zentrale Haltestellen werden so nur noch durch Umsteigen erreichbar sein. Die Folge für viele SSB-Fahrgäste: Orientierungsprobleme, verpasste Anschlüsse und drangvolle Enge auf den Bahnsteigen, kurz: Zeitnot, höherer Zeitaufwand und mehr Stress. Infos: www.infooffensive.de/stadtbahn.

Fast ein Drittel der Fernzüge ist unpünktlich

Laut Stiftung Warentest war Stuttgarts Kopfbahnhof 2008 der zweitpünktlichste unter zehn deutschen Hauptbahnhöfen. Seit Beginn der Bauarbeiten für Stuttgart 21 sind auch Fern- und Regionalverkehr aus den Fugen. 2010 kamen bereits 30 % der Fernzüge mit mehr als 6 Minuten Verspätung in Stuttgart an, Tendenz steigend. Deshalb funktionieren die Umsteigebeziehungen am Bahnknoten Stuttgart immer weniger, zum Teil gar nicht mehr.

Hinzu kommt, dass die Großbaustelle die Wegezeiten im Hauptbahnhof extrem verlängert hat. Verbindungen mit Übergang von der S-Bahn zum Zug zeigt die Onlineauskunft der Bahn schon gar nicht mehr an. Täglich spurten Menschen durch Klettpassage und Bahnhof, um vielleicht doch noch ihren Anschluss zu erreichen. Reisende mit schwerem Gepäck, Kinderwagen oder Fahrrad sind da ohne jede Chance.

Übrigens: Stuttgart 21 trifft auch die Autobahn A 8

Sie fahren gar nicht Bahn, sondern Auto? Dann wähen sie sich jetzt vielleicht auf der sicheren Seite. Aber auch Sie werden dem Verspätungschaos durch Stuttgart 21 nicht entgehen. Denn zwischen den Anschlussstellen Esslingen und Denkendorf wird die Autobahn A 8 auf Jahre hinaus zum Engpass. Die Bahn braucht Platz für den Stuttgart-21-Tunnel Denkendorf und die Schienenstrecke entlang der A 8 zum Flughafen. Deshalb werden alle sechs Fahrspuren ab Frühjahr 2015 auf einer (!) Fahrbahn geführt – bis mindestens Frühjahr 2018. Willkommen bei Stuttgart 21!

Teure Verspätungsfälle: die Flughafenanbindung

Daran hat auch die Stuttgart-21-Planung auf den Fildern einen erheblichen Anteil. Jahrelang verkauften alle Projektbetreiber die »Antragstrasse« als Nonplusultra. Dann wollten sie plötzlich noch mehr Geld in einen untauglichen »Flughafenbahnhof plus« investieren. Und nun wird mit dem »dritten Gleis« die nächste Scheinlösung präsentiert – planerisch ein Offenbarungseid. Denn jedes dieser Vorhaben würde den Bahnverkehr massiv belasten. Sehenden Auges soll auf den Fildern eine weitere sündteure Verspätungsfälle gebaut werden, die den gesamten Schienenverkehr bis weit in die Region hinein verschlechtern wird.

Geschönte Bahnstatistik

Warum lobt die Bahn trotzdem weiter die hohe Pünktlichkeit des Fernverkehrs? »Die Statistiken, die die Bahn veröffentlicht, sind sehr irreführend, weil sie den Betriebszeitraum komplett auswerten«, rügt Marc Braun. So werden die außerhalb der Hauptverkehrszeit meist pünktlichen Züge einfach mit eingerechnet. Das verzerrt das Ergebnis. Das ganze Ausmaß der Misere wird auch dadurch verschleiert, dass die Bahn Züge mit bis zu 6 Minuten Verspätung noch als pünktlich wertet. Dabei verpasst schon bei einer Verspätung von mehr als vier Minuten die Hälfte der Fahrgäste ihren Anschluss. Und schließlich gehen ausgefallene Züge erst gar nicht in die Statistik ein. Zugreisende und Pendler, die unfreiwillige Wartezeiten im Stuttgarter Hauptbahnhof zu ertragen haben, dürfen sich veralbert vorkommen.

»Pünktlich wie die Eisenbahn«?

Das war einmal. Stattdessen hört man immer öfter, mal verärgert, mal resigniert: »Typisch Bahn!« Unpünktliche oder ausgefallene Züge, überfüllte Waggon, verpasste Anschlüsse, defekte Aufzüge, Stellwerkprobleme, Signalstörungen, Gleisarbeiten – die Fahrgäste können raten, welche Schluderei diesmal hinter der »Störung im Betriebsablauf« steckt. Halbwegs sicher ist nur die tägliche Durchsage am Bahnsteig: »Ihr Zug hat Verspätung, wir bitten um Ihr Verständnis.« Das aber ist bei den Bahnkunden längst aufgebraucht. Denn sie erkennen mittlerweile den Zusammenhang von eng getakteten



Foto: Alexander Schäfer

Systemen und ihren selbst bei geringfügiger Verspätung verpassten Anschlüssen.

Stuttgart 21 wird all dem freilich noch eine ganz neue Dimension verleihen – nach der Fertigstellung. Denn allein das Nadelöhr Tiefbahnhof und der Filder-Engpass werden den Bahnknoten auf Dauer zu einer Verspätungsfälle für den Fern-, Regional- und Nahverkehr machen.

Auf Kosten der Reisenden und Pendler

Und so bezahlen auch die leidgeplagten Pendler die schlechte Leistung der Bahn im doppelten Sinn: mit ihrer Lebenszeit, die sie beim Warten auf zugigen Bahnsteigen vergeuden, und – wie zum Hohn – mit ständig steigenden Preisen.

Max P. will sich damit nicht länger abfinden: »Ich bin überzeugter Bahnfahrer. Von Politik und Bahn erwarte ich anstelle schöner Worte endlich Taten!« Investiert

Schon ab vier Minuten Verspätung verpasst die Hälfte ihren Anschluss

werden müsse vor allem in den öffentlichen Nahverkehr. »Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sind wichtiger als schnelle Verbindungen und Großprojekte. Nur so kann man seine Anschlüsse kriegen.« Andernfalls würden immer mehr Bahnkunden aufs Auto umsteigen, fürchtet P. und fordert eine gesetzliche Regelung ähnlich wie in Österreich: Für jeden Monat, in dem der vereinbarte Pünktlichkeitsgrad unterschritten wird, sollten die Inhaber von Monats- und Jahreskarten mindestens 10 % ihrer Abo-Kosten zurückerstattet bekommen. Überhaupt müssten die Fahrgäste mehr Rechte erhalten und die Öffentlichkeit eine Pünktlichkeitsstatistik von unabhängiger Stelle, die sich an den Zahlen der betroffenen Fahrgäste orientiert und auch ausgefallene Züge mit einrechnet.

☞ TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

IBAN: DE54 8309 4495 0003 2812 21
BIC: GENODEF1ETK, EthikBank eG
Inh.: ESIG e.V., Betreff: Tunnelblick
Spenden sind steuerlich absetzbar.



Ziemlich beste Freunde: Bahn-Technikvorstand Volker Kefer und Verkehrsminister Winfried Hermann haben sich neuerdings richtig lieb. Der Grund dafür: ein ziemlich teures drittes Gleis auf den

Fildern. Doch die Zeche für die neue Harmonie unter den Projektpartnern von Stuttgart 21 zahlen andere.

(Foto: Bahnprojekt Stuttgart-Ulm)

Ein fauler Kompromiss

Faule Kompromisse neigen dazu, weiterzufaulen«, so der Chemiker Prof. Quadbeck-Seeger. Trefflicher lässt sich das von den Stuttgart-21-Projektpartnern neuerdings als Ei des Kolumbus ausgegebene »Dritte Gleis« auf den Fildern wohl kaum charakterisieren – allen Jubelarien der Projektbefürworter und ihrer medialen Lautsprecher zum Trotz. Denn auch dieser sogenannte Kompromiss löst die bekannten Probleme der Stuttgart-21-Planung auf den Fildern nicht. Wer sind die Gewinner und Verlierer dieses Deals zwischen Landesregierung und Bahn? Wird der Bevölkerung nach »Antragstrasse« und »Filderbahnhof plus« hier ein weiteres faules Ei ins Nest gelegt?

Offenbarungseid auf den Fildern

13 Jahre lang priesen Bahn und S-21-Befürworter die sogenannte Antragstrasse als Nonplusultra für die Filderebene an. Dabei hatte das Eisenbahnbundesamt diese Planung mehrfach als »nicht genehmigungsfähig« zurückgewiesen.

So war es keine Überraschung, dass das öffentliche Erörterungsverfahren im Herbst 2014 für die Bahn zum regelrechten Fiasko wurde. »Die von der Bahn

verfolgten Pläne für den Anschluss der Gäubahn an den Flughafen sind mangelhaft«, so der Dresdener Gutachter Dr.-Ing. Uwe Steinborn. Ihre Umsetzung würde zu einer »deutlichen Verschlechterung der Betriebsqualität für die S-Bahnen sowie teilweise zu hohen Verspätungen für Fern- und Regionalzüge« führen. Er könne »diese Infrastruktur nicht empfehlen«, so das vernichtende Fazit des Experten.

Selbst der geistige Vater von Stuttgart 21, Prof. Heimerl, distanziert sich mittlerweile von den Bahnplänen auf den Fildern: »Die Antrags-trasse sollte nicht gebaut werden; sie ist nicht zukunftsorientiert. Bei mehreren Zwangspunkten wie hier kann das ganze System kollabieren!«

Verplant, verrannt, blamiert

Als die Erörterung der Pläne zu scheitern drohte, schwenkten die Projektbetreiber schnell auf die Variante »Flughafenbahnhof plus« um. Diese war von Bahn-Technikvorstand Volker Kefer und Verkehrsminister Winfried Hermann zum Ergebnis des sogenannten Filderdialogs erklärt worden – gegen die Mehrheit der Teilnehmer. Deren favorisierte Lösung –

den Erhalt der Gäubahn-Panoramastrecke mit Umstiegsbahnhof zum Flughafen in Vaihingen – hatten sie zuvor ohne jede Begründung einfach vom Tisch gewischt. Weil der »Flughafenbahnhof plus« aber ebenso problematisch ist wie die Antrags-trasse und obendrein noch teurer, musste dringend eine weitere Alternative her.

Scheinlösung »Drittes Gleis«

Und so entstand die Idee eines dritten Gleises, das parallel zu den bestehenden zwei S-Bahn-Gleisen am Flughafen errichtet werden soll. Mit ihm, so argumentiert Minister Hermann, könnten zumindest einige der früheren Forderungen durchgesetzt werden:

ungestörter S-Bahn-Betrieb im S-Bahn-Terminal am Flughafen, Erhalt des Umsteigebahnhofs in Vaihingen, kreuzungsfreie Rohrer Kurve, Aufweitung der S-Bahn-Tunnel aus Richtung Böblingen sowie eine zusätzliche Weiche für die Entzerrung von Streckenkonflikten. Doch die zentralen Probleme der gescheiterten Antragstrasse sind auch damit nicht gelöst:

■ Der Mischverkehr zwischen Rohr und dem Flughafen bleibt erhalten und führt zu einer massiven Beeinträchtigung

»Aus faulen Eiern werden keine Küken.« (Wilhelm Busch)

☛ des S-Bahn-Betriebs: Die S-Bahnen geraten in Konflikt mit durchfahrenden Fern- und Regionalzügen, Verspätungen schaukeln sich auf. Die längst überfällige Verdichtung des S-Bahn-Takts ist nicht mehr möglich.

■ Laute Fern- und Regionalzüge rattern mitten durch Leinfelden-Echterdingen; die neu geplanten Weichen gelten als besonders lärmintensiv.

■ Das dritte Gleis muss im eingleisigen, störanfälligen Gegenverkehrsbetrieb (!) gefahren werden, mit zusätzlichen höhen- gleichen Kreuzungen.

■ Auch bei dieser Variante müssen Fern- und Regionalzüge durch enge S-Bahn-Tunnel fahren. Das ist nur durch eine befristete Ausnahmegenehmigung möglich.

■ Der Flughafenbahnhof bleibt unverändert; er liegt 27 Meter (!) unter der Erde und kann im Brand- und Katastrophenfall zur tödlichen Falle werden.

Durch die Variante »Drittes Gleis« wird zudem noch mehr wertvoller Filderboden zerstört. Und auch der Zeitplan ist gänzlich unklar: Pläne, geschweige denn Genehmigungen gibt es nicht.

Profiteure ...

Wem nutzt dann dieser Vorschlag überhaupt? Ein Gewinner steht schon fest: die Bahn. Denn das »Dritte Gleis« verschafft ihr in mehrfacher Hinsicht Luft: zeitlich und finanziell. Das Erörterungsdesaster für die Antragstrasse hat das Scheitern der Bahn-Pläne offenbar gemacht und droht das gesamte Projekt Stuttgart 21 zu gefährden. Mit der vagen Aussicht auf eine halbwegs realisierbare Minimal- lösung am Flughafen gewinnt die Bahn nun wertvolle Zeit fürs Weiterbauen. Und auch finanziell lohnt sich der Deal für den Schienenkonzern. Denn Land und Verband Region Stuttgart finanzieren die von der Bahn selbst verschuldeten Mehrkosten kräftig mit.

Zu den Gewinnern gehören natürlich auch die Investoren und beteiligten Baufirmen. Sie können jahrelang von zusätzlichen Millionensummen profitieren, die letztlich die Steuerzahler aufbringen müssen.

Und vermutlich zählt sich auch Winfried Hermann zu den Siegern, erntet er für seine Initiative doch sogar von S-21-Befürwortern und Grünen-kritischen Medien Anerkennung. Aus der versprochenen konstruktiv-kritischen Begleitung sei »eine vertrauensvoll-konstruktive

Zusammenarbeit geworden«, freut sich der S-21-Projektleiter Manfred Leger. Ein Schelm, wer angesichts dieses Eifers an die Landtagswahl im Frühjahr 2016 denkt, bei der Hermann in Vaihingen auf den Fildern kandidiert.

Das »Dritte Gleis« schafft also eine Win-win-Situation – allerdings nur für die Bahn und die Landesregierung.

... und Leidtragende

Beim »Dritten Gleis«, das in den Medien nun als Kompromiss gefeiert wird, haben



sich einzig die Projektpartner untereinander verständigt. Projektkritiker und die betroffene Bevölkerung wurden an der »gemeinsamen Lösung« (StZ, 4.4.2015) nicht beteiligt. Und so verwundert es nicht, wer zu den Verlierern dieses Deals gehört:

■ Die Filderbewohner, insbesondere die Bürger Leinfelden-Echterdingens: Sie müssen mit dem Lärm und den Erschütterungen der Züge leben, die täglich mitten durch ihre Stadt rollen.

■ Die Pendler und Bahnreisenden aus der Region: Sie tragen die Folgen des Rückbaus von Bahninfrastruktur auf den Fildern; ein zukunftsorientierter Nah- und Regionalverkehr mit dem erhofften S-Bahn-Ringschluss ins Neckartal wird durch das »Dritte Gleis« praktisch unmöglich.

■ Die Steuerzahler: Sie sollen nicht nur 6,5 Milliarden Euro für die unsinnige Tieferlegung und Verkleinerung des Bahnknotens Stuttgart zahlen, sondern mit der Variante »Drittes Gleis« nun auch noch die Folgekosten des planerischen Versagens der Bahn tragen.

Kostendeckel ade

Das »Dritte Gleis« soll weitere 90 Millionen kosten. Zur Gegenfinanzierung hat Minister Hermann die Bestellung von zusätzlichem Nahverkehr zugesagt: 30 Millionen Mehrkosten trägt das Land, 20 Millionen

der Verband Region Stuttgart. Das alles erinnert fatal an die illegale indirekte Querfinanzierung von Stuttgart 21, die 2003 der damalige Staatssekretär im Verkehrsministerium Stefan Mappus im Rahmen des Großen Verkehrsvertrags eingefädelt hatte.

Absurd: Genau dafür fordert die Landesregierung derzeit 1,25 Milliarden Euro von der Bahn zurück, während sie selbst kaum anderes tut. Ja, auch die 10 Millionen Euro für den Vaihinger Regionalhalt will das Land übernehmen. So wird klammheimlich ein separater Topf eröffnet und der Kostendeckel damit faktisch angehoben. Zwar behauptet Minister Hermann weiter, dieser bleibe unberührt, doch das darf getrost unter der Rubrik »Täuschung der Bevölkerung« verbucht werden. Denn tatsächlich handelt es sich um eine weitere Stuttgart-21-Subvention durch die Hintertür.

Und wer zahlt die Zeche?

Auch das »Dritte Gleis« ist und bleibt ein Murksprojekt. Mit diesem faulen Deal gibt sich die Landesregierung für eine Scheinlösung her, damit die Bahn und ihre Projektpartner vorübergehend das Gesicht wahren können und im bevorstehenden Landtagswahlkampf Ruhe beim Thema Stuttgart 21 herrscht.

Aber womöglich hat sich Hermann auch nur an frühere Zeiten erinnert, als er noch Vorsitzender des Verkehrsausschusses im Bundestag war. Georg Brunnhuber, damals Vorsitzender der CDU-Landesgruppe, danach DB-Aufsichtsrat und heute Vorsitzender des Vereins »Bahnprojekt Stuttgart-Ulm«, habe ihm einmal die Augen geöffnet: Es gebe Projekte, die durchgerechnet würden – und politische Projekte.

Diese Einsicht hat Hermann mittlerweile zweifellos verinnerlicht, wie der neu eröffnete »Fildertopf« für die Variante drittes Gleis zeigt. Dieser als Kompromiss verkaufte faule Deal soll die Bürger jedenfalls schon einmal daran gewöhnen, dass sie künftig nicht nur die Fehlplanung bei Stuttgart 21 selbst bezahlen müssen, sondern auch noch die Zeche für das Löcher-Stopfen.

☛ TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

IBAN: DE54 8309 4495 0003 2812 21

BIC: GENODEF1ETK, EthikBank eG

Inh.: ESIG e.V., Betreff: Tunnelblick

Spenden sind steuerlich absetzbar.



Die wohnortnahe Verfügbarkeit von Konsumgütern zeichnet städtisches Leben aus. Märkte, Händler, Einzelhandelsgeschäfte und schließlich auch Kaufhäuser füllten diese Funktion in den Städten Europas lange aus. Orte zur Begegnung, Kommunikation und öffentlichen Diskussion waren Bestandteile dieser Kultur. Später verlockten große Shoppingcenter zum Einkauf per Pkw auf der grünen Wiese. Heute versprechen Investoren eine Wieder-

belebung der entleerten Innenstädte durch immer neue, riesige Malls – mitten in der Stadt. Tatsächlich versetzen diese aber den Innenstädten vollends den Todesstoß. In Stuttgart lassen sich diese katastrophale Entwicklung und ihre Folgen anschaulich beobachten. Und auch dabei spielt Stuttgart 21 eine Rolle ...

Foto: Stuttgart, Europaviertel mit Milaneo im April 2015
(Mussklprozz/Wikimedia [CC BY-SA 4.0 (<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>)])

Im Rausch der R€ndite

Wie Shoppingmalls die Städte zerstören | Von Dietrich Heißenbüttel

» Ich gehöre seit 10 Jahren mit der City-Initiative Stuttgart zu den engagiertesten Gegnern des Einkaufszentrums – schon zu einem Zeitpunkt, als sich die vielen heutigen Gutmenschen noch nicht mit dem Projekt beschäftigt haben«, meinte im Oktober 2010 der damalige Stuttgarter Citymanager Hans Pfeifer (SPD). Gemeint war die auf dem ehemaligen Güterbahnhofsgelände als Galeria Ventuno geplante Shoppingmall, das heutige Milaneo. Doch mit Stuttgart 21 habe diese nichts zu tun, so Projektbefürworter Pfeifer, denn das Center »soll auf dem A1-Gelände erstellt werden«.

Aber gerade dieses Areal ist eng mit Stuttgart 21 verbunden. Es dient als eine Art Versuchsfeld, an dem sich erweisen soll, dass die fantastischen Erlöse aus dem Verkauf von Bahngrundstücken den totalen Umbau des Bahnknotens rechtfertigen. Ein Jahrzehnt lang blieb das A1-Gelände Brachland, bis durch die neue Stadtbibliothek die Bebauung überhaupt erst in Gang kam.

»Offene Feldschlacht im Einzelhandel«

Nachdem nun mit gleich zwei neuen Malls – Milaneo und Gerber – rund 280 Läden auf 70.000 m² Fläche eröffnet haben, will keiner mehr so recht wissen, wie es dazu kommen konnte. Auch die SPD hatte den Bebauungsplan 1998 mit beschlossen, Pfeifer 2010 sogar als Einziger in seiner Fraktion für den Bau des Gerbers gestimmt. 70.000 Quadratmeter – das sind rund zehn Prozent Zuwachs an Ladenfläche! Rein rechnerisch muss daher jeder bestehende Laden in Stuttgart im Schnitt mit zehn Prozent Umsatzeinbuße rechnen, nach Sabine Hagmann, Geschäftsführerin des Einzelhandelsverbands, sind es zwischen fünf und zwölf Prozent. Prinzipiell sind damit alle in ihrer Existenz bedroht. Und mit dem Dorotheen-Quartier von Breuninger kommen nochmal 20.000 m² dazu.

Die Managerin des Milaneos, Andrea Poul, meint dagegen, das Einzugsgebiet sei die Metropolregion – gemeint ist der

gesamte mittlere Neckarraum bis Tübingen. Der Esslinger OB Jürgen Zieger hat daher vor einer Kannibalisierung des Einzelhandels gewarnt, wenn Stuttgart mit Milaneo und Gerber die »offene Feldschlacht im Einzelhandel« eröffne. Allerdings verläuft die Front nicht nur zwischen der Landeshauptstadt und der Region. Die

Die Front verläuft durch die gesamte Region: Die Kommunen machen sich alle gegenseitig Konkurrenz

Kommunen im Umland machen sich alle gegenseitig Konkurrenz. So wollten sich Böblingen und Sindelfingen

2012 bereits zusammenschließen, als Sindelfingen dem Breuningerland eine Vergrößerung zusagte. Böblingen baute jedoch ebenfalls eine neue Mall, Mercaden, die im Herbst 2014 eröffnete.

Gewinner ...

Wer profitiert von dieser Art »Stadtentwicklung«? Gewinner ist auf jeden Fall die Einkaufszentrum-Entwicklungsgesellschaft (ECE), die nicht nur das Milaneo betreibt, sondern auch das Breuningerland in

☛ Sindelfingen und in Ludwigsburg und dort demnächst auch das Einkaufszentrum im Marstall-Center. Wenn eine der Malls einmal nicht so gut läuft, wie im Fall der Stuttgarter Königsbau-Passagen, zieht sich ECE einfach wieder zurück. Beim Milaneo etwa hat ECE sich längst abgesichert: Die Immobilie ist bereits zum überwiegenden Teil an den Hamburg Trust verkauft, einen geschlossenen Immobilienfonds.

Gewinner ist auch eine neue Spezies von Geschäften, zu sehen am Stuttgarter Marktplatz: Espresso in Portionchen von Nestlé samt teuren Maschinen, Schweizer Nobel-Bettwäsche und Silberschmuck, der von Handwerkern in Niedriglohnländern gefertigt und weltweit vertrieben wird. Für diese Geschäfte sind hohe Mieten im Gegensatz zum traditionellen Einzelhandel kein Problem, weil sie online und weltweit verkaufen und nur ein Schaufenster brauchen. Das immer gut besuchte Café Scholz konnte da offenbar nicht mithalten.

Gewinner sind auch Textil-Discounter wie Primark, der im Milaneo ein erstes Stuttgarter Standbein erhalten hat. Und es heißt, die Billigkette bekäme bald ein zweites in der Innenstadt, dort, wo Karstadt nun dicht gemacht hat. Wohlgemerkt: eine Karstadt-Filiale, die schwarze Zahlen geschrieben hatte.

... und Verlierer

Das Nachsehen haben Innenstadtgeschäfte, wie traditionelle Kaufhäuser, Einzelhändler und Händler des täglichen Bedarfs, die ausschließlich lokal verankert

Enge Verflechtungen von Politik und Wirtschaft: die ECE-Stiftung Lebendige Stadt

Der Hamburger Shoppingcenter-Betreiber ECE hat zusammen mit der Bayerischen Bau- und Immobiliengruppe und dem Baukonzern Strabag 500 Millionen Euro in das mit 43.000 m² größte Einkaufszentrum Süddeutschlands, das Milaneo, investiert. In der ECE-Stiftung Lebendige Stadt sind bzw. waren u. a. vertreten: Stuttgarts Ex-OB Wolfgang Schuster (CDU), Baden-Württembergs ehemalige Umwelt- und Verkehrsministerin Tanja Gönner (CDU), der Architekt des Stuttgart-21-Tiefbahnhofs Christoph Ingenhoven, Friederike Beyer, Lebensgefährtin von Ex-Ministerpräsident Günther Oettinger (CDU), Alexander Otto, Vorsitzender der Geschäftsführung bei ECE, sowie Wolfgang Tiefensee (SPD), ehemals MdB und Bundesminister für Bau- und Verkehr.

sind. So existiert von den vier alteingesessenen Schreibwarengeschäften in Stuttgarts Mitte inzwischen kein einziges mehr. Aber auch Shoppingmalls in Randlagen wie Vaihingen oder Bad Cannstatt sowie einzelne Geschäfte in den Malls selbst sind betroffen: Im Gerber stand schon nach drei Monaten der erste Laden vor dem Aus. Ebenso Geschäfte in Nebenstraßen, erst recht in Vororten und kleineren Ortschaften. Immer wenn zusätzliche Flächen für den Handel bereitgestellt werden, erhöht dies zwangsläufig den Konkurrenzdruck auf lokale Anbieter, die gegenüber internationalen Ketten nur verlieren können.

Privatisierung öffentlicher Flächen

Die Begründung für Projekte wie Stuttgart 21, aber auch die Esslinger Weststadt oder die Bahnstadt in Heidelberg ist stets, dass Städte, die angeblich zu wenig Raum zur Entwicklung haben, durch solche Vorhaben Grundstücke für neue Bauprojekte hinzugewinnen. Häufig handelt es sich bei diesen Grundstücken indes um öffentliches Eigentum: Gleisflächen oder ein öffentliches Gebäude wie die frühere Stuttgarter Hauptpost, die zugunsten der heutigen Königsbau-Passagen abgerissen wurde, oder das Postamt in Esslingen, das dem Einkaufszentrum ES zum Opfer fiel.

Neue Immobilien gelangen so auf den Markt und stoßen auf eine hohe Nachfrage; nicht etwa, weil ein erhöhter Bedarf nach Ladenflächen und Büroräumen besteht, sondern weil sich aufgrund der wachsenden globalen Ungleichheit immer größere Kapitalmengen ansammeln, die nur noch auf dem Immobilienmarkt gewinnbringend investiert werden können.

Wohnen wird Luxus

Mit der erhöhten Nachfrage nach Immobilien steigen die Grundstückspreise. Für Normalverdiener wird Bauland auf einmal unbezahlbar. Zudem steigt mit jedem Verkauf von Wohnimmobilien der Mietspiegel, und mit ihm steigen auch die Mieten, die sich ja an ihm orientieren. Jeder Sechste im Stuttgarter Innenstadtbereich ist bereits überschuldet und Jahr für Jahr landen mehrere Hundert Haushalte durch Räumungsklagen auf der Straße.

Dabei haben Städte Möglichkeiten, solchen Fehlentwicklungen entgegenzuwirken: Freiburg schreibt seit Kurzem einen Anteil von 50 Prozent Sozialwohnungen an jedem Neubauprojekt vor, in München sind es seit Langem 30 Prozent, bei städtischen Grundstücken 50 Prozent. Das Stuttgarter Innenentwicklungsmodell



(SIM) verlangt dagegen nur 20 Prozent, und dies auch erst seit kurzer Zeit, während Esslingen bei der neuen Weststadt gänzlich auf Sozialwohnungen verzichten zu können glaubt. Viele Einwohner müssen daher einen immer höheren Anteil ihres Einkommens für die Miete ausgeben – Geld, das zum Leben und dann auch zum Einkaufen fehlt.

Die Totengräber der Innenstädte

Schon viele Stadtverantwortliche sind den falschen Versprechen der Investoren willig gefolgt und so zu Totengräbern von Innenstädten und Einzelhandel geworden. Aus Unkenntnis oder Naivität? Nein! Die Sonntagsreden zu Fortschritt und moderner Stadtentwicklung verschleiern nur mühsam, dass leere Stadtkassen, Profitgier der Immobilienbranche und mafiöse Netzwerke zwischen Wirtschaft und Politik die treibenden Kräfte für die Zer-

störung gewachsener Strukturen und städtischer Kultur sind.

Stadtverantwortliche verschachern den öffentlichen Raum

Tatsächlich versetzen

viele Stadtparlamente durch ihre Politik der »Stadtentwicklung« den Innenstädten vollends den Todesstoß und reduzieren den mündigen, streitbaren Souverän, den Citoyen, endgültig auf einen vom Kaufrausch abhängigen Shopping-Junkie. Und sie verschachern den öffentlichen Raum, der von allen Bürgern bezahlt wurde und deshalb allen Bürgern gehört. Damit entziehen sie ihn der öffentlichen Hand und leisten einer radikalen Privatisierungspolitik Vorschub. Und hier schließt sich der Kreis zur Bahnpolitik und zum Immobilienprojekt Stuttgart 21.

Dass ein derart zerstörerischer Umbau der Städte nicht alternativlos ist, zeigen Celle, Cottbus, Leer, Reutlingen und Völklingen: Hier musste die ECE ihre Mega-Shoppingcenter-Pläne wieder aufgeben. ☛

☛ TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

IBAN: DE54 8309 4495 0003 2812 21
BIC: GENODEF1ETK, EthikBank eG
Inh.: ESIG e. V., Betreff: Tunnelblick
Spenden sind steuerlich absetzbar.

Grünzeug

Über den Wert von Bäumen in der Stadt und wie mit ihnen umgegangen wird – nicht nur in Stuttgart





Die Stadt atmet Hitze aus allen Poren. In den zubetonierten Häuserschluchten ist es unerträglich stickig. »Urbanes Tropenfieber« titelte die Süddeutsche Zeitung kürzlich und berichtete, weshalb in wenigen Jahrzehnten »auch die Leipziger und Stuttgarter unter dem »Hitzestress« zu leiden haben, der eher aus südeuropäischen Städten wie Athen oder Rom bekannt ist«. Viele Stuttgarter fühlen sich freilich schon in diesem Jahr hitzestress.

Manche werden sich auch sorgenvoll an den Sommer 2003 erinnern, als bei vergleichbaren Bedingungen in Baden-Württemberg 1.100 Hitzetote zu vermelden waren. Der Deutsche Wetterdienst errechnete in einer Langzeitstudie pro Hitzemonat rund 180 zusätzliche Todesfälle. Denn bereits Temperaturen über 30 °C bringen gesundheitliche Risiken mit sich: Erhöhte Ozonwerte können Reizungen der Atemwege, Husten, Kopfschmerzen und Atembeschwerden verursachen. Durch Hitze einwirkung drohen Müdigkeit, Schwindel und Muskelkrämpfe, im Extremfall sogar Hitzschlag, Verwirrtheit und Kreislaufkollaps, warnt die Stadt Stuttgart auf ihrer Website. In Stuttgart verschärft die Kessellage das Problem noch. Unter den unzulässig hohen Feinstaubwerten leiden gesundheitlich bereits jetzt viele Menschen – Tendenz: ohne Gegenmaßnahmen weiter steigend.

Kommunalpolitik für Klima und Gesundheit?

Angesichts dieser Situation müssten verantwortungsbewusste Stadtpolitiker schon längst Bäume pflanzen, Parks erweitern, Wasser- und Grünflächen erhalten und neue anlegen lassen, Frischluftschneisen schaffen oder zumindest bewahren und weitere Bodenversiegelung verhindern. Andernorts geschieht das auch. Und in Stuttgart? Wer im Kessel den bitter benötigten kühlen Baumschatten sucht, wird ihn immer seltener finden. Ebenso rar sind inzwischen verbindliche Worte von OB Fritz Kuhn zu diesem Thema

– von Taten ganz zu schweigen. Es ist wohl kein Zufall, dass die für Stuttgart besonders dringliche Reduktion des Feinstaubs – im Wahlkampf noch oberstes Ziel des Stadtoberhaupts – inzwischen offenbar keine Chefsache mehr ist. Stattdessen haben Kuhn und sein grüner Parteigenosse Verkehrsminister Winfried Hermann verlautbaren lassen, dass sie die von der EU vorgeschriebenen Grenzwerte für die Luftbelastung erst 2021 einhalten wollen.



Wer im Stuttgarter Kessel kühlen Baumschatten sucht, findet ihn dort immer seltener (Foto: Tunnelblick)

Investorenfreundlicher Kahlschlag

Stuttgart brauche mehr Grünflächen und müsse mehr gegen den Feinstaub tun. Diese Forderung gehört heute zum festen Repertoire politischer Sonntagsreden. Doch sobald es ans Bauen geht, ist sie schnell vergessen – auch unter grüner Führung. Ob für Sanierungen, Neu- oder Umbauten, für Logistik- bzw. Ersatzflächen, für zusätzliche Luxushotels, Einkaufs-, Wohn- und Büroquartiere oder für imageträchtige Infrastruktur- bzw. Hochkulturprojekte – der Stuttgarter Gemeinderat genehmigt seit Jahren die Versiegelung freier Flächen mit immer höheren, frischluftabriegelnden Bauten. Dafür nimmt er ungeniert das Abholzen alter Baumbestände in Kauf, obwohl diese für das Stadtklima am wertvollsten sind. Vermutlich werden gerade deshalb alte Baumbestände im Fachjargon

der Verwaltung gerne mit »raumgreifendem Großgrün« oder »vegetativer Übermöblierung« tituliert ...

Stuttgarts Innenstadt bald baumfrei?

Ob im Mittleren Schlossgarten, an der Ehmmanstraße, um den Pragsattel herum, am Wartberg und Rosensteinpark, am Marienplatz und am Olgäle, im Stadtgarten, hinter dem Linden-Museum oder vor dem Katharinenhospital; ob für Stuttgart 21, den Umbau des Wilhelmspalais, den Rosenstein-Tunnel, die Erweiterung der Württembergischen Landesbibliothek oder die John-Cranko-Ballettschule – das Ausmaß der Abholzung in der Stuttgarter Innenstadt ist erschreckend. »Die Landeshauptstadt ist dabei, sich in der Innenstadt baumfrei zu schlagen und damit die besten Feinstaubfilter stillzulegen«, stellte dazu Gerhard Pfeifer, Geschäftsführer beim BUND, bereits vor einem Jahr fest. Und ein Ende ist nicht abzusehen: Für die Sanierung und Erweiterung der Staatsoper – nach der Ballettschule das nächste prestigeträchtige Hochkulturprojekt von OB Kuhn – soll jetzt auch noch eine der letzten Oasen in der Innenstadt geopfert werden: der Obere Schlossgarten samt Eckensee.

Zu den Fotos

- ▲ Oben: Ein Sommertag im Mittleren Schlossgarten in Stuttgart vor dessen Zerstörung. (Foto: Alexander Schäfer)
- Rechts: Unter massivem Polizeischutz wird im Februar 2012 ein bedeutender Teil des Mittleren Schlossgartens für den Trog des geplanten Tiefbahnhofs abgeholzt; detaillierte Dokumentation über den verlorenen Baumbestand: www.baumpaten-schlossgarten.de (Foto: Walter Steiger)
- ◀ Titelseite: Platane im Mittleren Schlossgarten; Alter: über 100 Jahre, Höhe: 21 m, Stammumfang: 310 cm; gefällt am 15.2.2012 für Stuttgart 21. (Foto: Alexander Schäfer)



Fragwürdige Ausgleichsmaßnahmen

Als Ausgleich werden in der Regel Neupflanzungen versprochen. Doch wem sollen etwa 5.000 Jungbäume als Ersatz für die im Mittleren Schlossgarten geopfernten Baumriesen nützen, die – wenn überhaupt – erst Jahre später und an zentrumsfernen Standorten vorgesehen sind? Damit wird der immense Schaden verschleiert, der Umwelt, Stadt und Menschen jetzt und heute zugefügt wird und kurzfristig ohnehin nicht zu kompensieren ist.

Keine Veränderung ohne Druck der Bürger

Was muss passieren, dass die Stadtpolitiker endlich anerkennen, dass alte Bäume in Innenstädten ein seltener Schatz sind, den es zu schützen gilt – auch und gerade wegen des voranschreitenden Klimawandels? Was muss passieren, dass der Gemeinderat einsieht, dass Bank- und Bürogebäude in Frischluftschneisen Gift sind und der Talkessel keinesfalls weiter ver-

ichtet werden darf? Was muss passieren, dass in Stuttgart endlich *wirkungsvolle* Maßnahmen zur Senkung der Feinstaubbelastung umgesetzt werden? Angesichts der kurzsichtigen, auf Effekthascherei ausgerichteten Stuttgarter Stadtpolitik ist kaum zu erwarten, dass ohne Druck der Bürger auf Dauer angelegte Konzepte entwickelt und auch umgesetzt werden.

Schlechte Aussichten

Dabei wäre das Know-how dafür in der Stadtverwaltung durchaus vorhanden – etwa in Gestalt der weithin anerkannten, politisch aber einflusslosen Abteilung Stadtklimatologie, deren Erkenntnisse eigentlich jedes Gemeinderatsmitglied auswendig kennen müsste. Wird sie unter ihrem neuen Vorgesetzten, dem designierten Stuttgarter Bau- und Umweltbürgermeister Peter Pätzold, endlich mehr Gewicht bekommen? Eher nicht. Pätzold kennt zwar die steigende Bedeutung von Bäumen, Grünflächen, Parks,

Versickerungsflächen und Schattenspendern für die Lebensqualität der Stadt. Als Grünen-Fraktionschef im Stuttgarter Gemeinderat kritisierte er noch den »fahrlässigen Umgang mit Stadtbäumen, die zu oft und zu leichtfertig Bauprojekten zum Opfer fallen«. Doch es würde an ein politisches Wunder grenzen, wenn er nun als Umweltbürgermeister, der zugleich Baubürgermeister ist, gegen die von Investoren beherrschte Stadtplanung anginge. Schon allein die Kopplung von Umwelt- und Bauressort legt vielmehr eine »grünmarktkonforme« Strategie der Stadtentwicklung nahe. Weiterhin schlechte Aussichten für die Stuttgarter und ihre Gesundheit! ☹

☹ TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

IBAN: DE54 8309 4495 0003 2812 21

BIC: GENODEF1ETK, EthikBank eG

Inh.: ESIG e.V., Betreff: Tunnelblick

Spenden sind steuerlich absetzbar.



Warum brauchen wir Bäume in der Stadt, Herr Nebel?

Herr Dr. Nebel, in Ihrer Ausstellung »Grad°wanderung« wurde glasklar festgestellt, dass die Bedeutung des Rosensteinparks als Stuttgarts grüner Lunge im Zuge des Klimawandels rapide steigen wird. Sie selbst weisen seit Jahren darauf hin, dass sich die klimatische Situation in Stuttgart verschärft. Inwiefern kann man bereits von einer prekären Lage sprechen?

Wie in anderen Großstädten ist das Stadtklima in Stuttgart deutlich wärmer als im Umland – an Strahlungstagen bis zu 6 Grad. Stadtluft ist trockener und damit schlecht für unsere Bronchien, durch den Autoverkehr enthält sie mehr gesundheitsschädlichen Feinstaub, am Neckartor werden regelmäßig bundesweite Spitzenwerte erreicht. Und der Bau- und Verkehrslärm belastet unsere Gesundheit zusätzlich. Der Klimawandel wird dies alles verstärken.



Dr. Martin Nebel ist Oberkonservator am Staatlichen Museum für Naturkunde in Stuttgart und Naturschutzbeauftragter der Stadt. 2010 hat er die Sonderausstellung »Grad°wanderung – Klima im Wandel« wissenschaftlich mitbetreut. Als renommierter Erforscher der komplexen, langfristigen Zusammenhänge von Ökosystem-Entwicklung und Klima kann er auch die klimatischen Bedingungen in Stuttgart beurteilen. (Foto: Uli Stübler)

Stuttgart ist trotz Kessellage aber doch eine ausgesprochen grüne Stadt?

Wir dürfen nicht die Wälder und Weinberge an den Stadträndern und auf den Höhen allein betrachten. Diese sind für die Frischluftversorgung zweifellos sehr wichtig – sofern die Schneisen frei bleiben. Aber für die Naherholung und das Stadtklima braucht es auch ausreichend Grünflächen direkt am Wohnort. Und gerade da, in der Innenstadt selbst, ist Stuttgart ziemlich arm an Grünflächen. Hamburg weist im Schnitt 42 Quadratmeter Grünfläche pro Einwohner auf, in Stuttgart sind es gerade mal 9 Quadratmeter – Sport-

flächen, Kinderspielflächen, Kleingärten usw. bereits eingerechnet! Dies ist für die Gesundheit viel zu wenig. Und so hat der Gemeinderat 1997 in seinem kommunalen Umweltbericht festgelegt, sich künftig an den Hamburger Werten zu orientieren. Bloß, was passiert tatsächlich?

Nennen Sie ein Beispiel!

Am Schlossgarten entlang soll dicht gebaut werden. Nehme ich die Zahl von nur mal 7.000 Wohnungen für rund 18.000 Einwohner und multipliziere sie mit den für unsere Gesundheit dringend benötigten 42 Quadratmetern Grünfläche pro Kopf, komme ich auf 756.000 m². Das sind 75,6 ha, die es allein für die Naherholung der künftigen Bewohner bräuchte – die Menschen, die dort nur arbeiten und einkaufen sollen und Erholung suchen werden, nicht einmal eingerechnet. Jeder kann nun selbst diese zusätzlich notwendigen 75,6 ha Grünfläche mit den 20 ha Parkerweiterung vergleichen, die der Öffentlichkeit als Zugewinn verkauft werden, wenn die Gleisflächen durch Stuttgart 21 wegfallen.

Was sagen Sie zu dem Appell, dass man für wichtige Projekte dem Verlust von Hecken, Sträuchern und Bäumen gelassener begegnen könne, ja müsse?

Alte Bäume sind ja nicht nur ein gestaltes Element unserer Stadtkultur. Ich sag' Ihnen, was ein hundertjähriger Baum für uns leistet, Tag für Tag: So ein alter Baum hat 650.000 Blätter mit einer Blattfläche von 1.500 qm. Pro Tag produziert er mit diesen Blättern bis zu 9.400 Liter Sauerstoff, dies entspricht dem Sauerstoffgehalt von 45.000 Litern Luft; er verdunstet bis zu 400 Liter Wasser, erhöht so die Feuchtigkeit um 10 Prozent und macht damit die Luft kühler und angenehmer. Dass es im Baumbereich ca. drei Grad kühler ist, merkt jeder, der in den Park geht. Außerdem bindet jeder alte Baum jährlich rund 1000 kg Feinstaub. Daraus sehen Sie, wie unersetzlich allein ein einziger alter Baum ist. Und es sind häufig gerade die alten, klimatisch besonders wertvollen Bäume, die stadtweit Sanierungen, Neubauten oder Logistikflächen geopfert werden.

Wie bewerten Sie die in der Regel versprochenen Ausgleichspflanzungen?

Schauen Sie zum Beispiel in den einst am meisten aufgesuchten Bereich im Mittleren Schlossgarten: Hier wurden für Stuttgart 21 allein für den Bahnhofstrog 289 Bäume gefällt. Will man die Leistung, die diese alten Bäume erbracht haben, durch

Wessen Plätze?

Schaut man sich den Stuttgarter Marienplatz oder den neuen Bahnhofsplatz in Esslingen an, sieht man vor allem eines: eine große gepflasterte Freifläche. Bänke sind Mangelware, Bäume ebenso. Anstelle von Grünflächen, Wasserspielen und Aufenthaltsbereichen für Jung und Alt findet man allenfalls kommerziell bewirtschaftete Flächen. Will man einigermaßen gemütlich sitzen, wird der Aufenthalt im öffentlichen Raum sogar zum teuren Vergnügen.

Dieses Phänomen ist vielerorts zu beobachten. Welcher Logik folgen die Stadtplaner dabei? Vermutlich der üblichen marktkonformen, denn viele Kommunen sind klamm. Den öffentlichen Raum an Gastwirte oder für Events zu vermieten oder gleich an private Investoren zu verkaufen, bringt kurzfristig Geld in die Kasse – zum Schaden der Stadtbewohner, die dadurch quasi enteignet werden.

Einen zubetonierten Platz zu pflegen ist zudem deutlich weniger personalintensiv. Mit den Bäumen und Grünflächen spart die Stadt zugleich einige Arbeitsplätze ein.

Gerechtfertigt wird das Fehlen von Grün auch gerne mit Sicherheitsaspekten. In Wahrheit erleichtern derlei Stein- und Betonwüsten eine flächendeckende Videoüberwachung der Bürger.

Man sieht: Bäume stören da nur. Der öffentliche Raum gehört aber allen. Er sollte einladend und umsonst nutzbar sein. Ein attraktiver, lebendiger Platz, an dem sich viele unterschiedliche Menschen gerne treffen und aufhalten, wird von ganz allein sicher.

Jungbäume ersetzen, müsste man gerade dort – und nicht außerhalb – einen Wald mit 30.000 Bäumen neu pflanzen. 30.000, die dann lediglich dieselbe Leistung wie die alten erbringen! Und auch das nur, falls sie erfolgreich anwachsen ...

Was hielten Sie für erforderlich?

Wir brauchen endlich auch in Stuttgart Konzepte, die mittel- und langfristig viel Platz für Grünflächen und Bäume vorsehen, die dem Klimawandel am besten und einfachsten entgegenwirken können, und Planungen, die alte Bäume als unverzichtbares Element unseres Lebens und unserer Stadtkultur in der Stadt mit einbeziehen – das geht auch kurzfristig. Und als Naturschutzbeauftragter der Stadt wünsche ich mir Bauvorhaben, für deren Umsetzung nicht erst die Motorsäge kreischen muss.



Kahlschlag für ein pornografisches Projekt

Meine sehr verehrten Damen und Herren,

vor einiger Zeit kam ich in einem überfüllten Restaurant dieser Stadt zufälligerweise gegenüber einer alten, einer wirklich alten Dame zu sitzen, die mir erzählte, wie man nach dem Zweiten Weltkrieg in den Wintern unter der Kälte und dem fehlenden Heizmaterial litt, dass aber niemand es gewagt hätte, die Bäume des Mittleren Schlossgartens anzutasten, da dies als ein Sakrileg erschienen wäre. Sakrileg ist ein passendes Wort: sacrilegium – Tempelraub, die Entweihe heiligen Bodens oder heiliger Sachen durch Raub, Schändung oder Missbrauch. Nun, angesichts einer Not verschieben sich oft die Grenzen und man hätte Verständnis für manchen Tabubruch. Was ist aber Not, was ist notwendig? Notwendig ist, eine Not zu wenden. Was aber, wenn diese Not gar nicht besteht, im Gegenteil, und die Entweihe aus profanen Gründen geschieht? In diesem Fall aus simpler Habgier – Habsucht trifft es vielleicht noch präziser. Genau dadurch steigt sie auf in den Rang der Gotteslästerung.

Wenn wir erklären, wieso wir keine Hunde oder Katzen verspeisen, dann tun wir das nicht, weil wir meinen, dass Hunde und Katzen die besseren Tiere sind, die es weniger verdienen, weichgekocht auf einem Esstisch zu landen, sondern weil es sich bei ihnen um Haustiere, also um Familienmitglieder handelt. Sie zu verzehren ist darum ein Nahrungstabus, weil es uns als eine Art von Kannibalis-

mus erscheint. Selbst in großer Not wären die wenigsten Menschen bereit, dieses Tabu zu brechen. Weil sie nämlich begreifen, wie sehr die Verletzung sie selbst verletzen würde. Ein Familienmitglied opfert man nicht.

Was hat das aber mit Parkbäumen zu tun? Sind auch sie Familienmitglieder? Das sind sie in der Tat, finde ich, sie sind Teile eines städtischen Organismus, mit dem wir in einer Wechselbeziehung leben. Dazu muss man nicht mit ihnen reden, man kann sie auch spüren. Ich denke, jeder, der einmal an einem heißen Sommertag unter einem dieser Bäume seine Zeit verbracht hat, weiß, was ich meine. (Hätten nur mehr ihre Zeit dort verbracht!) Man muss darum kein Esoteriker sein, um die Kraft und Würde zu begreifen, die sie besitzen und mit der sie auch uns ein wenig ausstatten, sobald wir in ihre Nähe geraten, sobald wir eine Symbiose eingehen.

Würde ist der entscheidende Begriff. Sie ist es, die meistens auf der Strecke bleibt. Wäre ich ein Baum, würde ich sagen: Wenn ihr mich unbedingt töten wollt, tut es, aber gebt nicht vor, dass dies unausweichlich ist und einer besseren Zukunft geschuldet, und gebt nicht vor, mich operieren zu wollen. Die geplante oder auch nur behauptete Baumversetzerei der im Bau-Weg stehenden Schlossgartenbäume ist Ausdruck eines Spotts. Der gleiche Spott, der sich daraus ergibt, ein

Fortsetzung Rückseite

Land zu bombardieren, in dem man nachher Krankenhäuser baut.

Das ist unser Problem: Wir wollen nicht vollends böse sein. Begonnen wurde mit der Theorie von effektiven Verpflanzungen und gelandet sind wir bei läppischen Vorschlägen zur Gemütsberuhigung, etwa dem, die Stämme »an Behindertenwerkstätten weiterzugeben, zu Spielgeräten zu verarbeiten oder als Anschauungsmaterial auf Waldlehrpfaden einzusetzen« (so der Stadtsprecher laut Stuttgarter Zeitung).

Dieses Dilemma gilt übrigens in gleichem Maße für den Bonatz-Bau. Die Fassade stehen zu lassen – in der Tat allein den Kopf, ohne Hirn allerdings, ohne Bewusstsein, lobotomiert – konterkariert nicht nur die Würde des zu zerstörenden Gebäudes, sondern zerstört letztendlich auch die Würde der Zerstörer.

Wir haben unser Augenmerk – sicher zu Recht – auf den Umstand gelegt, dass die Fällung der Bäume eine so unfreiwillige wie erzwungene Opfergabe darstellt, die sich aus dem Immobiliendeal ergeben hat, der nichts anderes bedeutet als eine obskure Schenkung der Stadt Stuttgart an die Bahn im Jahre 2001. Der Geist aber, der hinter diesem Deal steht, ist nicht allein ein von monetärer Gier angefeuerter, sondern spiegelt auch die Verachtung wider, die viele Stadtväter und Stadtmütter dem eigenen Ort gegenüber hegen.

Ich habe es einmal damit verglichen, dass ein Mann an seiner Frau ständig etwas auszusetzen hat, weil sie ihm zu dünn oder zu dick ist, der Busen zu klein oder zu groß, die Haare zu blond oder zu wenig blond, die Taille zu gerade oder zu rund und so weiter. – Ich denke, der Mann hat in erster Linie ein Problem mit sich selbst, hält sich freilich für vollkommen gesund, das tun die Kranken gern. Sodann gipfeln seine abstrusen Fantasien in der Forderung, seine Frau möge sich einen Silikonbusen anschaffen, möge sich in ein »neues Objekt« verwandeln, ein pornografisches. Und genau das ist nämlich der Ingenhoven-

Bau sowie – deutlich sichtbar – das entstehende sogenannte Europäische Viertel: ein Silikonbusen. Die Stuttgarter Mitte soll zum Silikon-Kessel werden.

Ein synthetisches Geschwür, das sich ausbreitet. Aber die Industrie fordert nun mal ihre Opfer und die Politik lässt sie gewähren. Genau darum habe ich einmal vorgeschlagen, wenigstens das A1-Gelände umzuwidmen in eine Sandkiste der Bauwirtschaft und dort in einem fort Gebäude aufzubauen, abzureißen, aufzubauen, abzureißen ..., um auf diese Weise die Wirtschaft – wenn die Mehrheit der Mandatäre es denn so will – in ihrem neoliberalen Gang zu halten. Das ist immer noch besser für uns, als ohnmächtig zusehen zu müssen, wie der Rest der Stadt in einen europäischen Alptraum sich verwandelt.

Keine Frage, es geht uns wie den Bäumen: Man versucht, uns zu bagatellisieren und zu marginalisieren. »Sind ja nur ein paar Bäume, ist doch bloß ein Bahnhof, sind doch nur ein paar arme Irre.« Aber das müssen wir aushalten, wir sind mitnichten die Ersten. Und wir werden es aushalten. Und dabei – gleich, zu welcher Handlung sich jeder Einzelne von uns nun entscheidet – darauf achten, die eigene Würde zu erhalten.

Ich danke Ihnen.

*Diese Rede hielt der Schriftsteller **Heinrich Steinfest** in Stuttgart auf der Kundgebung gegen Stuttgart 21 am 14.2.2012 beim Mittleren Schlossgarten – am Vorabend von dessen Räumung und Zerstörung. Steinfest gilt als entschiedener Befürworter der vernünftigen Lösung, den Kopfbahnhof zu ertüchtigen und zu sanieren. Seit Jahren mahnt er in vielfältigen Beiträgen, darunter dem Roman »Wo die Löwen weinen« (2011), vor den weitreichenden katastrophalen Folgen, die die Umsetzung von Stuttgart 21 nach sich ziehen wird. Sein nach wie vor aktuelles Urteil lautete: »Selbst wenn der Ausstieg aus einem solchen Projekt hohe Kosten verursachte, selbst wenn die Alternativen teurer wären, müssten wir diesen Weg gehen. Denn eine abstruse Vision durchzusetzen, nur weil man bereits in ihre Planung investiert hat, wäre Ausdruck umnachteter Sturheit, in der sich das kommende Unheil deutlich spiegelt.« (Rede am 9.10.2010)*

TUNNELBLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT • WWW.TUNNELBLICK.ES • AUSGABE 59



Da demonstrieren sie wieder: die Gegner von Stuttgart 21. Fast 300 Montagsdemos und 6 Jahre Protest gegen das Projekt sind es nun schon. Ja gibt es denn wirklich nichts Wichtigeres? Tagtäglich kommen Zehntausende Menschen auf der Flucht in Europa an, Hunderte ertrinken im Mittelmeer. Währenddessen zünden Neonazis wieder Flüchtlingsunterkünfte in Deutschland an und der IS etabliert sich nach Irak und Syrien nun auch in Libyen. Die Geheimdienste der westlichen Demokratien spionieren mit Billigung der Regierungen flächendeckend ihre Bürger aus, in der Ukraine herrscht Bürgerkrieg, die Türkei steht kurz davor. Die Europäische Kommission subventioniert munter den Neubau von Atomkraftwerken weiter, während die Gemeinschaft der global agierenden

Konzerne und Finanzunternehmen versucht, via TTIP und CETA die Demokratie endgültig den Regeln des ungebremsen Kapitalismus zu unterwerfen. Vom Dauerproblem der europäischen Bankenkrise und ihren katastrophalen Auswirkungen in Griechenland, Spanien oder Portugal gar nicht zu reden.

Und in Stuttgart protestieren sie gegen einen neuen Bahnhof, der so oder so gebaut wird. Geht's noch? Kommen die eigentlich irgendwann auch wieder raus aus ihrer Endlosschleife? Eine scheinbar naheliegende Frage angesichts von so viel beharrlicher Standhaftigkeit – oder ist es blinde Verbohrtheit? Darauf antwortet in diesem Tunnelblick eine, die von Beginn an dabei ist.

In der Endlosschleife?

Von Angelika Linckh

Manchmal frage ich mich, ob es angemessen ist, angesichts einer Welt, die dramatisch aus den Fugen gerät, immer wieder montags gegen die Fehlplanungen der Stuttgart-21-Murks- und Profitmacher zu protestieren. Seit mehr als einem halben Jahrzehnt treffen wir uns zu unserem montäglichen Forum gegen Stuttgart 21. In diesen Jahren haben wir viel gelernt. Wir lesen anders Zeitung, wir sehen anders die Tagesschau, wir hören anders Radio. Wir haben etwas verstanden vom politischen »Prinzip Stuttgart 21«. Und bei »vielen Beteiligten schwingt die Ahnung mit, dass mit der modernen Welt mehr im Argen liegt, als nur dieser eine Stein des Anstoßes« (aus dem Nachwort zu: »Tyrannei der Geschwindigkeit«, Edition Tunnelblick, Stuttgart, Schmetterling Verlag, 2015).

Wir haben unseren Blick für Zusammenhänge geschärft – und zwar weit über Stuttgart 21 hinaus. Wie hat es die Kaba-

rettistin Christine Prayon so fantastisch gesagt: Wir sehen sogar dort Zusammenhänge, wo welche sind! Dieselben politischen Kräfte und Wirtschaftskonzerne, die hier mehr als zehn Milliarden Euro für ein schädliches Großprojekt vergraben und dabei unsere Heimat, unsere Stadt kaputt machen, zerstören z. B. in Afrika oder im Nahen Osten die Lebensmöglichkeiten mit systematischer Destabilisierung, mit Wirtschaftsverträgen und mit Kriegen.

Wir verstehen also »nicht nur Bahnhof«!

Wir haben viel politische Erfahrung gesammelt, seit wir regelmäßig auf die Straße gehen. Wir fügen unseren kleinen Mosaikstein zum weltweiten Kampf gegen eine verantwortungslose Politik hinzu. Denn wir wollen, dass dieser Planet bewohnbar bleibt für die menschliche Spezies. Dafür braucht es radikale Änderungen. Die Autorin und Globalisierungskritikerin Naomi Klein sagt ganz richtig: »Wir können es

»Wir fügen unseren kleinen Mosaikstein zum weltweiten Kampf gegen eine verantwortungslose Politik hinzu.«

schaffen, das ist kein naiver Optimismus, sondern ein Kampf der Menschen, die noch nicht aufgegeben haben.« Und so sagen wir: »Stuttgart 21 ist überall. Wehrt Euch. Vernetzt Euch!«

Überall in der Welt müssen wir erleben, dass einfach so weitergemacht wird – selbst dann, wenn eine Entscheidung sich als falsch erwiesen hat. Die überheblichen

Mächtigen wollen ihre Durchsetzungsfähigkeit beweisen und die Interessen der Profitmacher bedienen – unabhängig davon, was

sachlich richtig ist und was dabei zerstört wird. Dazu nutzen sie das staatliche Gewaltpotenzial – in Istanbul wie am Eurotunnel, in Stuttgart wie im Susa-Tal, bei TTIP wie bei der Troika-Erpressungspolitik gegen die Griechen. Und jetzt an den europäischen und nationalen Grenzen.

Es gibt so vieles, um das man sich kümmern müsste. Wer allerdings zu viele Eisen im Feuer hat, dem werden viele



Dr. med. Angelika Linckh

Fachärztin für Gynäkologie und Geburtshilfe, Diplom-Psychologin, lebt seit über 30 Jahren in Stuttgart und arbeitet in eigener Praxis.

Sie ist frauen-gesundheits-politisch engagiert, unter anderem im AKF (Arbeitskreis Frauengesundheit in Medizin, Psychotherapie und Gesellschaft e. V.), und Mitglied bei MEZIS (»Mein Essen zähl ich selbst«). Gemeinsam mit ihrem Ehemann ist sie seit 2009 gegen Stuttgart 21 auf der Straße; ist erschüttert und empört angesichts der massiven Staatsgewalt, die die Zerstörungen durch Stuttgart 21 ermöglicht hat, besonders am 30.9.2010 und bei den nächtlichen Baum-Massakern im Januar und Februar 2012; seit August 2013 ist sie eine der Moderatorinnen auf der Bühne der Montagsdemo; sie hält sich bei guter Laune mit Musik, u. a. in der Capella Rebella.

☞ kalt. Und wer sich zu vielen Aufgaben gleichzeitig stellt, kriegt am Ende gar keine mehr hin. Unsere Kundgebungen sind daher nicht der Ort, an dem »aller Schmerz der Welt abgeladen werden kann«, aber wir wollen trotzdem »ein offenes Ohr haben für die großen Plagen unserer Zeit, für die Nöte und Sorgen der Menschen neben uns und jenseits unserer Grenzen«, forderte Peter Grohmann.

Selbst wenn Stuttgart 21 kein Murksprojekt wäre, selbst wenn mit der Bahn nicht weiterhin über Lärmschutz und über Entschädigungen gestritten werden müsste, selbst wenn nur reines, klares Wasser aus den richtigen blauen Rohren fließen würde, selbst wenn alle Rechts- und Genehmigungsfragen unbestreitbar und transparent wären: Wir würden trotzdem auf die Straße gehen und dafür kämpfen, dass sie endlich aufhören mit diesem Tunnelbahnhofsprojekt. Denn das Projekt an sich ist grottenfalsch, schädlich und gefährlich.

Indem sie daran festhalten, führen die Deutsche Bahn und die regierenden Politiker einen verbissenen Kampf gegen die Realitäten von Geologie und Physik, gegen ökonomische und verkehrswissenschaftliche Erkenntnisse, gegen jede Vernunft. Nach Einschätzung von Albrecht

Müller, dem ehemaligen Kanzleramtschef von Willy Brandt und aktuellen Herausgeber der NachDenkSeiten, ist hier auch politische Korruption im Spiel. Doch er gibt auch seiner Hoffnung Ausdruck, dass hier in den kommenden Jahren durch konsequente Recherche ans Licht kommen wird, wer da wessen Herren-Knecht gewesen ist.

Bis dahin sagen wir laut und deutlich und immer wieder, dass das Projekt an sich auch ohne Murksplanung und Rechtsverdrehung eine verantwortungslose Zerstörung unserer Stadt ist! Denn »man muss das Wahre immer wiederholen, weil auch der Irrtum um uns herum immer wieder gepredigt wird, und zwar nicht von Einzelnen, sondern von der Masse, in Zeitungen und Enzyklopädiën, auf Schulen und Universitäten. Überall ist der Irrtum obenauf, und es ist ihm wohl und behaglich im Gefühl der Majorität, die auf seiner Seite ist«, schrieb Johann Wolfgang von Goethe bereits im Jahr 1828.

Sicher, wir sind mit unserem Protest in einer schwierigen Phase. In solchen Phasen erscheint der mächtige Gegner schier unbesiegbar. Aber »die fast unlösbare Aufgabe besteht darin, sich weder von der Macht der anderen noch von der eigenen Ohnmacht dumm machen zu lassen«. Recht hat er, der alte Adorno. Es stimmt zwar, dass wir bisher keine der schmerzhaften Zerstörungen verhindern konnten. Es stimmt aber auch, dass wir trotzdem nicht wirkungslos sind!

Raji Sourani, der palästinensische Menschenrechtsanwalt, der 2013 in Stockholm den Alternativen Nobelpreis bekommen hat, weil er seit mehr als 30 Jahren in Gaza für Gerechtigkeit kämpft, sagte einmal in einem Interview: »Wir haben in den letzten 30 Jahren nichts erreicht, gar nichts, aber ohne uns könnte es noch viel schlimmer sein.« Auch die Anti-AKW-Bewegung hat Aufschwung und Rückgang erlebt. Sie hat Jahrzehnte gekämpft, mit Großdemos, mit Blockaden, ohne das Ende der Atomwirtschaft durchsetzen zu können. Sie hat aber nie kapituliert und aufgehört, auf die Straße zu gehen. Tragischerweise bedurfte es erst der Katastrophe von Fukushima,

um wieder massenhaft Menschen zu elektrisieren und auf die Straße zu treiben und den Regierenden den Atomausstieg aufzuzwingen, den sie kurz davor noch auf den Sankt-Nimmerleins-Tag verschieben wollten.

Auch heute sind wir nicht wirkungslos, ein paar Umfrageprozente hin oder her. Die Skepsis gegenüber dem Projekt reicht inzwischen bis tief in die Reihen früherer Stuttgart-21-Befürworter. Das hat auch mit unserem Protest zu tun! Es hat damit zu tun, dass wir nie aufgehört haben, laut und öffentlich zu sagen, was ist! Wir las-

»Als Psychologin kann ich Ihnen sagen, dass es auch so etwas wie resignative Zufriedenheit gibt – wer sich damit abgefunden hat, dass etwas scheinbar nicht zu ändern ist, deutet seine Resignation gern in Zustimmung um.«

sen nicht zu, dass der Kampf gegen den Irrsinn dieses Projekts als abgeschlossener, beendeter Teil der Geschichte behandelt werden kann. Wir schauen nicht zu, wie der Protest sein his-

torisches Plätzchen im Stadtmuseum bekommt, während das Projekt gegen jede Vernunft weiter unbehelligt durchgezogen wird.

Wir müssen das Gras wachsen hören, aber Gras wächst nicht schneller, wenn man daran zieht. Dazu fällt mir Wladimir Kaminer ein, der einen alten römischen General sagen lässt: Es sei für den Sieg nicht ausschlaggebend, wie viele Soldaten eine Einheit hat. Wichtig sei allein, wie viel Staub sie aufwirbeln kann. Wir werden also weiter Staub aufwirbeln, vom Feinstaub, der unter den Teppich gekehrt werden soll, bis zu den allgegenwärtigen korrupten Machenschaften! ☹

Der vorliegende Text ist die stark gekürzte und redaktionell bearbeitete Fassung einer Rede, die die Autorin auf der 286. Montagsdemo gegen Stuttgart 21 am 31.8.2015 gehalten hat.

Wer eine der vielen quicklebendigen »Endlosschleifen« gegen Stuttgart 21 verstärken möchte, sei's mal wieder oder zum ersten Mal, kann sich hier informieren: www.parkschuetzer.de/termine/kalender www.bei-abriss-aufstand.de/termine

Die Montagsdemo ab 18 Uhr und die Mahnwache sind die bekanntesten Möglichkeiten für Abstecker. Aber auch zahlreiche Aktions-, Orts- und Fachgruppen kommen weiterhin regelmäßig zusammen. Frischluftfreunden sei das »Frühstück am Bauzaun« (dienstags zwischen 7 und 9 Uhr) empfohlen. Wenn Sie kein Frühaufsteher sind, passt vielleicht das zweiwöchentliche Parkgebet (donnerstags, 18:15 Uhr).

☞ TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

IBAN: DE54 8309 4495 0003 2812 21

BIC: GENODEF1ETK, EthikBank eG

Kontoinhaber: ESIG e.V.

Spenden sind steuerlich absetzbar.



Willkommen im Versuchslabor

Hallo Sie, ja genau Sie! Nutzen Sie die Bahn oder S-Bahn? Arbeiten oder wohnen Sie in Stuttgart oder kaufen Sie hier gelegentlich ein? Dann sind Sie unfreiwillig Teilnehmer eines groß angelegten Dauerexperiments – ein Versuchskaninchen sozusagen. Das haben Sie noch gar nicht bemerkt? Die Stuttgart-21-Betreiber unternehmen ja auch einiges, damit das noch möglichst lange so bleibt. Tunnelblick klärt auf.

Nach langer Zeit war es endlich wieder so weit: Eine der Lichtgestalten unter den deutschen Architekten gab sich in Stuttgart die Ehre: Christoph Ingenhoven, der Schöpfer des als spektakulär und visionär gepriesenen Tiefbahnhofs, der dereinst die schöne Stadt am Neckar zieren soll. Und fast alles, was dort Rang und Namen hat, eilte am Abend zur Veranstaltung »Faszination 21«, um ihm zu huldigen. Am Nachmittag hatte Ingenhoven im Schlossgarten den Torso eines Testkelchs besichtigt und sich mit der Umsetzung seiner Pläne weitgehend zufrieden gezeigt (siehe Kasten). Etwas in architektonischer Hinsicht Vergleichbares gebe es auf der ganzen Welt nicht, schwärmte Tragwerks-

ingenieur Werner Sobek, mit seinem Team verantwortlich für die Berechnung der Statik des Gebäudes.

Doch Überraschung: Am 17.10.2015, gerade einmal vier Tage nach dieser Jubelveranstaltung, berichten die Stuttgarter Nachrichten, dass die Baufreigabe für den Bahnhofstrog bislang gar nicht habe erfolgen können! Es seien noch statische Nachweise zu erbringen, darunter auch der »Nachweis der Standsicherheit«. Eine schallende Ohrfeige für Architekt Ingenhoven und Tragwerksplaner Werner Sobek.

Kein Wunder, dass die Gäste der Veranstaltung »Faszination 21« darüber kein Sterbenswörtchen zu hören bekamen. Und das gilt auch für die Bodenplatte, die schon längst hätte gegossen werden sollen – allein die Bahn hat bis heute gar keine Genehmigung dafür.

Ebenso wenig erfuhren die Jubel-Gäste etwas über die Probleme mit den acht Flucht-Treppenhäusern im Tiefbahnhof, die sich immer mehr zu Fluch-Treppenhäusern entwickeln. Denn die Kästen, die von der Feuerwehr wegen der Verrauchung für

überlebensnotwendig erachtet werden, versauen die schöne Bilderbuch-Hochglanz-Optik des Kellerbahnhofs. Deshalb möchte Architekt Ingenhoven sie jetzt wenigstens ans äußerste Ende der 420 Meter langen Bahnsteige verschieben.

Allerdings hätte diese Änderung weitere Umlanungen zur Folge: Die Ausgänge an den Schmalseiten des Tiefbahnhofs müssten vergrößert werden, um im Brandfall einer höheren Anzahl von Reisenden Durchlass zu ermöglichen. Überdies sollen die Fluchttreppen nicht mehr wie geplant an den Dachluken enden, die sich

im Brandfall automatisch öffnen. Vielmehr sollen sie an die drei Quersteige über den Gleisen angebunden werden. Dieser Umweg

könnte für die Betroffenen schon einen lebensentscheidenden Unterschied machen – aber soll man dafür das architektonische Gesamtbild opfern? Und natürlich müsste auch dies zunächst einmal vom Eisenbahnbundesamt genehmigt werden.

Die aufmerksame Leserin mag sich nun zu Recht fragen, wie viel Vertrauen sie einem Brandschutzkonzept ent-

Die Bahn hat mit dem Bau von Stuttgart 21 begonnen, ohne in zentralen Punkten zu wissen, wie sie es überhaupt bauen soll.

Tunnelblick gratuliert zum Meilenstein

Im Oktober 2015 hat die Bahn nach eigenem Bekunden einen echten Meilenstein geschafft: Sie hat tatsächlich **ein Achtel** einer Probestütze gefertigt! Dieses Achtel soll eine »Meisterleistung« sein, behauptet der Vorsitzende des Stuttgart-21-Projektbeirats Bernd Hillemeier; dabei wollte man ursprünglich gar keine Teststütze bauen.

Insgesamt soll es ja einmal 28 dieser Kelchstützen geben. Dass man diese nun in Achteln fertigt und feiert, als sei der Tiefbahnhof damit bereits eröffnet, hätte man als Laie nicht gerade vermutet. Aber Christoph Ingenhoven, der Architekt des geplanten Tiefbahnhofs, hat das Achtel inzwischen schon dreimal begutachtet – und zeige sich zufrieden, wird berichtet.

Gut, bei der Oberflächenbeschaffenheit und der Farbe des Betons habe das Achtel-Modell noch einige Fallstricke offenbart, schreibt die Stuttgarter Zeitung am 14. Oktober 2015. Aber wenn man das Modell nur lange genug trocknen lässt, wird aus dem Graustich sicher noch das strahlende Weiß der Stuttgart-21-Hochglanzprospekte. Hofft zumindest Herr Ingenhoven. Und scheinbar kommen »die Form, ein Großteil der Fugen und die komplizierte Bewehrung aus Bau Stahl« auch »schon recht nahe« an die Ingenhoven'schen Vorstellungen heran. Wenn man da immer schön weiter dran bleibt, wird das sicher auch mit den restlichen Fugen noch was – vielleicht 2025, 2030 oder ...

gegenbringen kann, das offensichtlich schon in der Planung laufend »optimiert« werden muss. Und das ist nur ein Beispiel unter vielen. Inzwischen gibt es bei Stuttgart 21 schon so viele Planänderungen, ungenehmigte Bauanträge und Ausnahmegenehmigungen, dass es selbst Eingeweihten schwer fällt, den Überblick zu behalten (siehe oben). Ganz offensichtlich hat die Bahn mit dem Bau ihres »bestgeplanten Projekts« begonnen, ohne in zentralen Punkten zu wissen, wie sie es überhaupt bauen soll. Man kann sich kaum vorstellen, wie und wann sie diesen Bahnhof je fertigstellen kann.

Dennoch wird weitergewurstelt und weiter Geld verbrannt, weil der politische Wille fehlt, das Drama zu beenden. Und so ist Stuttgart zu einer riesigen Spielwiese für Baukonzerne und Ingenieure geworden, zu einem gigantischen Versuchslabor für

Stuttgart 21 setzt geltende Regeln außer Kraft

Normalerweise lässt man die Finger von Planungen, bei denen nicht klar ist, ob das Gesamtwerk nützlich, das Steuergeld gut angelegt und das Ganze praxistauglich ist. In Stuttgart wird noch nicht einmal sichergestellt, dass das Projekt und seine Einzelabschnitte den geltenden Regeln entsprechen und am Ende wenigstens funktionieren. Für echte Problemfälle gibt es ein probates Mittel: **die Ausnahmegenehmigung**. Davon gibt es bei Stuttgart 21 so viele, dass sie schon beinahe zur Regel geworden sind; hier nur wenige Beispiele:

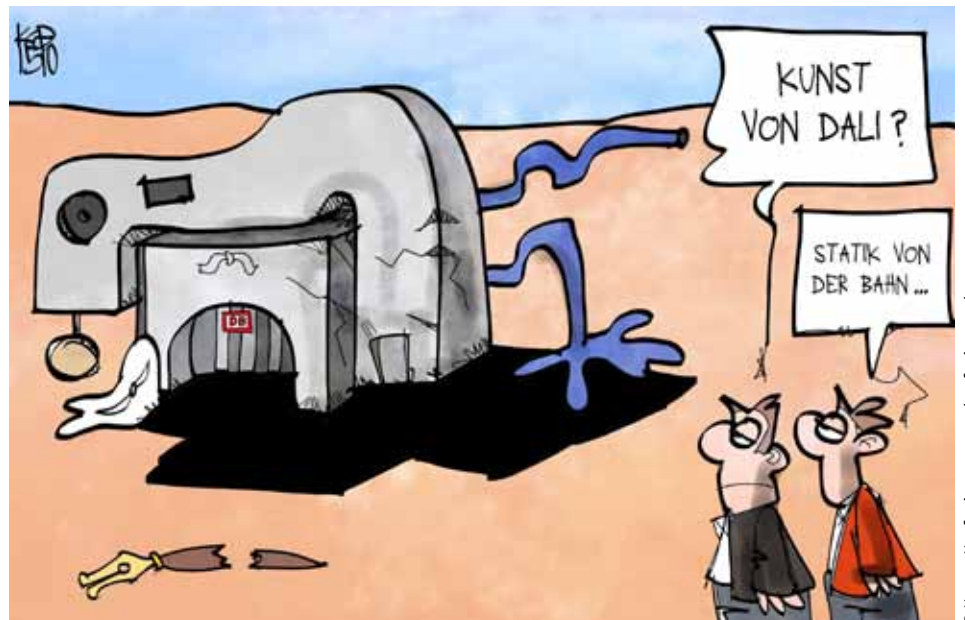
■ **Befreiung von der Heilquellenschutzverordnung:** in 25 (!) Fällen, u. a. für das dauerhafte Zu- und Ableiten von Grundwasser, die massiv erhöhte Grundwasserentnahmemenge inkl. »Petrus-Faktor«,

das Einleiten von Trinkwasser unter Grundgips-Schichten (Notfallkonzept)

■ **Nesenbachdüker:** Ausnahmen gelten für den flächenhaften Eingriff in die Grundgipsschichten, den bergmännischen Eingriff und Druckluftverfahren sowie den flächenhaften Eingriff unter die Basis der quartären Ablagerungen und die Grundwasserentnahme aus tiefen Schichten

■ **Gleisneigung:** Regelneigung in Bahnhöfen max. 2,5 ‰, im Stuttgarter Tiefbahnhof 15,143 ‰

Eine Übersicht aller Ausnahmegenehmigungen erhalten Sie beim Eisenbahn-Bundesamt, das der Bahn eine Art Generalabsolution erteilt hat: »Das Vorhaben ist von überwiegendem öffentlichen Interesse, ... damit erfordern Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Abweichungen.«



© Kostas Koufogiorgos, www.koufogiorgos.de

technische Experimente mit ungewissem Ausgang – vom Brandschutz über die Statik und das Mineralwasser bis zum Tunnelbau. Je offenkundiger das wird, desto absurder werden die Versuche, der Öffentlichkeit Baufortschritt vorzugaukeln. Dazu gehören auch Events wie »Faszination 21«, bei denen der Kult um den zum Stararchitekten stilisierten Ingenhoven die nackten Fakten überstrahlen soll.

Übrigens war bei dieser Veranstaltung noch von einer anderen »Lichtgestalt«

Man kann sich kaum vorstellen, wie und wann die Bahn diesen Bahnhof je fertigstellen kann.

die Rede: Christoph Ingenhoven meinte zur Erheiterung seiner Zuhörer, er habe sich angesichts des in den letzten Wochen entstandenen Probekelchs gefühlt

»wie Franz Beckenbauer nach dem Gewinn der WM auf dem Rasen in Rom«. Hätte er geahnt, dass sich

in derselben Woche der schon länger kursierende Korruptionsverdacht gegen Beckenbauer erhärten würde, hätte er diesen Vergleich sicherlich unterlassen. Denn sollten die Indizien zum Beweis werden, dürfte auch dieser Kaiser seinen Heiligenschein als Lichtgestalt des deutschen Fußballs los sein. Kein gutes Omen für den Architekten ...

Merke: Wer am Abend als Lichtgestalt(er) zu Bette geht, könnte am Morgen als Armluchter aufwachen.

TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

IBAN: DE54 8309 4495 0003 2812 21

BIC: GENODEF1ETK, EthikBank eG

Kontoinhaber: ESIG e.V.

Spenden sind steuerlich absetzbar.



Tunnelsicherheit: besser schwedisch!

Bahnverkehr im Tunnel ist brandgefährlich. Das zeigt nicht zuletzt das METRO-Projekt. Von 2009 bis 2012 führten neun schwedische Organisationen und Universitäten zahlreiche wissenschaftliche Studien sowie Brand- und Explosionsversuche durch. Ihr Ziel: die Sicherheit unterirdischer Bahnsysteme verbessern.

Man sollte annehmen, dass ein »Jahrhundertprojekt« wie Stuttgart 21 diese Erkenntnisse berücksichtigt und in Sachen Sicherheit neue Maßstäbe setzt. Doch das Brandschutzkonzept der Bahn ist bislang nicht genehmigt, weil es nicht einmal die Mindestanforderungen erfüllt.

Die Planer der Bahn täten also gut daran, die Erkenntnisse der Schweden zu berücksichtigen. Dann würde jedoch offensichtlich werden, dass ein bisschen Optimierung hier und da das Grundproblem nicht löst: Wer es mit der Sicherheit der Reisenden und der Bahn-Mitarbeitenden ernst meint, müsste bei konsequenter Berücksichtigung der Risiken im Brandfall auf Tunnel möglichst verzichten – oder, wo dies unmöglich erscheint, zumindest in umfassende Sicherheitsmaßnahmen investieren. Die aus dem METRO-Projekt resultierenden Anforderungen an die Sicherheit sind bei Stuttgart 21 jedoch in der aktuellen Planung nicht erfüllbar.

Was passiert, wenn's im Zug brennt?

Das wollte das METRO-Projekt untersuchen. Im Folgenden stellen wir die wichtigsten Ergebnisse vor. Die Versuchsanordnungen, Berichte und Videos der schwedischen Forscher sind im Internet unter www.metroproject.se frei verfügbar – auch für Planer von Stuttgart 21!

Kunststoffe sind brandgefährlich

Katastrophen wie in Daegu (Südkorea, 2003, 198 Tote), Kaprun (Österreich, 2000, 155 Tote) und Baku (Aserbaidschan, 1995, 289 Tote) sollten hiesigen Planern zu denken geben. Dass auch deutsche Züge brennen können, weiß man nicht erst seit 1994. Damals wurde zu Forschungszwecken ein Intercity-Waggon in einem Tunnel angezündet. Dabei wurden 21 Megawattstunden (!) Hitze freigesetzt, das entspricht dem Brennwert von 2.100 Litern Heizöl. Einen maßgeblichen Anteil daran hatten die verbauten Kunststoffe – auch die mit Flammenschutzmitteln versetzten. Letztere schützen zwar weitgehend vor Entstehungsbränden, können einem starken Feuer aber auf Dauer nicht standhalten.

Hochgiftige Gase werden freigesetzt

In einem geschlossenen Raum wie einem Tunnel steigt die Temperatur bei einem Brand stark an, da Hitze und Rauch nicht entweichen können. Schon ab ca. 100 °C emittieren viele Materialien brennbare Gase, meist Kohlenmonoxyd, das sich bei einer Temperatur von 606 °C entzündet. Diesen Vorgang nennt man Durchzündung oder auch Flash-over. Dabei entsteht ein Vollbrand: Alle brennbaren Oberflächen entzünden sich und die Flammenschutzmittel verursachen dann korrosive oder hochgiftige Brandgase wie Dioxine und Furane.

Brennstoff Reisegepäck

Selbst wenn Züge nur spartanisch ausgestattet sind, befindet sich viel Brennbares in ihnen. Bei der Brandkatastrophe in Kaprun waren es 350 kg Skiausrüstung, bei deren Verbrennung Hitze und giftige Gase 155 Menschen töteten. Durchschnittlich führt ein Reisender in Stockholmer U-Bahnen 4,2 kg Gepäck mit sich, in Nahverkehrszügen ein halbes Kilogramm mehr. Das ergaben statistische Untersuchungen über Art, Gewicht und Inhalt des Gepäcks. Laborversuche mit typischen Gepäckstücken zeigten, dass die 1.200 Reisenden einer Stockholmer Zuggarnitur insgesamt 23,6 Megawattstunden Brennstoff im Gepäck bei sich führen – dies entspricht einem Brennwert von 2.360 Litern Heizöl. Auch das Gepäck besteht übrigens überwiegend aus Kunststoffen.

Feuer frei

Im Rahmen des METRO-Projekts wurden zwei alte schwedische U-Bahn-Waggons mit Gepäck bestückt, wie es Reisende bei einer Flucht zurücklassen würden. Dann wurde im Tunnel auf einem Sitz ein Feuer entzündet (Abb. 2). Beim ersten Waggon erreichte das Feuer schon nach zehn Minuten seinen Höhepunkt. Dabei wurde noch 100 Meter vom Brandherd entfernt eine tödliche Konzentration von 0,5 % Kohlenmonoxyd gemessen. Im zweiten Test hatte man für die Inneneinrichtung



Abb. 1: Typische Gepäckstücke (Foto: METRO-Projekt)

des Waggons unbrennbare Materialien wie Aluminium verwendet. Hier brauchte das Feuer fast zwei Stunden, bis es sich ausgebreitet hatte, entwickelte sich dann aber genauso heftig.

Pulsierendes Feuer pumpt den Rauch

Bei den Versuchen sollte ein starker Lüfter im Tunnaleingang mit einem Luftstrom von 11 km/h den Bereich vor dem Feuer für Kameras, Messgeräte und Beobachter frei von Rauch halten (Abb. 5). Doch in beiden Fällen begann das Feuer stark zu pulsieren und den Rauch gegen den Luftstrom zu pumpen. Innerhalb weniger Minuten war der Tunnel komplett mit Rauch gefüllt (Abb. 3). Das Pulsieren war so stark, dass die Bäume vor dem Tunnaleingang schwankten.

Im Rauch kann man sich nur langsam fortbewegen

Diese Erfahrung mit dem Rauch veranlasste die Forscher zu einem weiteren Experiment: 100 Probanden im Alter von 18



Abb. 2: Entfachen des Feuers im Abteil
(Foto: Per Rohlén / METRO-Projekt)



Abb. 3: Sieben Minuten später
(Foto: Per Rohlén / METRO-Projekt)



Abb. 4: Flucht im dichten Rauch
(METRO-Projekt)

bis 66 Jahren sollten in einem verrauchten Tunnel die Notausgänge erreichen. Der künstliche Rauch war mit Essigsäure versetzt, um eine irritierende, aber unschädliche Atmosphäre im Tunnel zu schaffen. Die Sichtweite betrug 1,5 bis 3,5 Meter.

Die Testpersonen mussten einzeln ihren 200 Meter langen Weg suchen (Abb. 4). Infrarotkameras protokollierten ihre Bewegungen und das Auffinden der Notausgänge. Dabei wurden verschiedene Kennzeichnungen der Wege und Notausgänge getestet. Die meisten Personen tasteten sich an der Wand des Tunnels entlang und schafften gerade einmal zwischen 24 und 54 Meter pro Minute. 🐢

Stuttgart 21 im Lichte des METRO-Projekts

Was bedeuten die Erkenntnisse der METRO-Forscher für Stuttgart 21? Hier geht es im Gegensatz zu den Untersuchungen des METRO-Projekts um einen Fernbahnhof. Die darin verkehrenden Züge transportieren eine höhere Brandlast, da mehr Gepäck mitgeführt wird. Außerdem haben Fernzüge weniger Türen, was die Evakuierung erschwert. Gerade ein als zukunftsweisend angepriesener neuer Bahnhof sollte in Sachen Sicherheit neue Maßstäbe setzen – im positiven Sinne. Doch wie schneidet die Stuttgart-21-Planung tatsächlich ab, gemessen an den Vorschlägen und Erkenntnissen des METRO-Projekts?

Im Notfall muss die Rettung auch im Tunnel gelingen

Laut Bahn sollen Züge im Ernstfall bis zum nächsten Bahnhof fahren, damit dort die Notfallmaßnahmen eingeleitet werden können. Mit dieser Vorschrift rechtfertigt die Bahn, dass die Ausstattung der Stuttgart-21-Tunnel im Vergleich zu zeitgemäßen Bauwerken wie dem Eurotunnel mangelhaft ist. Die Rettung, so das Argument, erfolge schließlich im Bahnhof und nicht im Tunnel. In der Praxis hat sich allerdings gezeigt, dass die Ereignisse, die einen Notfall auslösen (Feuer, Kurzschluss, Anschlag), oft auch eine Weiterfahrt verhindern. In Stuttgart kommt erschwerend die extreme Steigung in den Tunneln hinzu, die nur mit einwandfrei funktionierenden Zügen bewältigt werden kann. Daher muss grundsätzlich auch die Selbstrettung im Tunnel gewährleistet sein.

Das A und O: Orientierungshilfen

Die METRO-Studien haben gezeigt, dass erhöhte Laufstege, Handläufe, gute Be-

leuchtung und Information die Überlebenschance im Ernstfall steigern:

- Der größte zeitbestimmende Faktor beim Ausstieg aus dem Zug ist die Höhendifferenz zum Rettungsweg. Wenn Rettungswege auf Höhe der Waggons verlaufen, kann ein Zug doppelt so schnell evakuiert werden. Erhöhte Laufstege gehören daher bei neuen Projekten weltweit zum Standard, etwa in Turin, London, Chennai oder Bangkok und im Eurotunnel. In Stuttgart muss man aus dem Zug hingegen 70 Zentimeter herunterklettern, um den Tunnelboden zu erreichen. Das wird besonders für Ältere, Kinder und behinderte Menschen zu einem großen Problem und kostet wertvolle Zeit.

- Fluchtstege mit Handlauf erleichtern den Ausstieg, zeigen den Flüchtenden, dass sie auf dem richtigen Weg sind, und verringern die Angst vor gefährlichen Stellen im unbekannten Tunnel.

- Lichtquellen sind laut METRO »extrem wichtig«. Dazu gehört auch ein beleuchteter Handlauf, der das Tasten an der Tunnelwand bei schlechter Sicht erleichtert, sowie ein Lichtstreifen im Boden. Die Stuttgarter Tunnel werden jedoch nur mit 0,5 Lux beleuchtet werden. Das ist gerade doppelt so hell wie eine Vollmondnacht und das auch nur, wenn kein Rauch das Licht verdunkelt.

- Informationen für die Flüchtenden sind ebenso wichtig; sie sollten schnell, umfassend und auf ihre Situation bezogen erfolgen. Dies verkleinert das Risiko einer Panik und leitet die Personen zügig zum bestmöglichen Ausgang. Dazu gehören Lautsprecherdurchsagen, eine deutliche Beschilderung und eine Markierung der Notausgänge, die auch noch bei Rauch zu erkennen ist. Auf die Stand- 🗣️

Abb. 5: Lüfter im Tunnelleingang (Foto: METRO-Projekt)





Abb. 6: Ein Versuchswaggon nach dem Test (Foto: Per Rohlén / METRO-Projekt)

Orte der Notausgänge sollte mit Lautsprechern und automatischen Durchsagen aufmerksam gemacht werden, damit diese auch ohne Sicht gefunden werden können.

Zu schmale Fluchtwege

In den Stuttgarter Tunneln ist ein Überholen auf dem nur 1,2 Meter breiten Fluchtweg zwischen Tunnelwand und Zug kaum möglich. Und ein ICE ist 410 Meter lang! Deshalb werden alle Flüchtenden von den Langsamsten in der Schlange ausgebremst. So kann es zwanzig Minuten dauern, bis wenigstens die Querstellen zum Nachbar-tunnel erreicht werden. Im METRO-Versuchstunnel hatte die Temperatur 100 Meter vom Brandherd aber bereits zehn Minuten nach Brandbeginn 200 °C überschritten und die Kohlenmonoxyd-Konzentration mit 0,5 % ein Niveau erreicht, das binnen kürzester Zeit zum Tod führt.

Sind unbrennbare Züge die Lösung?

Unbrennbare Züge oder Züge mit Löschanlage könnten die Sicherheit im »Neuen Herzen Europas« zwar erhöhen. Sie sind

in Deutschland und Europa aber nicht üblich. Auch ein Verzicht auf Kunststoffe ist keine Lösung. Dies erhöht nur Kosten und Gewicht der Züge und verringert den Komfort, ändert aber nichts an der hohen Brennbarkeit des Reisegepäckes – gerade in Fernzügen. Auch die Technik kommt nach heutigem Stand nicht ohne brennbare Materialien aus. So werden etwa zur elektrischen Isolation Kunststoffe benötigt. Die Antriebe enthalten brennbares Transformatoröl, beim ICE beispielsweise je nach Modell bis zu 2.850 Liter! Selbst in einer unbrennbaren Umgebung kann sich ein Feuer im Falle eines Anschlags wie in Daegu oder Baku rasch in Gepäck und Kleidung ausbreiten.

Anforderungen an den Brandschutz in unterirdischen Bahnsystemen

Immer wieder kommt es zu Zugbränden, das lässt sich nicht verhindern. Die Folgen in den Tunneln von Stuttgart 21 wären jedoch katastrophal. Wer in und um Stuttgart 60 Kilometer Tunnel plant und zugleich an der nötigen Sicherheitstechnologie spart, muss damit rechnen, dass Tiefbahnhof und Tunnel nach Fertigstellung nicht eröffnet werden können – wie beim Flughafen BER in Berlin. Oder er nimmt wissentlich und grob fahrlässig den Tod von Zugreisenden in Kauf, nicht nur bei Bränden, sondern auch bei Entgleisungen oder einem Anschlag.

Einige Verbesserungen des öffentlich bekannten S-21-Tunnelkonzepts wären zwar noch realisierbar, etwa erhöhte Fluchtstege und helle Beleuchtung. Doch die verringerten Tunneldurchmesser, die fehlenden Schutzräume, der nicht vorhandene Rettungstunnel und das Fehlen jeglicher Notausgänge zur Erdoberfläche stehen im Widerspruch zu den Erkenntnissen aus dem METRO-Projekt. Diese Probleme wären nur mit einer vollständigen Neuplanung zu lösen.

Tunnel sind immer mit Risiken behaftet. Wo sie unvermeidbar sind, müssen die Sicherheitsmaßnahmen zumindest auf der Basis wissenschaftlicher Erkenntnisse und auf höchstem Niveau umgesetzt werden. Das ist bei Stuttgart 21 weder machbar noch finanzierbar; die Kosten würden ins Uferlose steigen. Daran ist freilich keine überbordende Bürokratie schuld. Beim Brandschutz geht es vielmehr darum, im Ernstfall das Leben aller Menschen im Tunnel – Reisende, Bahnpersonal und Rettungskräfte – so gut wie möglich zu schützen. Wenn die dafür erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen weder umzusetzen noch zu finanzieren sind, darf man ein solches Projekt nicht bauen.

Dieser Tunnelblick spiegelt nicht zwangsläufig die Meinung des METRO-Projektes wider. Dessen Forschungen waren unbeeinflusst von Stuttgart 21. Folgende Organisationen waren an dem Projekt beteiligt:

- Mälardalen University – School of Sustainable Development of Society and Technology
- SP Technical Research Institute of Sweden – Fire Technology
- Lund University – Department of Fire Safety Engineering and Systems Safety
- Swedish Defence Research Agency (FOI) – Defence and Security, Systems and Technology
- Gävle University – Department of Technology and Built Environment
- Swedish National Defence College – CRISMART
- Swedish Fortifications Agency
- Greater Stockholm Fire Brigade
- Stockholm Public Transport (SL)

Videos des METRO-Projekts auf Youtube:

<https://www.youtube.com/user/METROprojectSE>



TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

IBAN: DE54 8309 4495 0003 2812 21
BIC: GENODEF1ETK, EthikBank eG
Kontoinhaber: ESIG e.V.
Spenden sind steuerlich absetzbar.



Tyrannie der Geschwindigkeit

Vor nun fast 25 Jahren erschien in Frankreich eine Flugschrift, die sich gegen die »Tyrannie der Geschwindigkeit« richtet. Schonungslos und hellsichtig analysieren die Autoren darin den modernen Beschleunigungswahn, der heute alle Lebensbereiche erfasst hat. Ihre Botschaft: Es reicht nicht, gegen einzelne Großprojekte oder andere Auswüchse dieses Prinzips zu protestieren. Zurückzuweisen ist ein technischer Fortschritt, der verspricht, die Menschen zu befreien, sie aber immer tiefer in neue Abhängigkeiten verstrickt. Im Folgenden einige Auszüge aus dem Text, der soeben als Buch erschienen ist. (Red.)

Zeitgewinn ist Zeitverlust

Die Betreiber von Verkehrsprojekten versäumen es nicht, bei jedem neuen Vorhaben an ein scheinbar nicht zu hinterfragendes Naturgesetz zu erinnern: »Geschwindigkeit bedeutet Zeitgewinn.« Der gesunde Menschenverstand erkennt diese Tatsache insofern an, als sie mit den Gesetzen der Physik übereinstimmt. Die Praxis jedoch scheint sie in dem Maße zu widerlegen, wie die in den Verkehrsmitteln bzw. für die Verkehrsmittel verlorene Zeit mit deren Geschwindigkeit zunimmt.

Für die Physik ist die Geschwindigkeit eine Funktion von Zeit und Entfernung. Zum Unglück der Technokraten, die kaum

jemals über ihre Berechnungen hinauszu-denken scheinen, leben wir aber nicht in der begrifflichen Welt der Physik. Je höher die Geschwindigkeit eines Fahrzeugs, desto größer ist auch der Widerstand der Umgebung: der physikalischen (Luftwiderstand und Reibung), der natürlichen (Gelände und Oberflächenbeschaffenheit) und der menschlichen (Reaktion der Anwohner auf die zu erwartenden Schädigungen).

Rechnet man die gesamte für den Verkehr aufgewandte gesellschaftliche Arbeitszeit für Bau, Betrieb und Instandhaltung der Verkehrsmittel sowie die verschiedenen Folgekosten wie Krankheitskosten u. Ä. zusammen, so stellt man fest, dass die modernen Gesellschaften mehr als ein Drittel ihrer gesamten Arbeitszeit für diesen Bereich verausgaben; das ist deutlich mehr als alle vorindustriellen Gesellschaften jemals für ihre Fortbewegung aufgewendet haben, einschließlich

Jenseits einer bestimmten Geschwindigkeit kosten schnelle Verkehrsmittel ihre Nutzer mehr Zeit, als sie einsparen.

des Nomadenvolks der Tuareg. Jenseits einer bestimmten Geschwindigkeit sind schnelle Verkehrsmittel kontraproduktiv und kosten ihre Nutzer mehr Zeit, als sie einsparen – was sie allerdings für ihre Besitzer nicht weniger profitabel macht. Die Lohnabhängigen verschwenden ihre Zeit damit, ihren Lebensunterhalt zu verdienen, und die Konsumenten verschwenden ihr Leben damit, Zeit zu gewinnen.

HINTERGRUND

Eine vergessene Flugschrift neu entdeckt

Anfang der 1990er-Jahre plante die französische Eisenbahngesellschaft SNCF eine Erweiterung ihres Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes bis zum Mittelmeer, um die Reisezeit von Paris nach Marseille auf drei Stunden zu verkürzen. Die Strecken des französischen Hochgeschwindigkeitszugs TGV führten bis dahin durch dünn besiedelte Ebenen. Die geplante TGV-Strecke Richtung Marseille und Nizza war die erste, die durch hügeliges und dicht bevölkertes Gebiet führen sollte.

Gegen die neue Bahnstrecke formierte sich eine Protestbewegung von Bauern, Winzern und Anwohnern. Sie verbarrikadierten Gleise und besetzten einen Eisenbahnviadukt, um die Verkehrsplaner von ihrem Projekt abzubringen. Nach einigem Hin und Her beauftragte die Regierung schließlich einen Provinzbürgermeister aus der Bretagne als »neutralen Vermittler«, der einen »Kompromissvorschlag« mit geringfügig geänderter Trassenführung präsentierte. Der Protest flaute ab und die Bahnlinie wurde gebaut.

Die damalige Gegenbewegung ist heute vergessen. Allerdings ist in diesem Zusammenhang im Dunstkreis der Zeitschrift Encyclopédie des Nuisances eine Schrift entstanden, die sich gegen die »Tyrannie der Geschwindigkeit« wendet. Sie liest sich so bemerkenswert zeitlos, dass wir uns entschlossen haben, sie in einer überarbeiteten deutschen Fassung erneut zu publizieren.

Buchvorstellung & Diskussion:

Dienstag, 24. März 2015, 19:30 Uhr,
Esslingen, HendlHouse, Marktplatz 5.
Eine Veranstaltung im Rahmen der Esslinger Werkstatt Politik & Gesellschaft.
☞ www.esig-ev.de

Die Menschen aber möchten diesen Zwang abschaffen, der Zeit zu einem seltenen Gut macht und ihr Dasein zu einer endlosen Jagd nach einem Lebensstil, der ihnen als wünschenswert dargestellt wird, während ihnen ihr wirkliches Leben zwischen den Fingern zerrinnt: »Wäre der Tag, die Woche doch schon vorbei! Wären nur schon Ferien! Wäre ich doch end-«

«lich in Rente!» Derart hilfloses Trachten lässt den Technokraten freie Bahn, die – ganz kühle Objektivität – technische Lösungen anbieten können, bei denen solchen menschlichen Regungen mit materiellen Dingen und reibungslos funktionierenden Maschinen begegnet wird. Da die Funktion das Bedürfnis erzeugt und nicht umgekehrt, ist in der Folge das, was die Verkehrsmittel möglich gemacht haben, zur Verpflichtung geworden: Unsere Vorfahren konnten keine großen Strecken zurücklegen, weil ihnen die Mittel dazu fehlten, wir *müssen* sie zurücklegen. Wenn wir in einem einzigen Jahr eine längere Strecke zurücklegen als unsere Vorfahren in ihrem ganzen Leben, so tun wir das nicht, um anderswohin zu kommen, sondern um uns immer an dieselben Orte zu begeben.

Die Netze der Tyrannei

Die Propaganda der Verfügenden nutzt eine breite Palette von Lügen, um die TGV-Strecke durchzusetzen und die eigenen, profanen Interessen daran zu verschleiern. Sie stützt sich zum Teil auf alte Lügen, um neue zu konstruieren, und macht so sowohl die Willkür dessen deutlich, was sie voraussetzt, als auch die unglaubliche Dummheit der Schlussfolgerung, zu der sie gelangt: Wenn man nämlich glaubt, dass eine Gesellschaft ohne Wirtschaft nicht möglich ist, und wenn man weiterhin annimmt, dass die Wirtschaft ohne TGV zugrunde gehen würde, so folgt daraus zwingend der Schluss, dass eine Gesellschaft ohne TGV nicht möglich ist. Hier liegt der neuralgische Punkt des Konflikts um die Hochgeschwindigkeitsstrecke, da deren Gegner aus gutem Grund vom Gegenteil überzeugt sind: nämlich davon, dass die Gesellschaft unter den Hieben dieser Art von Raumplanung zerfällt. Im Grunde geht es in solchen Konflikten um die Frage nach der wirtschaftlichen Abhängigkeit der Bevölkerung, ob diese Abhängigkeit vertieft oder infrage gestellt wird. Dennoch ist es von Nutzen, genau zu untersuchen, wie sich die Scheinargumente der Pro-TGV-Propaganda in diesem Fall zusammensetzen.

Es handle sich zunächst, gemäß dem aktuellen Ökotrend, um das Transportmit-

tel, das am wenigsten Energie verbrauche und am umweltfreundlichsten sei. Doch ist es für niemanden ein Geheimnis, dass zum Erreichen höherer Geschwindigkeiten zwangsläufig mehr Energie nötig ist – und dass der Atomstrom, den der TGV nutzt, eine Verbesserung der Umwelt darstellt, an der die Bewohner dieses Planeten noch lange zu knabbern haben werden. Wir haben es hier mit dem gängigen Verfahren zu tun, Gegebenheiten einander vergleichend gegenüberzustellen, obwohl sie sich objektiv ergänzen und miteinander verbunden sind. Es gibt keine echte Konkurrenz zwischen Straße, Schiene und Flugzeug, sondern eine gleichzeitige und koordinierte Entwicklung. Die Autobahnen sind verstopft von Warentransporten oder Urlauberkolonnen und das Flugzeug ist auf Mittelstrecken schneller – damit ist der TGV zu einer Funktion als Super-Vorortzug verurteilt, der so die Suburbanisierung des Landes vollendet. Im besten Fall profitieren einige Ballungsräume, im schlimmsten Fall nur die Pariser Region, deren Wachstumsraten – ohnehin schon höher als im Rest des Landes – durch dieses neue zentralisierte Verkehrsnetz mit Sicherheit noch weiter steigen werden.

Was Bauvorhaben der öffentlichen Hand betrifft, so hat die sogenannte Staatsmacht in der Tat aber sowohl ihr Monopol als auch die Entscheidungshoheit verloren: In immer engerer Symbiose mit der Hoch- und Tiefbaumafia besteht ihre Aufgabe nur noch darin, von der Betonlobby konzipierte, pharaonenhaft an-

Die Hoch- und Tiefbaumafia hat es geschafft, sich den politischen Entscheidungsträgern unentbehrlich zu machen.

mutende Projekte aller Art der öffentlichen Meinung so zu verkaufen, als handle es sich dabei um Antworten auf tatsächlich vorhandene gesellschaftliche Bedürfnisse. Aus diesem abgekarteten Spiel zwischen »Privatwirtschaft« und »öffentlicher Hand« entsteht jene Verkehrung, welche die Bedürfnisse der Gesellschaft verändert und verfälscht, indem sie diese ständig neuen, aufgezwungenen Maßnahmen unterzieht. Die mächtigen Interessengruppen der Bau- und Betonbranche, der Zementindustrie und des Schwerverkehrs sind zu Finanzmonstern geworden, die von Jahr zu Jahr nach höheren Auftragsvolumen verlangen. Daher müssen sie die Verfügenden – die ihrerseits danach gieren, sich durch irgendeine architektonische Großtat oder einen grandiosen Technologiepark hervorzu-tun – immer dringender und zwingender mit neuen, größenwahnsinnigen Projekten versorgen. Und es ist unbestreitbar,



Encyclopédie des Nuisances:
Tyrannei der Geschwindigkeit
Edition Tunnelblick, Bd. 1
ISBN 978-3-89657-151-9
44 Seiten, Broschur

*Erhältlich ab März 2015 über
www.tunnelblick.es, an der Mahnwache
und gut sortierten Infoständen in der
Region sowie überall im Buchhandel.*

dass sich das professionelle Know-how im Hoch- und Tiefbauwesen zumindest in einem Bereich beträchtlich vergrößert hat: in der Kunst der Überredung. Die Branche hat es geschafft, sich den politischen Entscheidungsträgern, den Verfügenden, unentbehrlich zu machen, vor allem, indem sie ihnen verlässlich ihre Dienste anbietet, gleichgültig, ob diese nun sinnvoll oder unsinnig sind.

Die Aufgabe des Widerstands

Im Gegensatz zu deren verlogenen Allgemeinplätzen und geheucheltem Wehgeschrei kann der praktische Widerstand durch seine bloße Hartnäckigkeit dafür sorgen, dass die verschiedenen Arten von Ent-Eignungen, die alles Lebendige erdrücken, miteinander in Verbindung gebracht werden. Damit kann er eine Atmosphäre schaffen, in der die Angst vor der Zukunft aus einer unglücklich-passiven Haltung heraus in das Bestreben umschlägt, sich die Gegenwart wieder anzueignen.

Es liegt bei den Widerständigen, ohne Hemmungen und weiteres Zögern das verlassene Terrain des Denkens zu besetzen, um dort ihre Beweisführung aufzubauen und die allgemeingültigen Argumente für ihre Verweigerung zu formulieren – jene Argumente, die dazu dienen können, diese Verweigerung auszuweiten.

Bündnis für den Widerstand gegen Schädigungen aller Art, im Juli 1991

TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

IBAN: DE54 8309 4495 0003 2812 21
BIC: GENODEF1ETK, EthikBank eG
Inh.: ESIG e. V., Betreff: Tunnelblick
Spenden sind steuerlich absetzbar.



Unter dem Banner des DB-Konzerns: Pfarrer Romeo Edel (rechts) neben seinem katholischen Kollegen, Diakon Peter Maile, und der heiligen Barbara bei einer der zahlreichen »Tunneltaufen« für Stuttgart 21 (Quelle: <https://youtu.be/gTK2GYATqXk>)

Mit dem Segen der Kirchen

Im Anfang war das Wort, und das Wort war bei Gott, und Gott war das Wort.« So beschreibt der Evangelist Johannes den Anfang unserer Welt, dem offenbar ein göttliches Wort, ein göttlicher Plan zugrunde liegt.

Auch am Anfang unserer zahllosen menschlichen Projekte und Unternehmungen steht immer ein Plan, eine Struktur, ein Gedanke, ein Wort. Was aber geschieht, wenn das Wort eine Lüge ist, wenn der Plan sich auf Desinformation gründet, wenn der Geist der Falschheit ein Vorhaben schon von Anfang an durchdringt? Kann ein solches Werk zum guten Ende geführt werden, kann es gelingen und gute Früchte tragen? Dies scheint ausgeschlossen.

Am Beispiel des Bauprojekts »Stuttgart 21« lässt sich dies belegen. An dessen Anfang stand eine gleich vierfache Lüge: erstens, dass der Stuttgarter Kopfbahnhof die angeblich zu erwartenden gewaltigen Steigerungen im Bahnverkehr bald nicht mehr bewältigen könne; zweitens, dass ein neu zu bauender Tunnelbahnhof mit nur halb so viel Gleisen dieses Problem lösen könne; drittens, dass die Stadt Stuttgart von den Baumaßnahmen erheblich profitieren werde; und viertens, dass all dies praktisch nichts kosten werde.

Die Wahrheit sieht anders aus: Die erwarteten Zuwächse gibt es nur in den Sonntagsreden der Politiker, die werktags alles andere tun, als Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Und selbst wenn es diese Zuwächse gäbe, könnten sie vom bestehenden Stuttgarter Kopfbahnhof wesentlich besser bewältigt werden als vom geplanten Tunnelbahnhof. Dieser wird kein einziges der von den Projektbetreibern vorgeschobenen Probleme lösen, dafür aber zahlreiche neue, schwerwiegende schaffen, für die dann irgendwann neue und teure Scheinlösungen gefunden werden müssen. Die Projektkosten

– wen wundert's – haben inzwischen astronomische Höhen erreicht. Und Stuttgart sieht mittlerweile aus wie ein Versuchslabor der Bauindustrie, was allerdings nicht nur Stuttgart 21 zuzuschreiben ist, sondern der allgemein grassierenden Bauwut im »Ländle«.

Warum sollte sich ein Kirchentagsbesucher, der nicht in Stuttgart wohnt, überhaupt dafür interessieren? Gibt es nicht andere wichtige und dringende Probleme auf der Welt? Zweifellos. Doch Stuttgart 21 steht eben nicht nur für ein verfehltes Bahnprojekts, sondern auch für ein Prinzip: Politische Fehlentscheidungen werden bewusst und systematisch

Christen sind aufgerufen, sich dem Unrecht, der Lüge und der sinnlosen Zerstörung entgegenzustellen

CHRISTEN ZU STUTTGART 21

» In Sachen Stuttgart 21 erwarte ich von meiner Kirche nichts mehr. Vielleicht erwarte ich von ihr auch sonst nicht mehr viel. Denn an diesem Thema habe ich gesehen, dass sie sich nicht an ihre eigenen Kriterien hält. Woher soll ich da das Vertrauen haben, dass sie bei anderen Themen richtig liegt?

Die evangelische Landeskirche in Württemberg ist bei Stuttgart 21 nicht neutral. Wie könnte sie sonst ihre Mitarbeiter verpflichten, bei Tunnel- und Maschinentaufen mitzuwirken und werbewirksam vor den Bannern der Baufirmen die Hände zum Segen zu erheben? Gleichzeitig fordert sie die Feiertagsruhe bei Bauarbeiten nicht ein, übt keine Kritik an der Zerstörung von Natur und Kultur und zeigt keinerlei Empörung, wenn Parkgebete der Projektgegner bespitzelt und überwacht werden. Wer hat die Prügel- und Wasserwerfer-Orgie der Polizei im Stuttgarter Schlossgarten am 30.9.2010 am hartnäckigsten totgeschwiegen? Die Kirchen! Kein Fürbittgebet, keine Gedenkveranstaltung, nichts.

Was ist von einer Kirche zu halten, die nicht spürt, dass in Stuttgart nicht nur Menschen verletzt wurden, sondern auch die Seele der Stadt und das Vertrauen in den Mitmenschen? Eine Kirchenleitung, die bloß Befriedung will und mit schwierigen Themen in Ruhe gelassen werden möchte, kann für mich nicht glaubwürdig vom Frieden reden. Eine Kirchenleitung, die nichts hören will von Brandschutz, Heilquellenschutz und Geologie, »weil man aus der Bibel nicht ablesen kann, welche Tunnelbohrung die richtige ist«, die wird ihrer Verantwortung für die Schöpfung nicht gerecht.

Ich habe mit Kirchenvertretern, Pfarrern und Synodalen das Gespräch gesucht, um herauszufinden, was sie sich von dem neuen Bahnhof erhoffen. Ihre Argumentation war zumeist nicht theologisch, sondern politisch. Sie dienen hier wie Politiker in erster Linie politisch motivierten Interessen. Aber das ist deren Gewissensproblem, nicht meins. Klug werden bedeutet für mich, mich von Kirchenpolitikern fernzuhalten. Denn es könnte sein, dass sie der Tunnelbohrmaschine dienen und nicht Gott.«

Dorothee Speck

»Bis 2010 war Stuttgart 21 für mich ein Bahnhof. Dann erfuhr ich von der Grundstücksspekulation mit den alten Bahngleisen und wurde hellhörig. Der ›Schwarze Donnerstag‹ zeigte mir, dass hier Methoden der Diktatur zur Durchsetzung nötig waren.«

Friedrich Gehring, Pfarrer i. R.

»Wie überwinden wir das Böse? Indem wir unablässig verzeihen! Wie geschieht dies? Indem wir den Feind so sehen, wie er in Wahrheit ist, nämlich als einen, für den Christus gestorben ist, als einen, den Christus liebt.« Dieser sinngemäß zitierte Gedanke von Dietrich Bonhoeffer hilft mir dabei, weiterhin ›oben zu bleiben‹. Aus Liebe zu den Menschen protestieren wir und treten ein für die Rückkehr zu einem Bahnverkehr, der den Menschen dient.«

Gunther Leibbrand, Pfarrer i. R.

»Wenn der zweitpünktlichste Großbahnhof Deutschlands durch einen Kellerebahnhof ersetzt werden soll, der den Zugverkehr massiv verschlechtern wird – mit bundesweiten Auswirkungen –, und das in der Feinstaub-Hauptstadt Deutschlands und nur, um 15 Hektar City-Immobilien vergolden zu können, dann kann ich nicht ruhig bleiben.«

Martin Poguntke, Pfarrer

»Jenseits der bunten Werbeplakate für Stuttgart 21 erkenne ich hinter diesem Projekt deutlich die Fratze des Abgottes Kapital, in der Bibel ›Mammon‹ genannt: Sehr viel Geld wird von vielen aufgebracht und von wenigen eingesteckt. Die Heilsversprechen erwiesen sich nachgewiesenermaßen als Lügen. Geopfert werden auf dem S-21-Altar: Park, Frischluft, Mineralwasser, Gemeinwohl, Wahrheit, Gerechtigkeit und sozialer Frieden.«

Georg Vogelgsang, Religionslehrer

»Stuttgart 21 ist das Symbol der großen Verachtung – von Menschenleben, Tier- und Pflanzenwelt, Recht und Gesetz, sozialer Verantwortung.«

Michael Harr, Pfarrer und leitender Notfallseelsorger

»Stuttgart 21, das heißt für mich vor allem: klug werden, sich nicht verdummten und kaufen lassen. Und mit allen Sinnen erfassen: Wir alle können mehr, als wir denken. Vor allem alle Menschen, die sich ohnmächtig und ausgeliefert fühlen.«

Friedhelm Vöhringer, Pfarrer i. R.



»Über Stuttgart 21 liegt Gottes Segen«, verkündete 2011 Claus Schmiedel (oben), SPD-Fraktionsvorsitzender im baden-württembergischen Landtag und vehementer Verfechter des Milliardenprojekts. Dessen Betreiber scheuen nicht davor zurück, selbst die Religion für ihre Zwecke zu instrumentalisieren. Und die großen Kirchen im Land spielen mit und lassen sich vor den Karren der Bahn-PR spannen. (Foto: Martin Storz/GRAFFITI)

zugunsten einer kleinen Minderheit herbeigeführt, die sich an Macht und Geld bereichert, während die Allgemeinheit alle Verluste, Nachteile, Risiken und Kosten zu tragen hat. Mensch und Natur werden rücksichtslos ausgebeutet für einen Fortschritt, der in einer Sackgasse enden muss. Denn dieser orientiert sich nicht an den Bedürfnissen der Menschen, geschweige denn am Wort Gottes, sondern, um es biblisch auszudrücken, an einem Götzen namens Mammon. »Woran du nun dein Herz hängst und worauf du dich verlässt, das ist eigentlich dein Gott«, schrieb einst Martin Luther. Allzu viele haben offenbar in der sogenannten westlichen Wertegemeinschaft den Mammon längst als Nebengott akzeptiert. Und für viele hat er sich sogar zum alleinigen Gott entwickelt. Vielleicht ist ja auch so der Ausspruch eines SPD-Landespolitikers zu verstehen, der behauptete, auf Stuttgart 21 läge Gottes Segen.

In diesem Sinne jedenfalls ist das Prinzip Stuttgart 21 universell. Es findet sich beim Berliner Großflughafen BER, im italienischen Susa-Tal, in Notre Dame des Landes in Frankreich und in vielen anderen Orten auf der Welt. Es findet sich, auf höherer Ebene, im gesamten neoliberalen Umbau unserer Gesellschaft.

Christen dürfen hier nicht einfach zusehen. Sie sind vielmehr aufgerufen, sich stets dem Unrecht, der Lüge und der sinn-

losen Zerstörung entgegenzustellen. Und in der Tat engagieren sich im ganzen Land auch gegen Stuttgart 21 zahlreiche Christen. Sie hätten die volle Unterstützung und Solidarität des Kirchentags verdient. Denn von der Landeskirche ist diesbezüglich nichts zu erwarten. Diese gibt sich staatstragend, beschwichtigend und desinteressiert und kooperiert zugleich immer wieder mit den Projektbetreibern. Ganz offensichtlich will die Kirchenleitung die wahren Ursachen des Konflikts zwischen Projektbetreibern und Projektgegnern nicht verstehen. Wie sonst könnte es sein, dass sie evangelische Pfarrer zu sogenannten Tunneltaufen entsendet oder deren Teilnahme duldet? Wie könnte es sein, dass die Landeskirche der fortgesetzten Überwachung und Kriminalisierung der Projektgegner nicht entschieden entgegentritt? Wie könnte es schließlich sein, dass der Ministerpräsident des Landes Baden-Württemberg unwidersprochen verkünden darf, es gehe in der Demokratie ja nicht um Wahrheit, sondern nur um Mehrheit? Wer diesen Gedanken konsequent zu Ende denkt, der mag erschrecken, aber er weiß auch, was die Stunde geschlagen hat: Von staatlichen wie von kirchlichen Autoritäten ist keine Hilfe zu erwarten.

Allen engagierten Christen ist deshalb zu raten: Wehrt Euch! Empört Euch! ☹

FILMTIPP

»gottes21segen« – ein Film von Thomas Felder

Thomas Felder untersucht anhand eindrücklicher Dokumente die Rolle der Evangelischen Landeskirche beim Projekt Stuttgart 21. Der Landesbischof und sein Pressesprecher beteuern zwar strikte Neutralität. Doch zahlreiche Indizien weisen darauf hin, dass die Kirche mit dem Projekt enger verfilzt ist, als ihre (Noch-)Mitglieder vielleicht wahrhaben möchten.

<https://youtu.be/0EgTy032USY>



Dietrich Bonhoeffer: Von der Dummheit

Dummheit ist ein gefährlicherer Feind des Guten als Bosheit. Gegen das Böse läßt sich protestieren, es läßt sich bloßstellen, es läßt sich notfalls mit Gewalt verhindern, das Böse trägt immer den Keim der Selbstersetzung in sich, indem es mindestens ein Unbehagen im Menschen zurückläßt. Gegen die Dummheit sind wir wehrlos. Weder mit Protesten noch durch Gewalt läßt sich hier etwas ausrichten; Gründe verfangen nicht; Tatsachen, die dem eigenen Vorurteil widersprechen, brauchen einfach nicht geglaubt zu werden – in solchen Fällen wird der Dumme sogar kritisch – und wenn sie unausweichlich sind, können sie einfach als nichtssagende Einzelfälle beiseitegeschoben werden. Dabei ist der Dumme im Unterschied zum Bösen restlos mit sich selbst zufrieden; ja, er wird sogar gefährlich, indem er leicht gereizt zum Angriff übergeht.

Daher ist dem Dummen gegenüber mehr Vorsicht geboten als gegenüber dem Bösen. Niemals werden wir mehr versuchen, den Dummen durch Gründe zu überzeugen; es ist sinnlos und gefährlich.

Um zu wissen, wie wir der Dummheit beikommen können, müssen wir ihr Wesen zu verstehen suchen. Soviel ist sicher, daß sie nicht wesentlich ein intellektueller, sondern ein menschlicher Defekt ist. Es gibt intellektuell außerordentlich bewegliche Menschen, die dumm sind, und intellektuell sehr Schwerfällige, die alles andere als dumm sind. Diese Entdeckung machen wir zu unserer Überraschung anläßlich bestimmter Situationen. Dabei gewinnt man weniger den Eindruck, daß die Dummheit ein angeborener Defekt ist, als daß unter bestimmten Umständen die Menschen dumm gemacht werden, bzw. sich dumm machen lassen. Wir beobachten weiterhin, daß abgeschlossen und einsam lebende Menschen diesen Defekt seltener zeigen als zur Gesellung neigende oder verurteilte Menschen und Menschengruppen. So scheint die Dummheit vielleicht weniger ein psychologisches als ein soziologisches Problem zu sein. Sie ist eine besondere Form der Einwirkung geschichtlicher Umstände auf den Menschen, eine psychologische Begleiterscheinung bestimmter äußerer Verhältnisse.

Bei genauerem Zusehen zeigt sich, daß jede starke äußere Machtentfaltung, sei sie politischer oder religiöser Art, einen großen Teil der Menschen mit Dummheit schlägt. Ja, es hat den Anschein, als sei das geradezu ein soziologisch-psychologisches Gesetz. Die Macht der einen braucht

die Dummheit der anderen. Der Vorgang ist dabei nicht der, daß bestimmte – also etwa intellektuelle – Anlagen des Menschen plötzlich verkümmern oder ausfallen, sondern daß unter dem überwältigenden Eindruck der Machtentfaltung dem Menschen seine innere Selbständigkeit geraubt wird und daß dieser nun – mehr oder weniger unbewußt – darauf verzichtet, zu den sich ergebenden Lebenslagen ein eigenes Verhalten zu finden. Daß der Dumme oft bockig ist, darf nicht darüber hinwegtäuschen, daß er nicht selbständig ist. Man spürt es geradezu im Gespräch mit ihm, daß man es gar nicht mit ihm selbst, mit ihm persönlich, sondern mit über ihn mächtig gewordenen Schlagworten, Parolen etc. zu tun hat. Er ist in einem Banne, er ist verblendet, er ist in seinem eigenen Wesen mißbraucht, mißhandelt. So zum willenlosen Instrument geworden, wird

der Dumme auch zu allem Bösen fähig sein und zugleich unfähig, dies als Böses zu erkennen.

Hier liegt die Gefahr eines diabolischen Mißbrauchs. Dadurch werden Menschen für immer zugrunde gerichtet werden können. Aber es ist gerade hier auch ganz deutlich, daß nicht ein Akt der Belehrung, sondern allein ein Akt der Befreiung die Dummheit überwinden könnte. Dabei wird man sich damit abfinden müssen, daß eine echte innere Befreiung in den allermeisten Fällen erst möglich wird, nachdem die äußere Befreiung vorangegangen ist; bis dahin werden wir auf alle Versuche, den Dummen zu überzeugen, verzichten müssen. In dieser Sachlage wird es übrigens auch begründet sein, daß wir uns unter solchen Umständen vergeblich darum bemühen, zu wissen, was »das Volk« eigentlich denkt, und warum diese Frage für den verantwortlich Denkenden und Handelnden zugleich so überflüssig ist – immer nur unter den gegebenen Umständen.

Das Wort der Bibel, daß die Furcht Gottes der Anfang der Weisheit sei (Psalm 111, 10), sagt, daß die innere Befreiung des Menschen zum verantwortlichen Leben vor Gott die einzige wirkliche Überwindung der Dummheit ist. Übrigens haben diese Gedanken über die Dummheit doch dies Tröstliche für sich, daß sie ganz und gar nicht zulassen, die Mehrzahl der Menschen unter allen Umständen für dumm zu halten. Es wird wirklich darauf ankommen, ob Machthaber sich mehr von der Dummheit oder von der inneren Selbständigkeit und Klugheit der Menschen versprechen. ☹

CHRISTEN ZU STUTTGART 21

»Schaffen wir es, diesen Tiefbahnhofs-trog zu verhindern, dann werden wir eines Tages die Brachfläche wieder mit neuen Bäumen bepflanzen, vielleicht gemeinsam mit denjenigen, die heute noch trotz aller aufgedeckten Mängel, Kosten und Risiken an die Realisierbarkeit von Stuttgart 21 glauben; als Mahnmal für künftige Generationen.«

Thomas Jochim, Religionslehrer

»Kein sicherer Brandschutz in kilometerlangen Tunnels: Das ist vorsätzlich kriminell, und wer nicht Menschenleben in Gefahr bringen will, muss ›Nein!‹ dazu sagen.«

Manfred Kriessler, Pfarrer i. R.

»Während 12 Jahren habe ich den Rollstuhl meines Mannes auch durch Bahnhof und Park geschoben. Im ebenerdigen Bahnhof kein Problem. Ein enger, schräger Tunnelbahnhof, nur über Treppenhäuser zu ›entfluchten‹, schließt eine sichere Nutzung für Familien mit Kleinkindern und Behinderte aus. Ich werde weiterhin dagegen demonstrieren, singen und beten.«

Waltraud Müller-Hartmann, Pfarrerin i. R.

»Es ist besser, es gibt einen Skandal, als dass die Wahrheit zu kurz kommt« (Papst Gregor der Große). Wir als Christen müssen nicht nur bei Stuttgart 21 die Stimme erheben und Widerstand leisten, sondern überall, wo es nicht mehr um das Wohl der Menschen geht, sondern um Macht und Geld.«

Martin Schmid-Keimbürg, kathol. Gefängnisseelsorger

»Früher bin ich oft mit Freunden im Mittleren Schlossgarten spazieren gegangen. Er war eine kleine Oase, mit seltenen, alten Bäumen aus aller Welt, mitten in der Großstadt. Seit Sommer 2010 treffen wir uns zu Parkgebeten, ursprünglich unter einer wunderschönen Blutbuche. In der Nacht vom 14. auf den 15. Februar 2012 harreten wir bei Kälte und Schneeregen im Park aus, wurden schließlich in den Morgenstunden von der Polizei vertrieben. Die Erde ist uns Menschen von Gott anvertraut worden. Aber wir zerstören wahllos, auch die Bäume, die uns Schatten spenden und Sauerstoff liefern. Für einen neuen Bahnhof, der weniger leistet als der alte. Sollte darin ein Feuer ausbrechen, wird er zur Todesfalle für Hunderte, vielleicht Tausende. Deshalb kann ich als Christin nicht tatenlos zusehen.«

Jutta-Sabine Radicke

»... auf dass wir klug werden« (Psalm 90, 12)

Von Pfarrer i. R. Christoph Scheytt

Nicht erst nach dem erschreckenden Polizeieinsatz vom 30. September 2010 haben Kirchenmitglieder erwartet, dass die Kirchen Stellung nehmen zum [...] umstrittenen Bauprojekt »Stuttgart 21«, schrieb Pfarrer i. R. Friedrich Gehring in einem Leserbrief an das »Deutsche Pfarrerberblatt« Ende 2010. Aber »auch nach dem skandalösen Polizeieinsatz wurde keine kirchliche Parteinahme sichtbar, es wurde pauschal zur Friedlichkeit aufgerufen.«

Auf eine solche Parteinahme warten wir heute noch. Hat die Kirche zu Stuttgart 21, das Tausende ihrer Glieder in Bewegung brachte und immer noch bringt, wirklich nichts zu sagen? Wie sollen wir uns dieses Schweigen erklären? Hat es etwa mit der Klugheit zu tun, zu der uns die Kirchentagslosung aufrufen will?

»Lehre uns unsere Tage zählen, dass wir ein weises Herz gewinnen«, lautet der ganze Satz aus Psalm 90 (Übersetzung der Züricher Bibel). Klugheit oder Weisheit? Schläue oder Einsicht?

An Schläue fehlt es den Projektbetreibern von Stuttgart 21 ganz gewiss nicht. Aber vielleicht an der Weisheit, die aus der Einsicht in unsere Grenzen, in unsere Endlichkeit kommt?

Muss nicht das Reden und Handeln der Kirche erst recht aus solcher Einsicht kommen

und sie fördern? Oder zieht auch sie die Schläue vor, um keinen Ärger zu stiften und zu bekommen? Taktik statt Zeugnis?

Es geht bei Stuttgart 21 auch und vor allem um Geld, um viel Geld, um immer noch mehr Geld. Hier wird der Neoliberalismus als tragende ökonomische Ideologie des Projekts sichtbar. Nicht von ungefähr begann es mit einer riesigen Bodenspekulation. Dass dieser Neoliberalismus überall und weltweit auf Kosten der Schwachen und Armen den »Fortschritt« gestaltet, kann heute keinem halbwegs wachen Zeitgenossen verborgen bleiben.

Was einen bestürzen kann, bestürzen muss, ist die strukturelle *Grenzenlosigkeit* derartiger Projekte. Sie tendieren prin-

zipiell zum Maßlosen. Augenmaß und Selbstbegrenzung sind ihr fremd, ja wider. Derartiges würde ja den »Fortschritt« bremsen und stören.

Und die Kirche hat dazu nichts zu sagen? Hat sie die Geschichte vom Turmbau zu Babel vergessen, diese Volks-Abstimmung in der biblischen Urgeschichte: »Lasset uns eine Stadt und einen Turm bauen, dessen Spitze bis in den Himmel reicht, dass wir uns einen Namen machen!« (1. Mose 11)?

Das »schlaue« Schweigen der Kirche zu solchem Einbruch des profitorientierten ökonomischen Denkens und Handelns in unser ganzes Menschsein könnte für sie, die Kirche selbst, dazu führen, »dass aus Staatsverdrossenheit auch noch Kirchenverdrossenheit wird«, so Gehring in seinem Leserbrief. Müsste ihr, der Kirche, aus der Einsicht in unsere Endlichkeit (und die Endlichkeit unserer Ressourcen) nicht der Ruf zur menschlichen Selbstbegrenzung, zur Umkehr von den »falschen Göttern« zum dringenden Auftrag werden?

»... dass wir ein weises Herz gewinnen.« Ja, auch um das Herz, um *unser* Herz geht es – vielleicht sogar zuerst. Die Ausrichtung auf das rein Ökonomische, auf den absoluten Vorrang wirtschaftlicher Interessen, gar auf den

bloßen Profit ruiniert unser Herz. Zuletzt kommt es uns ganz abhanden. Unser Umgang mit der gesamten Schöpfung – mit den Pflanzen, den Tieren, den Meeren, dem Klima, mit unserem ganzen Planeten – ist nicht nur unvernünftig und borniert, sondern zuerst und zutiefst schlicht und einfach herzlos. *Herzlosigkeit* und *Grenzenlosigkeit* hängen eng zusammen, ja sie bringen sich gegenseitig hervor und verstärken einander. Wo kein Herz ist, ist keine Grenze mehr – wo keine Grenze mehr ist, bleibt das Herz auf der Strecke. »Stuttgart – das neue Herz Europas« – das war einer der ersten Slogans der Stuttgart-21-Macher. Herz? Ein Bahnhof, in dem nicht nur Menschen mit Kinderwagen, Behinderte, Alte und Schwache bei einem Katastrophenfall wie in einer Falle sitzen? Wie viel Herzlosigkeit braucht es, um mit kühlen Beschwichtigungen und Berechnungen darüber hinwegzugehen!

Zurück zur Kirche. Diesmal mit der Frage: Schläue oder Mut? Keine Frage: Um

dominierenden politischen und mächtigen wirtschaftlichen Interessen öffentlich entgegenzutreten, braucht es Mut. *Mutlosigkeit* hingegen steht der Kirche schlecht an und hat deren Glaubwürdigkeit immer wieder schwer geschadet – nach innen und nach außen. Wo steht geschrieben, dass das der Kirche anvertraute Evangelium, das in sich selbst Widerspruch ist gegen alles Unmenschliche, selbst keinen Widerspruch provozieren dürfe, sondern auf allgemeine, öffentliche Billigung bedacht sein müsse? Es muss anstelle des falschen Ärgernisses einer schlafenden Kirche das echte Ärgernis einer unbequemen, den falschen und faulen Frieden störenden Kirche

geben. »Ihr seid das Salz der Erde«, sagt Jesus zu seinen Nachfolgern (Matthäus 5,13). Das Salz, nicht das Öl im Getriebe!

Wo *Mutlosigkeit* ist, muss *Furchtlosigkeit* werden. Erinnern wir uns im Blick auf demnächst 500 Jahre Martin Luther seiner Worte – als einzelner, junger Mann gegenüber Kaiser und Heiligem Römischen Reich: »Ich bin [...] überwunden in meinem Gewissen und gefangen in dem Wort Gottes. Daher kann und will ich nichts widerrufen, weil wider das Gewissen etwas zu tun weder sicher noch heilsam ist, Gott helfe mir, Amen.«

Geben wir der Grenzenlosigkeit, der Herzlosigkeit und der *Mutlosigkeit* den Abschied und lassen wir die *Furchtlosigkeit* Macht über uns gewinnen! Stärken wir uns dafür mit den Worten des furchtlosen Dietrich Bonhoeffer an seine Kirche: »Wir müssen es auch riskieren, anfechtbare Dinge zu sagen, wenn dadurch nur lebenswichtige Fragen aufgerührt werden.« ☹



Der Autor

Christoph Scheytt, geboren 1928 in Murrhardt, war Gemeindepfarrer und geschäftsführender Klinikpfarrer an den Universitätskliniken Ulm. 2013 erschien von ihm das Buch: *Wohin wir gehen. Geschichte einer Fahnenflucht*. ISBN 978-3-86281-059-8.

☹ TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

IBAN: DE54 8309 4495 0003 2812 21

BIC: GENODEF1ETK, EthikBank eG

Inh.: ESIG e.V., Betreff: Tunnelblick
Spenden sind steuerlich absetzbar.

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 seit vier Jahren. 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?

IBAN: DE54 8309 4495 0003 2812 21

BIC: GENODEF1ETK, EthikBank eG

Kontoinhaber: ESIG e. V.

Spenden sind steuerlich absetzbar.

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 neben anderen politischen und gesellschaftlichen Themen für ein zukunfts- und leistungsfähiges Bahnkonzept und eine bürgerfreundliche Politik in Baden-Württemberg.

.....
Hier gibt's den TUNNELBLICK:

Backnang • Bamberg • Berlin •
Bietigheim-Bissingen • Bremen •
Bretten • Eppingen • Erdmannhausen •
Esslingen • Frankfurt • Friedrichsruh •
Kirchheim/Teck • Kirchheim
b. München • Ludwigsburg •
Münsingen • Ostelsheim •
Reutlingen • S-Bad Cannstatt •
S-Fasanenhof • S-Feuerbach •

S-Gaisburg • S-Hbf., Mahnwache •
S-Kernerviertel • S-Luginsland •
S-Ost • S-Rot (Zuffenhausen) •
S-Sonnenberg • S-Stitzenburgviertel •
S-Untertürkheim • S-Vaihingen •
S-Wangen • S-West • S-Zuffenhausen •
Schorndorf • Sinzheim • Tübingen •
Waiblingen • Ückeritz/Usedom
Und im Internet: **www.tunnelblick.es**

.....
Impressum

Redaktion Tunnelblick
c/o Parkschützerbüro
Urbanstraße 49 A
70182 Stuttgart



Stuttgart 21

Druck: WIRmachenDRUCK GmbH, Backnang

1. Auflage Dezember 2015

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 2015 – eine einzigartige Sammlung von Informationen, die nicht in der Tageszeitung stehen.

