

Texte / Reden der 116. Montagsdemo für den Kopfbahnhof 19. März 2012, Marktplatz Stuttgart

Motto der Kundgebung: Maximaler Schaden ohne Nutzen – toll, Frau Merkel!

Anmoderation

Diese Woche wollen wir uns nun dem fehlenden Nutzen zuwenden, denn all dem Schaden steht kein Nutzen entgegen und das ist skandalös, Frau Merkel! Ihre Regierung ist für die Bahninfrastruktur in ganz Deutschland verantwortlich ebenso wie für die bundeseigene Bahn. Wir erwarten von Ihnen, Frau Merkel, dass Sie haushalten mit unserem Steuergeld und dass Sie verantwortlich umgehen mit öffentlichem Gut. Sie müssen durchsetzen, dass die Bahn im öffentlichen Interesse handelt und nicht unsere Steuergelder verschwendet.

Beschlossen und genehmigt wurde Stuttgart 21, um eine Leistungssteigerung im Stuttgarter Bahnhof zu erreichen, so steht es in der sogenannten Planrechtfertigung.

Was bei genauerer Betrachtung von dieser vermeintlichen Leistungssteigerung übrig bleibt, wird uns gleich Wolfgang Kuebart von den Ingenieuren²² für den Kopfbahnhof erläutern. Anschließend spricht Eisenhart von Loeper, Rechtsanwalt, Mitglied der Juristen zu S21 und Sprecher des Aktionsbündnisses. Er erklärt uns die juristischen Konsequenzen, die sich aus dem fehlenden Nutzen ziehen lassen.

Aber bevor wir zu unserem Sachthema kommen, interessiert es Sie sicher, wie es weitergeht mit unseren Montagsdemos. Hier also ganz kurz zusammengefasst, was der große Ratschlag dazu am Samstag diskutiert:

Großer Ratschlag: Zukunft der Montagsdemos

Nun, zunächst die schlechte Nachricht: Den Stein der Weisen haben wir am Samstag leider nicht gefunden. Aber, und das ist die gute Nachricht, in einem Punkt sind wir uns alle einig: Die Montagsdemos gehen weiter!

Und in einem weiteren Punkt sind wir uns einig: Wir machen gemeinsam weiter!

Nun steckt der Teufel bekanntlich im Detail, das perfekte, alle glücklich machende, unumstrittene Montagsdemo-Konzept, den Stein der Weisen eben, haben wir nicht gefunden. Deshalb werden wir in den nächsten Wochen Schritt für Schritt Kompromisse finden müssen, um unsere Montagsdemo in unser aller Sinn zu gestalten. Uns allen ist bewusst, dass wir mit der Montagsdemo eine sehr wertvolle Institution geschaffen haben, die wir nicht durch leichtfertige Experimente beschädigen sollten. Auf der anderen Seite muss sich auch eine Montagsdemo weiterentwickeln damit sie lebt – eine schwierige Gratwanderung.



Aber das wird uns nicht davon abhalten, auch zukünftig gute Montagsdemos zu machen, auch wenn sie nicht immer ganz perfekt sind.

Ganz konkret geht es jetzt folgendermaßen weiter: Es gibt ein erfahrenes Demoteam, das erst einmal weiter macht, bis auf weiteres mit jeweils einer kurzen Kundgebung hier auf dem Marktplatz und anschließendem Demozug über den Schlossplatz zum Bahnhof. Dieses Demoteam hat am Samstag Verstärkung bekommen. Gleichzeitig gibt es eine neue Gruppe, die daran arbeiten, in Zukunft Demos in direkter Nähe zum Bahnhof anzubieten. Als neue Gruppe können sie das aber natürlich nicht von heute auf morgen stemmen. Beide Gruppen haben am Samstag gehört und aufgenommen, was uns allen wichtig ist. Das ist zum Teil sehr widersprüchlich, aber beide Gruppen sind und bleiben in Kontakt um gemeinsam nach einem sinnvollen und realistischen Kompromiss zu suchen, der möglichst vielen Bedürfnissen gerecht wird.

Und alle zusammen bleiben wir oben!

Info-Reihe „Nachgefragt“

Wir haben letzte Woche von der erneuten illegalen Fällung eines Juchtaibaumes berichtet, Stichwort Juchtenkäferbaum Nr. 101. Inzwischen haben wir bei den Umweltministern Untersteller und Röttgen sowie bei Landwirtschaftsminister Bonde nachgefragt, welche Konsequenzen sie als verantwortliche Minister aus den Artenschutzverstößen der Bahn ziehen. In unserer Nachfrage geht es sowohl um ganz konkrete Konsequenzen: ein Gutachter Wurst hat nun schon zum zweiten Male offensichtlich falsche Gutachten geschrieben. Seine Gutachten dürfen nicht für weitere Artenschutzverstöße herhalten. Generell muss die Umsetzung des europäischen Artenschutz dahingehend verbessert werden, dass Konzerne wie die Bahn nicht weiterhin von Verstößen gegen den Artenschutz profitieren können.

Wir haben bei den zuständigen Ministern nachgefragt, welche Konsequenzen sie ziehen werden – und keiner von ihnen hat geantwortet! Das ist inakzeptabel und deshalb werden wir wieder und wieder nachfragen, bis wir eine vernünftige Antwort bekommen.

Info-Reihe „Wussten Sie schon ...?“

Wußten Sie schon,

welch wundersamen Verlauf die Fieberkurve der Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 im Laufe der Zeit nahm?– Und das, ohne daß sich die geplante Infrastruktur dabei veränderte?

Im Raumordnungsverfahren für einen modernisierten Bahnknoten Stuttgart berechnete Prof. Schwanhäuber 1997 für den Bedarf in der Spitzenstunde 32 bis 35 Züge. Man ging davon aus, daß der Regionalverkehr weiter abnehmen würde. Nur dem Fernverkehr bescheinigte man eine Zukunft.

Damit war ausgeschlossen, daß sich das Projekt selbst finanzierte und es störte, dass der Kopfbahnhof wesentlich mehr leisten konnte. – Für den Rückbau von Infrastruktur gibt es nämlich keine öffentlichen Mittel. So wurde 2002 die Leistungsfähigkeit neu berechnet: jetzt schaffte Stuttgart 21 ohne jegliche



Umplanung plötzlich doppelt so viele Züge wie der Kopfbahnhof – unter Anderem deswegen, weil letzterer mit 38 Zügen an seiner absoluten Leistungsgrenze sein sollte. Mit 76 Zügen in der Spitzenstunde bescheinigte man Stuttgart 21 damit eine fantastische Zukunftsfähigkeit.

Dieser Vorsprung schrumpfte 2006 vor dem VGH in einem neuen Gutachten von Professor Martin auf 51 Züge.

Im Faktencheck im Herbst 2010 blieb davon ein konflikträchtiger Fahrplan mit 44 Zügen übrig, der mit einem gleichzeitigen Ausbau der Zulaufstrecken auf 60 Züge pro Stunde ausbaubar sein sollte. Daß dies nicht stimmte, wurde so offen-sichtlich, daß ein Stresstest vereinbart wurde.

Man einigte sich auf ein Leistungsziel von 49 Zügen, das im Sommer 2011 vom Gutachterbüro SMA bescheinigt wurde. Doch dabei blieb es nicht. Die Gruppe um Dr. Engelhardt stellte fest, dass die Zugzahl nur erreicht wird, wenn man es mit den Bahnrichtlinien (zum Beispiel der Nr. 405) nicht so genau nimmt. Zusätzlich wurde gerade bewiesen, dass durch einen Softwarefehler im Simulationsprogramm eine um 2 bis 3 Züge zu hohe Leistungsfähigkeit vortäuscht wird. Wenn man eine gute Betriebsqualität erreichen will landet man real bei 32 bis 34 Zügen für Stuttgart 21. Nachzulesen ist das bei wikireal.org.

Wir erinnern uns: letztes Jahr haben wir mit Spendengeldern die Leistungsfähigkeit unseres Kopfbahnhofs einschließlich des gesamten Stuttgarter Bahnknotens nachrechnen lassen. Mindestens 50 Züge kamen dabei heraus, die im Auftrag des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur von der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg geprüft und wenige Tage vor der Volksabstimmung amtlich bestätigt wurden. 56 Züge sind es bei geringfügigen Erweiterungen.

Ein weiterer Ausbau ist problemlos möglich. Oben bleiben!

Parkschützer-Rede zur Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs: „50 ist mehr als 49“

Stuttgart 21 bringt großen Schaden und keinen Nutzen! Egal, ob man nun diesem dubiosen Stresstest der Bahn glauben mag oder nicht, mehr als 49 Züge in der Stunde wird der geplante Tunnelbahnhof nie abfertigen können. In unserem Kopfbahnhof könnten schon heute problemlos 50 Züge pro Stunde fahren. Mit minimalem Aufwand wäre auch noch deutlich mehr möglich. Aber egal, selbst geschunden und verstümmelt, wie er dasteht, kann unser Kopfbahnhof mehr als dieser Tunnelbahnhof je leisten könnte! 50 ist mehr als 49! So simpel ist das, das sollte selbst ein Verkehrsminister verstehen, eine Physikerin in Berlin erst recht.

Herr Minister Hermann, Ihr Ministerium hat prüfen lassen und bestätigt: 50 Züge in der Stunde schafft der Kopfbahnhof allemal. Ist Ihnen nicht aufgefallen, dass 50 mehr ist als 49? Warum bestehen Sie nicht darauf, dass Ihr Kollege, der zuständige Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer, Konsequenzen zieht und diesen nutzlosen Bau stoppt? Hat das die SPD verboten, genauso wie Nils Schmid verboten hat, dass Ihr Ministerium nicht nur intern, sondern auch öffentlich feststellt: 'Der Stresstest ist nicht bestanden.'? Genauso wie die SPD durchgesetzt hat, dass die Bahn viel mehr Bäume fällt als sie eigentlich wollte? So, wie die SPD durchgesetzt hat, dass die Bahn Bäume fällt, die dem Projektablauf noch lange nicht im



Wege gestanden wären? So, wie die SPD mit dem magischen Wort 'Koalitionsbruch' unterbunden hat, dass Bahn und Projektgegner sich auf den Kompromissvorschlag von Prälat Klumpp einigen?

Herr Minister Hermann, wir wünschen uns eine starke grüne Regierung, nicht eine Schar von Hofdienern für die SPD! Sie und Ihr Ministerium wissen, dass der bestehende Kopfbahnhof leistungsfähiger ist als der geplante Tunnelbahnhof. Für eine Verschlechterung unserer Infrastruktur darf kein öffentliches Geld ausgegeben werden! So steht es in unserem Grundgesetz und dieses Grundgesetz wird auch nicht durch eine Volksabstimmung außer Kraft gesetzt. Ziehen Sie also die Konsequenzen und vor allem, sorgen Sie dafür, dass der zuständige Bundesverkehrsminister Ramsauer die Konsequenzen zieht und diese Verschlechterung der Bahninfrastruktur für ganz Baden-Württemberg unterbindet – so wie es seine Pflicht und Aufgabe ist.

Es kann nicht angehen, dass CDU und SPD entgegen Recht und Gesetz öffentliches Gut zerstören, oder durch die bundeseigene Bahn zerstören lassen, nur um den Grünen zu schaden, nur um sich selbst einen Vorteil für den bevorstehenden Bundestagswahlkampf zu verschaffen. Es kann nicht angehen, dass Angela Merkel und Nils Schmid die eigenen Probleme kaschieren, indem sie 'unter Grüner Führung' öffentliche Infrastruktur kaputt machen – zu Lasten der Steuerzahler und zu Lasten der Bahnfahrer in ganz Süddeutschland. Alles zerstört – aber die eigene Machtbasis gesichert ... Toll Frau Merkel; aber das kann nicht die Maxime ehrlicher Politik im Interesse der Bürger sein!

Rede von Rechtsanwalt Dr. Eisenhart von Loeper, Mitglied der Juristen zu S 21, Sprecher des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21

DER STRESSTEST: Für die Wahrheit und das Wohl des Landes?

Liebe Anwesende, Mitbürgerinnen, Mitbürger,

mit dem Thema Stresstest geht es mir zuerst um unsere Standortbestimmung und dann um die Frage, wieweit sich die Bahn, Stadt und Land an der Wahrheit und am Wohl des Landes orientieren.

- (1) Ja, wir haben schmerzliche Niederlagen erlitten. Aber der Große Ratschlag der Bürger- und Demokratiebewegung zeigte vorgestern erneut: Wir sind trotz des Erlittenen nicht entmutigt, sondern stark im Kommen.

Da ist die Volksabstimmung, über deren Gültigkeit erst noch der Staatsgerichtshof zu entscheiden hat. Das Ergebnis der Abstimmung taugt wirklich nicht als Totschlagargument, um den Sach- und Rechtsfragen von S 21 auszuweichen. Und zur Methode der Abstimmung: Jeder gute Demokrat sollte sich mit uns gegen die unerhörte Wählertäuschung wehren über Ausstiegskosten von 1,5 Mia. € und gegen die massiv pflichtwidrige Einmischung von Amtsträgern vor der Abstimmung, wie es OB Schuster tat.

Der Abriß des Kulturdenkmals des Südflügels wäre nur nach Genehmigung aller Planabschnitte gerechtfertigt gewesen. Und sehr viele fühlen sich tief verletzt durch die Zerstörung des mittleren Schloßgartens. Wir haben das uns Mögliche gegen diesen Irrsinn getan, vom Widerstand vor Ort bis zum vergeblichen Aufruf an die Landesregierung, bis zu gerichtlichen Eilverfahren. Das Wohl des



Landes und seiner Bürger haben die S 21-Verantwortlichen schwer beschädigt, mitten im Herzen dieser Stadt.

- (2) Warum? Das Projekt S 21 gehörte nie zum Bedarfsplan des Bundes. Nur Frau Merkel und Herr Ramsauer decken das offiziell so bezeichnete eigenwirtschaftliche Projekt.

Die Bahn kassiert von der Stadt den Verkaufserlös für das Gleisfeld und die Zuschüsse von Land und Stadt in Milliardenhöhe.. Die bundeseigene Bahn strebt skrupellos nach diesem Profit, nicht nach dem Gemeinwohl:

Sie behauptet deshalb , sie habe den vereinbarten Stresstest für 30 % Leistungszuwachs des Tiefbahnhofs bestanden. Das ist wahrheitswidrig und verstößt massiv gegen das Wohl des Landes. Ich beschreibe Ihnen dies mit zwei Schwerpunkten:

Erstens: Wie Sie wissen, bescheinigt der Test der Schweizer Firma SMA für S 21 die Kapazität von 49 Zügen in der Stunde - bei Nichterfüllung der geforderten guten Qualität. Damit unterschreitet S 21 bereits die heutige Leistungskapazität des Kopfbahnhofs. Denn die landeseigene Nahverkehrsgesellschaft hat das Gutachten Vieregge/ Rösler bestätigt, wonach K 21 in der Spitzenstunde 50 Züge, bei besserer Signaltechnik nach Zuffenhausen sogar 56 Züge Leistung erbringt. Somit bedeutet S 21 einen ungenehmigten, nach § 11 AEG gesetzwidrigen Rückbau der Verkehrsinfrastruktur der Bahn.

Zweitens: Der neuerdings von Heiko Frischmann aufgedeckte Softwarefehler in der Computersimulation der Programmierfirma verkürzt die zu erwartende Leistung von S 21 auf etwa 46 Züge. Darüber hinaus weisen die sehr weitreichenden wissenschaftlichen Untersuchungen der Internetplattform WikiReal, Dr. Engelhardt, bis heute nicht widerlegte massive Mängel des SMA-Tests nach mit dem Ergebnis : Die Kapazität des achtgleisigen Tiefbahnhofs liegt nur bei etwa 32 Zügen in der Spitzenstunde. Das entspricht nahezu einem bahneigenen Gutachten von 1997 mit sogar nur 30 Zügen Leistung für S 21, wie Ing. Heydemann heute aufgedeckt hat. Das ist wirklich der Hammer: Die Bahn leistet weniger als die Hälfte dessen, was sie anlässlich der Schlichtung täuschend versprochen hat: Nicht 50 Züge plus 30 % wären 65 , sondern nur 32 Züge.

Die Infrastruktur des Hauptbahnhofs würde zudem verschlechtert durch ein extrem gefährliches Gefälle mit sechs Metern Höhenunterschied innerhalb des Tiefbahnhofs und einem verfassungswidrig fehlenden Gefahrenschutz für Behinderte und bei Brand.

- (3) Auch die Stadt Stuttgart hat eine Art Stresstest beim Bürgerbegehren nicht bestanden:
Sie hatte mit einem vorbefasst befangenen Gutachter unzulässig auf die Entscheidung des Gemeinderats Einfluss genommen. Und sie hat das Verfahren seither verschleppt, so dass beim Verwaltungsgericht Stuttgart die Untätigkeitsklage erhoben wurde. Ein Oberverwaltungsrichter a.D. hat darin die Verfassungswidrigkeit der Mischfinanzierung von S 21 auf 45 Seiten hervorragend begründet.
- (4) An der verfassungswidrigen Mischfinanzierung dürfte S 21 für die Stadt und das Land scheitern. Nur kann solche mangelnde Planrechtfertigung noch auf Jahre hinaus Behörden und Gerichte beschäftigen.



Wir verlangen deshalb vom Land eine kluge vertrauensbildende Politik, die begründeten Einwände gegen den Stresstest jetzt ernst zu nehmen, weil es keine andere Wahl gibt:

- a) Der Verkehrsminister für Infrastruktur kann doch keinesfalls deren gesetzwidrige Verschlechterung zulassen.
- b) Und ein Finanzminister darf weder die wissenschaftlichen Fakten leugnen noch ihm anvertraute Finanzen zum Schaden des Landes veruntreuen. Das wäre unvergleichlich schlimm und strafbar.

Darum für die Wahrheit, für das Wohlergehen OBEN BLEIBEN

