

Werner Sauerborn
Montagsdemo 2. April 2012 (Moderation & Beitrag)

Anrede, Begrüßung

Das Aktionsbündnis veranstaltet und finanziert diese Montagsdemo. Ich denke, Ihr werdet keinen großen Unterschied z.B. zur letzten Montagsdemo bemerken. Hauptsache wir sind uns in den Grundlinien einig: Montagsdemos bleiben!

Was auch bleibt ist der Bezug zum Bahnhof. Deswegen ziehen wir auch heute wieder im Anschluss zum Bahnhof. Und auch dem Schlossgarten müssen wir uns vorsichtig wieder nähern.

Die Wunde, die die Bahn-Vandalen uns geschlagen haben, schmerzt, und Wunden berührt man ungern. Aber wenn wir Bahnhof und Schlossgarten vor weiterer Zerstörung schützen oder am Ende wiederherstellen wollen, können wir uns nicht auf Dauer abwenden. Wir müssen wieder hin.

Einen mutigen Anfang haben Parkschützer mit den Tausend Samenbomben, „Guerilla-Gardening“, gemacht. Und Peter Grohmanns Schimpfe auf eine der letzten Montagsdemos, der Bauzaun sei so leer, haben sich auch schon einige zu Herzen genommen.

Wenn man der letzten Woche ein Motto geben wollte, könnte sie als Woche der Scheinheiligkeit laufen:

So regt sich Roland Pichler am Mittwoch in der Stuttgarter Zeitung über Hilfen für die Schleckerfrauen auf. Das sei eine Vergeudung von Steuergeld. Das schreibt *die* Stuttgarter Zeitung, deren Köpfe jahrelang geradezu kampagnenmäßig mit S21 einer der maßlosesten Vergeudungen von Steuergeld das Wort geschrieben haben und auch jetzt eine aufklärende Berichterstattung beim Stresstestbetrug verweigern. Die kein Problem damit haben, dass wir Steuerzahler immer weiter in eine Situation der Erpressbarkeit geraten, je mehr Fakten geschaffen werden.

Es weiß doch jeder, dass Züblin und Hochtief bei dem jetzigen Kostendruck die Aufträge nur übernommen haben, weil sie uns später à la Elbphilharmonie abzocken können. *Das* ist milliardenschwere Steuerverschwendung, und nicht die wenigen Millionen, die jetzt den 11.000 Schleckerfrauen vorenthalten wurden.

Kula Singh, die Stuttgarter Betriebsratsvorsitzende von Schlecker und mit ihr viele ihrer Kolleginnen haben uns im Kampf gegen Stuttgart 21 unterstützt. Liebe Kula, falls Du auch heute wieder unter uns bist: viel können wir von hier aus nicht für Euch tun, aber Du kannst davon ausgehen, dass diese Ungerechtigkeit und Scheinheiligkeit ein Grund mehr für uns ist, im Kampf gegen dieses perverse Projekt nicht nachzulassen.

Bigott und scheinheilig ist auch, was wir letzte Woche zum Thema Bürgerbeteiligung gelesen und erlebt haben. Herr Turner, CDU-Kandidat im OB-Wahlkampf will auf die Bürgergesellschaft zugehen, anerkennt wie unser Protest die Stadt verändert habe. In dem

er ihn aber zur Geschichte erklärt, will er ihn, ganz der Trickser und Werbeprofi, unwirksam machen. Herr Ramsauer stellt in Berlin ein Handbuch Bürgerbeteiligung bei Großprojekten vor, und die SPD singt im Bundestag das hohe Lied auf neue Partizipationsformen, verspricht mehr Ehrlichkeit. Und immer der Bezug zu S 21!

Und hier vor Ort, wo sie das alles praktizieren könnten, bügeln sie jede Bürgerbeteiligung im Ansatz ab. Nach der Verweigerung des Bürgerbegehrens von 2007 haben CDU und SPD auch das zweite Bürgerbegehren vom letzten Frühjahr gegen Grüne und SÖS/Linke blockiert, für das Zehntausende Stuttgarter unterschrieben hatten, so dass die Vertrauensleute des Bürgerbegehrens jetzt mühsam gegen die Stadt beim Verwaltungsgericht Stuttgart klagen müssen.

Oder was uns Grün-Rot und Frau Erler. Ihres Zeichens „Staatsrätin für Bürgerbeteiligung“ auf den Fildern anbieten – eine Farce: keinerlei Einfluss auf den Rahmen, den Verlauf, die Tagesordnung, die Teilnehmer, die Auswahl des Moderators und erst recht nicht auf das Ergebnis. Da waren wir selbst bei der Geißler –Schlichtung schon Meilen weiter.

Angesichts von soviel Heuchelei war die Rede von Sabine Leidig, verkehrspolitische Sprecherin der Linken am Donnerstag vor dem Bundestag Balsam für die Seele. Harte Kost und schwer zu ertragen für die Berliner S21-Freunde, vor dem Hohen Haus von Stresstestbetrug, Softwarefehlern und Rückbauplänen der Bahn hören zu müssen. Auch hier Störungen und ständige Zwischenrufe, das Volk habe doch entschieden.

Wenn alles mit rechten Dingen zugegangen ist, warum ist die Volksabstimmung dann ein Argument gegen die Wahrheitsfindung? Warum behindert Kretschmann eine neutrale Begutachtung des Stresstests? Warum gehen die hiesigen Leitmedien den Vorwürfen nicht nach? Wenn entgegen allen Versprechungen S21 ein massiver Rückbau des Bahnverkehrs ist, da müsste das journalistische Adrenalin doch nur so einschließen!

Weil viel auf dem Spiel steht für die Herrschaften!

- Klar wäre dann: das Volk hat unter falschen Voraussetzungen abgestimmt. Auch Befürworter von S21 würden sich hintergangen fühlen. Einen Rückbau wollten auch sie nicht.
- Klar wäre dann: der Schlossgarten musste umsonst dran glauben
- Klar wäre dann: mit der Volksabstimmung sollte nicht der Letztentscheid des Volks eingeholt, sondern die Koalition gesichert werden. Sicher: Grün-Rot ist besser als Mappus, aber eine Koalition, deren Existenz auf einem solchen Betrug aufbaut hat ... kurze Beine.

Machen Sie lieber reinen Tisch, Herr Kretschmann! Der Stresstest war eine Täuschung von vorn bis hinten. Der Kostendeckel ist längst durchbrochen. Auch heute wieder Verzögerungen und Kostensteigerungen um mindestens 80% bei den SSB-Kreuzungen, bevor überhaupt angefangen wurde.

Und Winne Hermann: Du kannst doch nicht alles vergessen haben. Jetzt raus aus der Deckung, das neutrale Gutachten zum Stresstest beauftragen!
 Du weißt doch: wer sich aus dem Fenster lehnt kriegt Gegenwind. Aber auch Rückenwind! Und das sind wir und das versprechen wir Dir!

Und bitte setzt Dich auch mit dem auseinander, was uns jetzt Hans Heydemann von den Ingenieuren²² unter der Rubrik „Wussten Sie schon?“ berichtet:

Redebeitrag Hans Heydemann: **30 Züge - Rückbau war geplant!**

Wie dringen wir durch mit diesen wichtigen Infos? Wie die gläserne Decke der Infoblockade durchbrechen?

- ein Stück Gegenöffentlichkeit sind unsere Demos und Veranstaltungen. Das kriegen schon mal einige Tausend mit. Je mehr wir sind, desto schwerer wird es fallen, uns tot zu schweigen.
- Wir haben das Netz – eine starke und freie Plattform der Gegenöffentlichkeit.
- Und wir haben demnächst in Stuttgart OB – Wahlkampf – eine große Chance, das Thema S 21 wieder nachdrücklich auf die TO zu setzen. Das sollte unser gemeinsames Ziel sein.
- Ansonsten sollten wir mit der größtmöglichen Toleranz anerkennen, dass es unterschiedliche Sichtweisen zur OB Wahl gibt.

Das Aktionsbündnis wird sich nicht für oder gegen einen Kandidaten/in festlegen, aber es wird sie in die Mangel nehmen. Sie sollen sagen, was sie als OB gegen S 21 machen würden. Und das ist eine ganze Menge. Natürlich kann kein OB angesichts der Mehrheiten im Gemeinderat das Projekt einfach stoppen. Aber er hat eine politische Stimme mit Gewicht. Die kann alles wegschweigen, wie die von Kretschmann oder die kann erhoben werden.

Daran werden wir die KandidatInnen messen. Dann wird sich die Spreu vom Weizen trennen und wir können unsere Entscheidung treffen.

Z.B. werden sie die Frage beantworten müssen: was werden Sie tun, damit nicht S 21 dem Nah- und Regionalverkehr die Luft abdreht? Bevor dazu Klaus Arnoldi redet, hier noch Termine und Infos. Die Erfreulichsten zuerst:

Hannes und seine Frau Nadine sind Eltern geworden! Allen dreien geht es gut. Glückwunsch von hier! Ansonsten wollen wir sie auch nicht stören, aber natürlich brauchen wir Hannes weiter im Widerstand und im Aktionsbündnis. Aber wir werden respektieren, dass er jetzt aktiver Vater ist und Politik und Familie vereinbaren muss!

Und auch sonst geht's aufwärts:

Im **Mahnwachengärtchen** wächst und sprießt es: Blümchen und Salate müssen gewässert werden, bitte bringt wieder flaschen- oder kanisterweise Wasser mit für den Tank hinter der Mahnwache!

Auch die Radler juckt es: ab der nächsten Montagsdemo (in 14 Tagen!) gibt es vorab wieder eine angemeldete **Radldemo**: 17.45h ab Feuersee. Radldemos haben einen großen Aufmerksamkeitswert, stören den Verkehr wenig und machen Spaß – vor allem der Heldenempfang beim Einlauf dann auf dem Marktplatz.

Das nächste **Parkgebet** ist am Donnerstag, 5.4., 18.15 Uhr beim Feldahorn Nähe Biergarten. Der Termin wurde versehentlich noch nicht angekündigt.

Unterschreibt weiter fleißig die **Stuttgarter Erklärung**, unser Bekenntnis zur Fortsetzung des Widerstands. Wir wollen bald die 10 000 erreichen. Listen hier und an der Mahnwache.

Am **Karfreitag** um 20h gibt's in den Wagenhallen **Musik für die Bäume** mit Büdi Siebert, Stefan Carisius, Karsten Hoppe, Ellen Ritz u.a.

KarSamstag 13h Lautenschlagerstraße. **Ostermarsch**. Abschluss 14.30.Uhr Schlossplatz

Und: Je mehr ihr **spendet**, desto weniger müssen Parkschützer oder diesmal das Aktionsbündnis zuschießen, desto mehr haben wir für die anderen Aufgaben des Widerstands!

Klaus Arnoldi, stv. Vors. des VCD BaWü und für diesen im Aktionsbündnis.

Thema: *S21 – Regionalverkehr im Würgegriff*

S21 nach der Volksabstimmung

Liebe Freunde des Kopfbahnhofs,

die Befürworter von Stuttgart 21 hätten gerne, dass wir nach der Volksabstimmung aufhören sollen mit Demonstrieren. So als hätten wir kein Recht mehr, gegen dieses Wahnsinnsprojekt zu protestieren.

Noch ist Stuttgart 21 nicht gebaut. Das Aktionsbündnis wird sich nicht auflösen, und es ist wichtig, dass es eine kritische Öffentlichkeit gibt, die dieses Wahnsinn weiter beobachtet. Und dazu gehören auch Demonstrationen und andere Formen des Protests.

Wir müssen immer wieder daran erinnern, dass Stuttgart 21 kein Projekt des Bundesschienenbaugesetzes ist, sondern ein rein privatwirtschaftliches Projekt der Deutschen Bahn und der CDU-nahen Wirtschaftskreisen in dieser Stadt.

Stuttgart 21 ist ein städtebauliches Projekt, kein Bahnprojekt. Die Bahn soll nur im Untergrund verschwinden, damit oben ein neues Stadtviertel gebaut werden kann. Aber was gut für den Städtebau ist, ist nicht gut für den Schienenverkehr und nicht gut für die Reisenden.

Auch wenn wir das Ergebnis der Volksabstimmung hinnehmen müssen, so wird doch mit der Volksabstimmung aus einem Murksprojekt über Nacht kein gutes Bahnprojekt.

Die vielen Mängel von Stuttgart 21 sind nicht beseitigt.

Ich nenne nur

- die zu geringe Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21
- Die Sicherheitsmängel im Bahnhof – die zu schmalen Bahnsteige
- Das fehlende Notfallkonzept für die S-Bahn.
- der Murks auf den Fildern, den ja mittlerweile selbst die Bahn einräumt.

Zur Kostenentwicklung

Wir haben vor der Volksabstimmung gesagt, dass Stuttgart 21 schön gerechnet ist und für 4,5 Mrd. nicht zu haben sein wird. Und dass die schönen Versprechungen nach der Volksabstimmung bald Makulatur sein werden.

In der letzten Lenkungskreissitzung musste die Bahn eingestehen, dass Stuttgart 21 wieder 240 Millionen teurer wird.

Darin sind die Mehrkosten für die Verbesserung aus der Schlichtung noch nicht enthalten. Nach wie vor wird darüber gestritten, wer die 80 Millionen für die Nachbesserungen übernehmen soll.

Wir müssen aufpassen, dass die CDU und natürlich diese Baden-Württembergische SPD – unter dem Vorwand – wer mehr haben will, muss auch mehr bezahlen – nicht noch mehr Steuergelder für dieses Prestigesprojekt verschwendet.

Wir müssen lautstark demonstrieren, wenn die Bahn immer noch mehr Geld für Stuttgart 21 einfordert.

Wir müssen den grünen Ministerpräsidenten Kretschmann an sein Versprechen erinnern, dass das Land keinen Cent mehr als den vereinbarten Landesanteil in Stuttgart 21 zahlt.

MP Kretschmann hat dies immer wieder versichert, und daran sollten wir ihn und seinen Finanzminister Nils Schmidt immer wieder daran erinnern.

Stuttgart 21 schadet dem ganzen Land.

Der Bau von Stuttgart 21 geht zu Lasten des Ausbaus der Schiene und eines besseren Nahverkehrs. Erst kürzlich wurde bekannt, dass der Umbau des Mannheim Bahnknoten zurückgestellt werden muss, aus Kostengründen. Die zweite Ausbaustufe der S-Bahn Mannheim kann deswegen nicht gebaut werden. Mal sehen, wie es beim Ausbau der Gäubahn oder der Elektrifizierung der Südbahn sein wird.

Das Thema Kosten wird uns beim Regionalverkehr wieder einholen.

So will die Bahn jetzt die Preise für den Regionalverkehr – die Trassen- und die Stationspreise – massiv erhöht. Die DB-Regio will 12 Millionen Euro in diesem Jahr und 50 Millionen Euro im nächsten Jahr mehr vom Land für Stations- und Trassengebühren. Wenn die Bahn sich durchsetzt, müsste das Land 9 Millionen Zugkilometer – das sind mehr als 10 Prozent der Verkehrsleistungen - abbestellen.

Die Diskussion über die Abbestellungen von Zügen zu Zeiten, wo das Öl immer knapper und teurer wird und die CO₂-Emissionen ansteigen, ist aber die falsche Debatte.

Wir in Baden-Württemberg zahlen heute schon zu viel im Vergleich zu anderen Bundesländern für den Regionalverkehr. Wir könnten schon heute einen deutlich besseren Nahverkehr haben, wäre da nicht der Große Verkehrsvertrag, den die alte CDU-Landesregierung exklusiv mit der Bahn abgeschlossen hat, um Stuttgart 21 zu finanzieren. Hätte das Land den Regionalverkehr ausgeschrieben, dann könnte heute ein deutlich verbessertes Verkehrsangebot an Schienenleistungen im Land gefahren werden.

Dieser große Verkehrsvertrag von 2003 ist eine Altlast der CDU-Regierung und Stephan Mappus so wie der gescheiterte EnBW-Deal.

Wir fordern den Verkehrsminister Hermann auf, keinen Cent mehr an die Bahn zu überweisen.

Die Bahn verdient sich dumm und dämlich an den Trassengebühren. Bei der Bilanzpressekonferenz Ende März verkündete die Bahn, dass sie eine Milliarde Gewinn aus Trassen und Stationsgebühren und weitere 800 Millionen aus dem Regionalverkehr erwirtschaftet hat.

Den größten Teil ihres Gewinns erwirtschaftet die Bahn im Bereich Schienennetz und Nahverkehr – also in dem Bereich, der zur staatlichen Vorsorge zählt. Und anstatt diese Gewinn in Deutschland zur Reinvestieren – in den Ausbau der Schiene – in den Knoten Mannheim oder den Ausbau der Gäubahn, geht die Bahn hin, und kauft im Ausland immer mehr Logistikunternehmen auf, weil Grube den Ehrgeiz hat, der Welt größter Mobilitäts- und Logistikkonzern werden zu wollen – ein Weltkonzern.

Man hat den Eindruck, dass das – was der Schrempp beim Daimler nicht geschafft hat, will der Grube mit der Deutschen Bahn erreichen.

Die Privatisierung der Bahn ist ein Paradebeispiel für eine fehlerhafte neoliberale Politik des letzten Jahrhunderts. Die alte Bundesbahn wurde ständig wegen angeblich zu hohen Subventionen gezeißelt – die Deutschen Bahn AG ist heute eine Geldwaschmaschine, wo Steuergelder in privatwirtschaftliche Gewinne umgewandelt werden – und niemand regt sich darüber auf.

Deswegen sage ich hier nochmals:

Keinen Cent mehr für Stuttgart 21 und keinen Euro mehr für den Regionalen Schienenverkehr, die Bahn kassiert genug öffentliche Steuergelder – damit muss endlich Schluss sein.

Noch einen Punkt möchte ich ansprechen:

Wie geht es weiter auf den Fildern?

Das Planfeststellungsverfahren ist noch nicht eröffnet – und die Bahn und das Land haben eine öffentliche Beteiligung zugesagt.

Wir als Aktionsbündnis wollen uns an diesem Verfahren beteiligen.

Die Planungen auf den Fildern sind Murks. Ich erinnere nur an den Filderbahnhof, der 28 Meter unter der Erde liegt und an den Rückbau der S-Bahn im Flughafen auf ein Gleis.

Glücklicherweise haben die meisten den Unsinn eingesehen. Es geht also schon darum, wie man diese Planungen verbessern kann – zum Nutzen der Reisenden, nicht zum Vorteil der Baukonzerne. Das heißt kurz gesagt, bessere Umsteigebeziehungen zwischen S-Bahn und Fernbahn, bessere Orientierung für den Reisenden, weniger Tunnel und weniger Beton.

Der VCD wird hierzu Vorschläge ausarbeiten und in das Verfahren einbringen, - vorausgesetzt wir werden beteiligt.

Dieses ist uns bisher nicht zugesagt worden.

Aber wir werden uns nicht den Mund verbieten lassen, dann präsentieren wir die Vorschläge hier offen auf dem Marktplatz.

Wer, wenn nicht wir, achten darauf, dass verkehrliche Verbesserungen vorgenommen werden.

Wer, wenn nicht wir, achten darauf, dass die Kostenobergrenze eingehalten wird und Stuttgart 21 nicht ein Fass ohne Boden wird.

Und in diesem Sinne sage ich Euch:

Oben Bleiben

Klaus Arnoldi/VCD

Hans Heydemann, Ingenieure 22 / Rede Montagsdemo 2. April 2012-04-01 30 Züge - Rückbau war geplant!

Wie schon berichtet, haben wir Ingenieure22 ein Gutachten zur „Personenstrom-Analyse“ ausgewertet, in dem die Bahn selbst 1997 für den Tiefbahnhof 30 Züge je Stunde in der Hauptverkehrszeit vorgibt. Die Bahn plante also von Anfang an einen Rückbau des Eisenbahnknotens Stuttgart!

Verkehrsminister Hermann hat zugesichert, das werde überprüft. Darauf hin schrieb das MVI:

„...Nach Rücksprache mit der Fachabteilung im MVI ist dazu zu sagen, daß die Analyse sich lediglich auf die Infrastruktur des Bahnhofs (Treppen, Aufzüge, Bahnsteige) bezieht und dabei ein Personenaufkommen von 30 Zügen zugrunde legt...“

Ist das die ganze vom Verkehrsminister **zugesicherte Prüfung**?

Eine Personenstrom-Analyse zur Bemessung von Bahnsteigen, Treppen, Aufzügen macht doch nur Sinn, wenn die **maximalen Personenströme** zugrunde gelegt werden. Diese sind aber **unmittelbar abhängig** von der **maximalen Zugzahl** in der **Spitzenstunde** – **das ist doch wohl nachvollziehbar!** So schreiben das auch die **Regeln zur Bemessung von Flucht- und Rettungswegen** vor.

Aus 30 Zügen je Stunde ergibt sich eine bestimmte Anzahl von Personen-Bewegungen im Bahnhof, für die dieser ausgelegt sein muß! Erhöht sich die Zahl der Züge – etwa um 63 % auf jene 49 Züge, wie von der Bahn im Streßtest behauptet – so erhöht sich selbstredend auch der Personenstrom im gleichen Maße, und der Bahnhof wäre viel zu klein, um die größere Masse an Fahrgästen zu bewältigen - es sei denn, die über 30 hinausgehenden Züge würden alle leer fahren.

Welchen Grund also sollte die Bahn 1997 gehabt haben, dem beauftragten Gutachter eine **viel niedrigere Zugzahl anzugeben als tatsächlich geplant** war? Dafür wird die Bahn die Erklärung schuldig bleiben! Dazu schweigen die Herren in der Fachabteilung des MVI; Projektsprecher Dietrich sagt lieber gar nichts, und Bahn-Technikvorstand Kefer verweist auf SMA, die doch gar nichts mit dieser Vorgabe der Bahn von 1997 zu tun haben.

Schweigen ist auch eine Antwort. Damit ist erwiesen: der **8gleisige Tiefbahnhof war von Anfang an für eine Leistung von lediglich 30 Zügen in der Spitzenstunde ausgelegt!** Das bedeutet Rückbau, denn der bestehende Kopfbahnhof bewältigt 50 Züge je Stunde und ist mit geringem Kostenaufwand auf 56 Züge je Stunde erweiterbar, wie vom NVBW bestätigt. Selbst nach der Kappung von vier Gleisen wegen des eingebrochenen Gleisdachs erfüllt er immer noch seine Aufgabe problemlos – Leistungsreserven, die es im Tiefbahnhof nicht gibt.

In die gleiche Richtung geht das Schwanhäußer-Gutachten von 1997, das dem 8gleisigen Tiefbahnhof eine maximale Leistungsfähigkeit von 32 bis 35 Zügen und eine obere Grenzleistung von 39 Zügen je Stunde bescheinigt. Auch dem PFB 1.1 liegt diese Zugzahl zugrunde.

Die 49 Züge des Stresstests sind hochmanipuliert und eine unerhörte Täuschung der Öffentlichkeit!