



## Zetsche warnt vor [...] Protesten

Der Daimler-Vorstand und seine Sorgen um den öffentl. Transport

■ Seite 04

## „Alle Fakten auf den Tisch“

Ergebnisse des Faktenchecks in Stichworten

■ Seite 05



Foto: Martin Storz

## K21 hat den Stresstest bestanden, S21 ist durchgefallen

Das ist das Ergebnis des Faktenchecks



Foto: Roland Hägele

Interview mit Gangolf Stocker (SÖS) und Hannes Rockenbauch (SÖS), geführt von der Stadt.Plan-Redaktion.

Redaktion: Aufregende Wochen liegen hinter uns. Mehr als 80 Stunden Faktencheck zu Stuttgart 21 wurden im Fernsehen übertragen. Wie bewertet ihr das Ergebnis?

> **Gangolf Stocker:** Wir konnten vor aller Öffentlichkeit beweisen: Kopfbahnhof 21 ist machbar. K21 ist leistungsfähiger, ökologischer und kostengünstiger. K21 bedroht das Mineralwasser und das Stadtklima nicht. K21 erhält den Bonatz-Bahnhof

und unseren Park. Und was ist mit Stuttgart 21? S21 ist nach 15 Jahren Planung immer noch ein leeres Versprechen. Obwohl die Bahn AG ihre Zahlen in den Verhandlungen mehrmals nachbesserte. Am Ende steht fest: bei gleicher Qualität schafft S21 gerade mal so viele Züge wie der heutige Kopfbahnhof. Nur der modernisierte Kopfbahnhof kann Kapazitätssteigerungen verlässlich und pünktlich garantieren. Mit einem Komfort und einer Sicherheit für alle Reisenden, die der Kellerbahnhof nie leisten kann. Stuttgart 21 ist unsicherer, nicht barrierefrei, verschlechtert das Stadtklima und ist als Knotenpunkt für einen integralen Taktfahrplan untauglich.

So wie sich Heiner Geißler äußerte, könnte man glauben, beide Seiten hätten seinem Spruch zugestimmt.

> **Hannes Rockenbauch:** Es war keine Schlichtung und wir haben keinem so genannten Schlichterspruch zugestimmt. Es war zum Schluss ein

Geißler-Entscheid. Das Aktionsbündnis lehnt ihn ab und fordert weiter den Projektstopp, sowie eine Abstimmung der Bürgerinnen und Bürger über S21. Meine Hauptkritik: Geißler hat versucht, das Volk zu entmündigen – damit hat er den Grundkonsens gekündigt: Wir wollten Demokratie und bekamen einen so genannten Schlichterspruch. Damit hat Geißler seine Kompetenz überschritten.

> **Gangolf Stocker:** Für uns stand im Vordergrund, dass wir das „best geplante Bauprojekt aller Zeiten“ als unausgereiften Murks entlarvt haben. Heiner Geißler verlangt in seiner Zusammenfassung Nachbesserungen, die gar nicht umsetzbar sind. Wenn sich dadurch das Projekt verzögert und der Preis steigt, soll er halt seine Entscheidung verkünden, haben wir gedacht.

Was prompt als Zustimmung verkauft wurde. Viele denken jetzt, der Streit um S21 sei vorbei, die Gegner hätten sich mit der Bahn |Seite 2|

| von Seite 1 | geeinigt, S21 wird gebaut. Viele befürchten, dass damit die Luft raus ist und große Demonstrationen vorbei sind.

> **Hannes Rockenbauch:** Das glaube ich nicht. Die Demonstrationen sind immer dann angewachsen, wenn es Anlass zur Empörung gab. Wenn Geheimdokumente veröffentlicht wurden, wenn auf der Baustelle etwas passiert ist. Und natürlich nach dem Schwarzen Donnerstag im Park. Als es um S21 ruhiger wurde, hat auch unsere Bewegung auf der Straße eine Pause eingelegt. Das war zu erwarten. Wir haben aber auch gesehen, dass sich viele neue Initiativen gegen S21 gegründet haben. Nach einer aktionsreichen Phase hat sich die Bewegung noch mehr organisiert und gefestigt. Wir sind jetzt besser vernetzt. Verschiedene Bücher sind erschienen, die neben dem Faktencheck unsere Inhalte stärken. Eine neue Etappe hat begonnen: Dieser Geißler-Entscheid ist ein Anlass zur Empörung, denn er ist eine Mogelpackung, ein Betrug. Man hält die Bevölkerung für dumm. Aber das ist sie nicht. Wenn der nächste Bauzaun aufgestellt oder Baum gefällt wird, sind mehr Menschen darauf besser vorbereitet als beim letzten Mal.

> **Gangolf Stocker:** Immerhin waren während des Faktenchecks auch die wichtigsten Bauarbeiten unterbrochen. Vor allem fanden keine Ausschreibungen und Auftragsvergaben statt. Die Bahn wollte schnell viele und möglichst teure Bauaufträge vergeben und damit die Kosten für einen Ausstieg in die Höhe treiben und S21 durch die Hintertür unumkehrbar machen. Das konnten wir verzögern.

Seht ihr das jetzt nicht zu rosig? Bei vielen Aktivisten haben wir Unverständnis und Empörung über dem Faktencheck und sein Ergebnis beobachtet.

> **Gangolf Stocker:** Nochmals: Niemand hat dem so genannten Schlichterspruch zugestimmt. Die Medien unterstützen uns jetzt diese Zustimmung, das ist eine bewusste Irreführung. Richtig ist aber auch: Wir hätten unsere Ablehnung viel deutlicher herausstellen müssen.

> **Hannes Rockenbauch:** Da haben wir auch die Rolle der Medien unterschätzt. Natürlich wurden täglich 8 Stunden Diskussion live gesendet. In den Nachrichten wurde aber von jeder Seite nur ein Satz zitiert. Am Ende mutierte dann der Geißler-Entscheid zum verbindlichen Schlichterspruch, der groß als Ergebnis herausgestellt wurde. Wie wir

in mühsamer Kleinarbeit die zentralen Argumente der Bahn pulverisiert haben, blieb der breiten Öffentlichkeit ebenso vorenthalten wie die peinliche Rolle unseres zukünftigen Ex-OB Schuster oder des Wirtschaftsministers Pfister.

Man hört, dass allein für den Bahn-Vorstand Kefer 17 Assistenten und Berater tätig waren. Da hattet Ihr doch von vorneherein keine Chance.

> **Hannes Rockenbauch:** Da waren uns die anderen hoffnungslos überlegen. Die hatten ganze Beratermannschaften, die jede Situation, Sitzung und jedes Interview durchstylen konnten. Wir waren dagegen am Ende der Verhandlungstage oft zu müde, um uns auch nur untereinander und mit unserer Basis noch vernünftig auszutauschen. Der Kontakt und die Rückkoppelung sind dadurch streckenweise verloren gegangen. Wir konnten zu wenige Anregungen von außen aufgreifen. Aber hätten wir deshalb aufgeben sollen?

> **Gangolf Stocker:** Ich kann das Wort Schlichtung nicht mehr hören. Es ging nicht um einen Kompromiss. Wir wollen S21 beenden, da gibt es keinen Kompromiss und leider wahrscheinlich auch keinen Frieden. „Alle Fakten auf

den Tisch“, hieß es am Anfang. Es ging um einen Faktencheck. Um mehr nicht.

Wäre es dann nicht besser gewesen, irgendwann aus den Gesprächen auszustiegen. Oder wie die aktiven Parkschützer, erst gar nicht teilzunehmen?

> **Gangolf Stocker:** Jahrelang haben wir gefordert, dass unsere Argumente ernsthaft angehört werden. Unsere Bewegung hat Bahn und Regierung an den Tisch gezwungen. Natürlich waren die Gespräche nicht auf Augenhöhe. Hätten wir sie deshalb nicht wahrnehmen sollen? Wer hätte uns dann noch ernst genommen?

> **Hannes Rockenbauch:** Zu welchem Zeitpunkt hätten wir denn aussteigen sollen? Gerade der letzte Tag war unser Bester. Die Bahn musste endlich zugeben, dass ihr Bahnhof die versprochene Leistung nicht bringt. Solange die Gespräche liefen, liefen sie für uns.

Dennoch wird der Geißler-Entscheid weithin als Legitimation und Durchbruch für S21 gesehen, wenn auch als S21 plus.

> **Hannes Rockenbauch:** Das Problem war und ist diese Umdeutung zum verbindlichen Schlichterspruch. Wir



\* FREI INS REIN PRAKTISCHE ÜBERSETZT: ES LEI



Wir wissen, Geißlers Auflagen sind nicht verwirklicht. Schon jetzt relativieren sie ihre Versprechungen, dem Schlichterspruch zu folgen. Stresstest - bestehen wir eh. Zusätzliche Gleise - werden nicht nötig sein. Wir fordern öffentliche Kontrolle über die Umsetzung des Schlichterspruchs. Dadurch zeigen wir: Er ist eine Mogelpackung. Diese Auseinandersetzung wird bestätigen: Der Tiefbahnhof kann nicht akzeptiert werden.

> **Hannes Rockenbauch:** Unsere Aufgabe ist es, die Meinungsführerschaft zurück zu erobern. Wir müssen die Diskussion mit unseren Themen bestimmen. Das heißt: Kopfbahnhof 21 ist das bessere Konzept, das hat der Faktencheck bewiesen. Stuttgart 21 Plus lehnen wir ab. Wenn die Bahn weiterbaut, werden wir die Empörung gegen die Missachtung ihrer eigenen Versprechungen auf die Straße tragen. Dann müssen wir eben die Bauarbeiten behindern und stoppen.

> **Gangolf Stocker:** Daneben dürfen wir die inhaltliche Arbeit nicht vergessen. Mit dem Faktencheck konnten wir unsere Argumente erstmals weit über Stuttgart aufs Land hinaus tragen. Da müssen wir weitermachen. Im ganzen Land müssen Informationsveranstaltungen zu S21 stattfinden.

Wie wird die Bewegung in Stuttgart weiter gehen?

> **Gangolf Stocker:** Die Bahn ist fest entschlossen, jetzt zu bauen. Vielleicht warten sie Weihnachten noch ab. Bis zur Landtagswahl werden sie aber nicht warten, denn die birgt immer noch ein gewisses Risiko für S21. Bis dahin will die Bahn durch Auftragsvergaben einen Ausstieg so teuer machen, dass S21 unumkehrbar ist. Und sie muss auf der Baustelle Tatsachen schaffen. Damit die Politiker trotz Mehrkosten bei der Stange bleiben und um uns zu zeigen, dass Widerstand zwecklos ist. Unser Widerstand wird sich vom Verhandlungstisch zurück auf die Straßen und vor die Bauzäune verlagern.

> **Hannes Rockenbauch:** Dabei hat der Faktencheck gezeigt, dass Widerstand keineswegs zwecklos ist. Das Volk lässt sich schlicht nicht wegschlichten. Die Demokratie können nur wir als Bürgerbewegung erneuern, das kann kein Geißler-Kult. Das ist eine spannende Aufgabe. Nach der Schlichtung ist die Auseinandersetzung wieder da gelandet, wo sie hingehört - in unsere Hände! Das Ergebnis des Faktenchecks schafft neue Klarheit: K21 hat den Stresstest bestanden, S21 ist durchgefallen. Der Widerstand geht weiter! |red|

## Wir wollten Demokratie und bekamen eine Beschlichtigung

1. Der Faktencheck wurde von der Protestbewegung erkämpft. Das war ein Erfolg. Obwohl unsere Verhandlungsdelegation nicht über die enormen Berater- und Stabteams wie Bahn und Regierung verfügte, führte die so genannte „Schlichtung“ zu einer Blamage für die Bahn: Wir konnten eindeutig nachweisen, dass unser Modell, der modernisierte Kopfbahnhof 21, dem Projekt Stuttgart 21 in allen Belangen überlegen ist. Kopfbahnhof 21 hat bereits den Stresstest bestanden. Stuttgart 21 ist nicht besser als der heutige Bahnhof. Geißlers Stuttgart 21 Plus dokumentiert so große Mängel und Risiken bei Stuttgart 21, dass das Projekt sofort eingestellt werden muss.

2. Unsere Delegation hat der Schlussklärung von Heiner Geißler nicht zugestimmt. Sie konnte sie nur zur Kenntnis nehmen.

3. Heiner Geißler sagt, ein Volksentscheid sei nicht zulässig. Und ersetzt ihn durch einen Geißler-Entscheid. Damit führt Geißler den ursprünglichen Demokratiegedanken des Faktenchecks ad absurdum. Der Faktencheck wurde so zu einer weiteren Entmündigung des Volkes.

4. Heiner Geißler fordert von der Bahn Nachbesserungen, die unsere Kernforderung, den Erhalt des Kopfbahnhofes, missachten. Die Nachbesserungen sind teilweise fachlich fragwürdig und undurchführbar. Wenn die Nachbesserungen als verpflichtend gemeint wären, müssten neue Planungen und Genehmigungsverfahren eingeleitet werden. Ein Baustopp bis dahin ist zwangsläufig. Heiner Geißler hat diesen Baustopp nicht gefordert und damit der Bahn freie Hand zum Weiterbau gegeben.

5. Zunächst versuchte die Politik mit der sanften Hochglanzbroschüren-Methode ihr Projekt durchzusetzen, es nützte ihr nichts. Dann mit der Prügelmethode von Mappus am 30.09.2010, ein Fiasko. Jetzt soll der Schlichterspruch zum Ziel führen. Wir sind um eine Erfahrung reicher: Wenn die Macht- und Rechthaber von „Befriedung“ und „Dialog“ reden, heißt das nicht, dass sie die beste Lösung für die Menschen und die Umwelt suchen. Sie wollen das Volk ruhig stellen, damit Profitinteressen verwirklicht werden können. „Lieber von Mappus geschlagen als von Geißler umarmt“, stand auf einem Demoschild. Das Wissen der Bevölkerung über das Milliardengrab Stuttgart 21 ist nicht auszulöschen. Sie lässt sich kein X für ein U vormachen. Unser Widerstand wird weitergehen. Nur wir Bürgerinnen und Bürger können den Bau des Wahnsinnsprojekts Stuttgart 21 verhindern.

Unsere Forderungen sind:

- Sofortiger Bau- und Vergabestopp
- Bürgerbefragung über Stuttgart 21 in Stuttgart
- Bürgerbefragung über die Neubaustrecke in Baden-Württemberg

|redaktion|

haben uns gefreut, was Geißler der Bahn alles ins Stammbuch schreibt, wie er ihr Projekt teurer macht und was er für Nachbesserungen verlangt. Aber wer gab ihm das Mandat dazu? Er war als Moderator bestellt. Nicht als Entscheider. Die Bürger sollen entscheiden. Nicht ein einzelner Mann, der sich 8 Tage lang Argumente angehört und manche sogar verstanden hat. Ein Geißler kann kein Volk ersetzen. Da ging er zu weit.

Sind die geforderten Nachbesserungen überhaupt möglich? Müssen die Bauarbeiten jetzt ruhen, bis neu geplant ist?

> **Gangolf Stocker:** Das Geißler-Diktat wird eine kurze Halbwertszeit haben. Wir unterstützen es nicht. Aber wir fragen: Wo ist der Platz für ein neuntes und zehntes Gleis zwischen Bonatzbau und LBBW? Wie wird die Gäubahn an den Bahnhof angebunden? Wie werden die Bäume erhalten? Wer soll die Mehrkosten durch Geißlers Vorschläge bezahlen? Wann können wir beim Stresstest für S21 zuschauen? Diese Fragen werden wir unermüdlich stellen. Bevor diese Fragen nicht beantwortet sind, darf nicht weitergebaut werden. Der Schlichterspruch hat S21 nur kurzfristig etwas Legitimation verschafft.

# Zetsche warnt vor „unlauteren“ Protesten

Der Daimler-Vorstand und seine Sorgen um den öffentlichen Transport

Gemeinsam mit anderen Konzernchefs hat Dieter Zetsche am 04.11.2010 bei einer Veranstaltung der IHK mächtig für Stuttgart 21 und die Mappus-Regierung getrommelt und vor den „unlauteren Zielen“ der Protestbewegung gewarnt.

Mit belastbaren Argumenten für Stuttgart 21 konnte er nicht aufwarten. So hat er z.B. vor einiger Zeit allen Ernstes vertreten, S21 sei wichtig, um Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu bringen. Davon ist inzwischen nicht einmal mehr bei der Bahn die Rede. Die plant keinen Güterverkehr auf der Neubaustrecke und hat das in der Faktenschlichtung zugeben müssen. Noch 1991 fuhren über die Filstalstrecke doppelt so viele Güterzüge wie heute. Und sie warten seit Jahren vergeblich auf die Güter, die Herr Zetsche und sein BASF-Kollege Hambrecht angeblich unbedingt von der Straße auf die Schiene verlagern wollen, wie sie im Interview mit der StZ am 27.11.2010 behaupteten.

Wer mit wachen Augen durch die Welt geht, weiß, warum Zehntausende auf Stuttgarts Straßen immer wieder „Lügenpack!“, skandieren und dabei nicht bloß die Mappus-Politik meinen. Tatsache ist: Daimler und die andern LKW-Hersteller betreiben massiven Lobbyismus für den Verkehr auf der Straße statt auf der Schiene. Schon Zetsches Vorgänger haben für den 6-spurigen Ausbau aller Autobahnen gekämpft. Den erwarteten 70%igen Zuwachs im Güterverkehr wollen Daimler und

andere Autolobbyisten in mehr verkaufte LKW, sprich Verkehr auf der Straße, umsetzen. Deshalb versuchen sie seit Jahren, in Berlin und Brüssel die Zulassung für teuer entwickelte Riesen-LKWs durchzusetzen, die so genannten Gigaliner. Verkehrsminister Ramsauer ist bereits vor der Autolobby in die Knie gegangen. Er will die Tests der Gigaliner in mehreren Bundesländern zulassen. Obwohl seriöse Studien zeigen, dass das zu 25% mehr LKW-Transport führen wird. Güterzüge produzieren pro transportierter Tonne auf einen Kilometer zwei Drittel weniger CO<sub>2</sub> als schwere Lastwagen. In Ramsauers Aktionsplan ist von einer Verlagerung auf die Güterbahn kaum noch die Rede. Prestigeträchtige ICE-Trassen verschlingen das Geld dafür. Auch die übrigen Argumente des S21-Befürworters Dieter Zetsche sind die Argumente des Auto-Lobbyisten, der sich für funktionierenden Bahnverkehr nicht besonders interessiert. Das hört sich z.B. so an: „Die Region braucht eine zeitgemäße Infrastruktur“, einen effizienten Bahnhof. Die Journalisten-Frage, ob die 8 Gleise im S21-Durchgangsbahnhof wirklich effizienter seien als 17 Gleise im gut funktionierenden heutigen Kopfbahnhof, die wollte Zetsche aber nicht beurteilen. Aha: besser mal möglichst nichts Genaues sagen, denn die Pro-S21-Argumente fallen ja ständig zusammen wie Kartenhäuser.

Etwas genauer wurde er dann doch noch, wo es um Politik geht: Bei der Bewegung gegen Stuttgart 21 gehe



Foto: Roland Hägele

Tom Adler bei der Demo am 04.12.2010

es nicht bloß um Park, Bahnhof und Tunnel. Sondern um „das diffuse Gefühl, dass die da oben machen, was sie wollen“. Wenn Massen auf der Straße solche lieb gewonnenen Verhaltensweisen der „Eliten“ in Frage stellen, kann das ein Konzernchef natürlich nicht gut heißen. Deshalb, so Dieter Zetsche, benötige das Land eine „handlungsfähige Demokratie“. Aha. Wie sich die von den Konzernchefs unterstützte Regierung Mappus das vorstellt, konnten wir im Schlossgarten am 30.09. erleben. | Tom Adler |

Tom Adler ist Betriebsrat bei Daimler-Benz Untertürkheim und Stadtrat Fraktionsgemeinschaft SÖS und LINKE



Foto: Roland Hägele

## „Alle Fakten auf den Tisch!“

Ergebnisse des Faktenchecks

### Das neue Herz Europas?

Für die Verkehrsplanung der Bahn spielen die „Magistrale“ und der „Lückenschluss“ zwischen Stuttgart und Ulm keine Rolle. „Der Begriff der europäischen Magistrale ist für die Wirtschaftlichkeit der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm und für die zu erwartenden Passagierzahlen irrelevant.“ (Bahnchef Kefer in der Schlichtung). Die Magistrale Paris-Bratislava war ein Werbebluff.

### Leistungsfähigkeit

Der Tiefbahnhof hat eine geringere Kapazität als der modernisierte Kopfbahnhof. Nach 15 Jahren Planung konnten die Planer erst im dritten Anlauf einen Fahrplänenwurf vorlegen, der die heutige Zugzahl im Berufsverkehr erreicht. Mit längeren Wartezeiten beim Umsteigen. Die hohe Störanfälligkeit des Tiefbahnhofs wurde nachgewiesen, auch weil stellenweise zwei Züge am selben Bahnsteig halten und Züge knapp hintereinander fahren.

### Engpass Filder

Auf den Fildern entsteht mit eingleisigen Strecken und niveaugleichen Kreuzungen ein Nadelöhr. Bei Unpünktlichkeit oder Störungen werden nachfolgende Züge blockiert. Dadurch kann der Verkehr im ganzen Land aus dem Fahrplan geraten.

### Güterverkehr

Die Bahn plant keinen Güterverkehr auf der Neubaustrecke. Aber um auf einen positiven Wert zu kommen, braucht sie für die fiktive Kosten-Nutzen-Rechnung Erlöse aus dem Güterverkehr. Die Bahn wirbt mit zusätzlichen Kapazitäten für Güterverkehr auf der alten Strecke durchs Filstal. Die sind nicht nötig, 1991 fuhren dort doppelt so viele Güterzüge wie heute. Für den Güterverkehr sind andere Strecken wichtig. Stuttgart 21 bindet die Mittel für deren Ausbau.

### Anbindung Flughafen

Flughafen-Chef Fundel erwartet 1,2 Mio. zusätzliche Fluggäste durch die Zuganbindung. Der Flughafen soll wachsen. Fundel will eine zweite Startbahn. An vergleichbaren Flughäfen (Düsseldorf, Leipzig) reduziert die Bahn ihr Zugangebot. In Echdingen soll nur alle zwei Stunden ein ICE halten. Viele Züge werden ohne Halt am Flughafen vorbeifahren.

### Notfallplan

Ein Notfallplan für Störungen in der



Foto: Roland Hägele

Aktion vor dem Stuttgarter Rathaus, nachdem die Bahn AG zum wiederholten Male nicht alle Fakten auf den Tisch legte.

S-Bahn existiert nicht. Umleitungsmöglichkeiten über die Gäubahn und Hbf-Oben entfallen. Für eine Umleitung der S-Bahn Richtung Flughafen/Filder bzw. Feuerbach müssten die Tunnels mit doppelten Signalsystemen ausgestattet werden. Das ist bisher weder geplant noch finanziert. Bei einer Störung endet die S-Bahn in Cannstatt, Feuerbach oder Vaihingen.

### Städtebau

Bei K21 kann der größte Teil der frei werdenden Bahnflächen sofort bebaut werden. Heute fehlt in Stuttgart Wohnraum. Bis 2020 wird ein Rückgang der Bevölkerung erwartet, ein Wohnungsbedarf ist dann fraglich.

Die Stadt versprach Bürgerbeteiligung und die Errichtung einer Bürgerstiftung zur Verhinderung von Grundstücksspekulation. Diese Bürgerbeteiligung hatten wir 1997 schon. Ihre Ergebnisse werden seither ignoriert. Kaufpreis, Verzinsung und Erschließungskosten der Grundstücke stehen heute schon fest. Wenn die Stadt billiger verkaufen will, müsste sie die Grundstücke subventionieren.

### Mineralwasser

Trotz aller Vorsorgemaßnahmen bleibt ein Risiko für das Mineralwasser. „Ein Risiko ist nur so lange theoretisch, bis der Ernstfall eintritt“ (H. Geißler). Die Bahn betreibt großen Aufwand zur Beherrschung von Baugrund- und Grundwasserrisiken, die bei K21 gar nicht erst entstehen.

### Schlossgarten

K21 erhält den Schlossgarten als Erholungsgebiet und Naturfläche. Auch die wichtige ökologische Funktion der Gleisflächen bleibt erhalten. Der Geißler-Entscheid lässt der Bahn die Hinter-

tür zum Fällen der Bäume. Ältere Bäume kann man nicht, wie versprochen, umpflanzen. Statt einer Parkerweiterung fordert der Geißler-Entscheid die Anlage von Schotterflächen auf dem ehemaligen Gleisgelände.

### Finanzierung

Wortreich erklärten die Wirtschaftsprüfer, dass sie eigentlich gar nicht prüfen konnten. Aus Zeitmangel konnten sie nur Auffälligkeiten untersuchen, die ins Auge springen. Fazit: Die Bahn kalkuliert „optimistisch“. Man könne verschiedene Sachverhalte durchaus „unterschiedlich interpretieren“. Die geforderten Nachbesserungen auf den Fildern und die Mehrkosten, die sich aus dem Geißler-Entscheid ergeben, sind noch nicht einkalkuliert. Die vorgesehenen Einsparungen sind von der Aufsichtsbehörde noch nicht genehmigt. Der Risikopuffer für Mehrkosten ist bereits verplant.

### Fazit

Stuttgart 21 ist schlecht geplant und nur machbar als Stuttgart 21 PLUS. Die Schwachstellen wurden durch die Kritiker aufgedeckt. Der Kopfbahnhof 21 erwies sich als das bessere Projekt. Heiner Geißler lehnte K21 lediglich aus politischen Gründen und wegen angeblich fehlender Planung ab. Mit Milliardenaufwand, ausufernden Zusatzkosten und gigantischer Baulogistik erhalten wir einen Tiefbahnhof Stuttgart 21 PLUS, der nur wenig mehr kann, als heute schon der Kopfbahnhof 20 leistet. Wozu dieser Aufwand? Wirkliche und sinnvolle Verbesserungen sind ebenso mit einem modernisierten Kopfbahnhof machbar. Preiswerter. Schneller. Mit weniger Risiko. Mit weniger Belastung für Menschen und Umwelt. | red |

## Tiefbahnhof:

Eine Innovation für Rollstuhlfahrer

Die heftige Kritik der S21 Gegner an der Neigung der Bahnsteige bestätigt: Ihre Voreingenommenheit versperrt den Blick auf den Fortschritt. Der Neigungswinkel von bis zu 16 Promille ist eine behindertengerechte Innovation und eine Reaktion auf die verkürzten Fahr- und Haltezeiten. Die reibungslose Abfertigung der Züge im Tiefbahnhof erfordert Haltezeiten von max. 2 Minuten. Rollstuhlfahrern mit Platzkarten wäre es nicht möglich, z.B. von Wagen 10 zu Wagen 1 (Bergfahrt) in dieser kurzen Zeit zu kommen. Im Tiefbahnhof wird deshalb am Zugangfang bei Wagen 1 am höchsten Punkt des Bahnsteiges ein gekennzeichnete Sammelplatz für Rollstuhlfahrer eingerichtet. Bei Stillstand des Zuges fahren die Rollstuhlfahrer los (Talfahrt), die Neigung des Bahnsteiges ermöglicht es, dass sie innerhalb einer Minute alle Wagen erreichen. Mit



Warnschildern werden die übrigen Bahnreisenden darauf hingewiesen, dass Behinderte Vorfahrt haben. Damit sind die geneigten Bahnsteige auch ein Beitrag gegen die Diskriminierung von Minderheiten. |hpl|

## Es stimmt!

Freitag, 26.11.2010, 14.53 Uhr

Nachdem Boris Palmer nachwies, dass das Konzept Kopfbahnhof 21 in allen Belangen das bessere ist, reagierte Heiner Geißler so:

„Da müssen wir schon nochmals Stellung nehmen zu dem, was er bisher gesagt hat. Denn wenn das stimmt, dann braucht ihr den Bahnhof nicht zu bauen.“

Anzusehen auf:  
<http://bibliothek.phoenix.de/videobeitrag,584.html>, Minute 43:10.

Eine neue Präsentation von Boris Palmer zu Stuttgart 21Plus:

[http://kopfbahnhof-21.de/fileadmin/downloads/Schlichtungsgespraech/101205\\_Palmer\\_Stresstest\\_fuer\\_Stuttgart\\_21.pdf](http://kopfbahnhof-21.de/fileadmin/downloads/Schlichtungsgespraech/101205_Palmer_Stresstest_fuer_Stuttgart_21.pdf)

## Das Stuttgarter Demokratiemodell

Stuttgart 21 wird nicht gebaut, aber Stuttgart 21 Plus – Basta!

Die so genannte Schlichtung sollte ergebnisoffen sein. In Wirklichkeit war von Anfang an das Ergebnis festgelegt. Die Schlusserklärung von Heiner Geißler selbst ist der Beweis. Er spiegelt Geißlers Weltbild wieder. Weil S21 formaljuristisch durch Planfeststellung abgesichert und dazu finanziert sei, K21 noch nicht (wie soll es auch!), könne diesmal die Demokratie noch nicht angewandt werden. Schließlich lägen unumkehrbare Fakten vor. Und Geißler stellt lapidar im Schlichterspruch fest: „Ein Bürgerentscheid zu der Grundsatzfrage „S21 - Ja oder Nein“ ist dagegen rechtlich unzulässig.“ Über die Alternative K21

durfte zwar geredet, aber nicht entschieden werden. Schon gar nicht vom Volk. Alter Wein in neuen Schläuchen. Das ist seit 15 Jahren in Stuttgart so. Die Basta-Politik geht, verkleidet mit schönen Worten, weiter. Geißler hat das legitimiert. In Zukunft soll aber alles anders werden. Wenn der Tiefbahnhof gebaut ist. Dann beginnt der demokratische Frühling. Versprochen. Dafür setzt Stefan Mappus jetzt eine Kommission ein. Vielleicht auch die Stiftung „Zurück zur Demokratie - Wir holen das Volk zurück“. Alles wird besser, nichts wird gut, mit dem verzuckerten Stuttgarter Modell. Stuttgart 21 Plus – Basta! |hpl|



## Schöne Bescherung

Die Fraktionsgemeinschaft SÖS und LINKE im Stuttgarter Gemeinderat möchte sich bei allen für den großen Einsatz um die Zukunft unserer Stadt im Jahr 2010 bedanken.

Wir wünschen Ihnen allen erholsame Feiertage und freuen uns auf ein Wiedersehen im Neuen Jahr.

Maria-Lina Kotelmann, Ulrike Küstler, Tom Adler, Hannes Rockenbauch, Gangolf Stocker

## Impressum

Fraktionsgemeinschaft SÖS und LINKE, Rathaus, Marktplatz 1, 70173 Stuttgart  
V.i.S.d.P. Hannes Rockenbauch  
Druck: UWS Papier & Druck GmbH  
Gedruckt auf 100% Recyclingpapier  
Karikatur: Friedrike Groß, Peter Pusztta  
Fotos: Roland Hägele, Martin Storz

  
Fraktionsgemeinschaft