



Wir sind nicht die Kulisse für das absurde S21-Theater!



Hannes Rockenbach (SÖS),
Fraktionsvorsitzender der
Fraktionsgemeinschaft
SÖS und LINKE und
Sprecher des
Aktionsbündnisses

Ad absurdum geführt sind die Kosten des Projekts. Mit falschen Angaben wurden die Parlamentsbeschlüsse, auch die des Gemeinderats, erschlichen und die Bürgerinnen und Bürger seit Jahren getäuscht. Selbst die CDU-Landesregierung ließ die Bahnangaben intern auf „arglistige Täuschung“ überprüfen.

Ad absurdum geführt ist damit die demokratische Legitimation von Stuttgart 21.

Ad absurdum geführt ist durch den Kostenbetrug auch das angebliche Baurecht, zumal für einige Bauabschnitte noch nicht einmal eine Planfeststellung vorliegt.

Ad absurdum geführt sind die Beteuerungen und Gefälligkeitsgutachten, alle Sicherheitsfragen seien

überprüft. Hany Azers Liste mit 121 Risiken wird immer noch geheim gehalten, die Folgen der Verdoppelung der Grundwasserentnahme sind nicht untersucht, die Sicherheitsauflagen für Tunnelbreiten, Gefälle der Bahnsteige im Tiefbahnhof, die Notfallszenarien werden weiter ausgeklammert. **Ad absurdum** geführt ist jetzt bereits der Stresstest. Mit falschen Prämissen im virtuellen Raum simuliert, kommt ein Ergebnis raus, das keine Aussagekraft für die Realität besitzt.

Pablo Picasso sagte einst: „Computer sind nutzlos, sie können nur Antworten geben.“ Die von der Bahn ohne Beteiligung des Aktionsbündnisses eigenmächtig einprogrammierten Fragestellungen und Prämissen sind falsch. Sie sind so definiert, dass die Simulation die gewünschten Antworten ausspuckt. Ohne Vergleich mit der tatsächlichen Leistungsfähigkeit des heute pünktlichsten Bahnhofs Deutschlands (Stiftung Warentest) gibt der Stresstest keine Antwort auf die entscheidende Frage: Kann der neue milliardenschwere Bahnhof auch wirklich mehr wie der heutige Kopfbahnhof? Und schon gar nicht

wird die Frage beantwortet, ob S21 mehr kann wie der modernisierte Kopfbahnhof. Nie wurde untersucht, ob nicht mit den ganzen Maßnahmen, die bei S21 in die Leit- und Sicherheitstechnik im Vorfeld des Bahnhofs gemacht werden, der heutige Kopfbahnhof im Zulauf noch leistungsfähiger wird. Die im Stresstest unterstellten 49 Züge können in die acht Gleise des Tiefbahnhofs nur auf Kosten der Betriebsqualität und durch den Verlust wichtiger Anschlüsse in Region und Land erzwungen werden. Nur durch unrealistische Haltezeitverkürzungen und betriebstechnisch kaum beherrschbare Doppelbelegungen kann S 21 die 49 Züge aufnehmen. Kurz gesagt: es wird geblufft und schön gerechnet, genauso wie bei den Kosten. So belegt der Stresstest nur eins: Stress ohne Ende für S21 und für die Bahnkunden. Ein echtes Zukunftskonzept wie K21 kann da mehr.

Die Zukunft selber denken

Wir bleiben dabei, das ganze Projekt Stuttgart 21 ist absurd, | Seite 21

l von Seite 11 denn es zerstört ein Baudenkmal, eine eisenbahntechnische Meisterleistung und einen 200 Jahre alten Park. Eine Barbarei, um mit Milliarden einen Bahnhof zu bauen, der nicht mehr leistet, wie der heutige Kopfbahnhof, und dafür aber für immer einen integralen Taktfahrplan unmöglich macht.

„[...] Stuttgart 21 kann nur gebaut werden, wenn wir es zulassen.“

Das Projekt ist Ausdruck einer immer absurderen Gesellschaft, Ausdruck ihrer Profit- und Wachstumslogik. Denn für die Konzerne, denen 60 Kilometer Tunnels zum Bohren winken, die Mega-Büros- und Einkaufskomplexe hochziehen dürfen, ist Stuttgart 21 ein Paradies auf Erden, ein sprudelnde Quelle des Profits. Bei einem Auftragsvolumen von ca. 10 Milliarden Euro, die es nur noch einzustreichen gilt, findet sich auch schnell der eine oder andere Politiker, der sich blenden lässt oder sogar dafür bereitwillig lügt und trickst. Da kann es schon einmal passieren, dass ein Oberbürgermeister Verträge schließt, nur damit seine Bürgerinnen und Bürger nicht mehr über dieses absurde Projekt abstimmen dürfen, oder unserem OB doch plötzlich unsere Mineralquellen nicht mehr heilig sind, nur damit die Bahn AG weiter bauen kann. Für die Projektträger geht es längst

nicht mehr um Argumente, sondern nur noch um eine Machtdemonstration. Unsere Bürgerbewegung darf sich nicht durchsetzen, sonst würde die gewohnte Ordnung, „die da oben regieren und wir da unten lassen uns regieren“, nicht mehr gelten. Sonst würde das einzige Rezept, das CDU und SPD für die Zukunft kennen, ihr Glaube an höher, schneller, weiter, nicht mehr funktionieren. Die CDU wurde abgewählt. Deswegen hat die SPD-Spitze die Rolle der CDU übernommen, ihre Basis will das in der Mehrheit allerdings nicht. Die SPD kann ihre klassische Rolle, Konflikte zu dämpfen, Bewegungen zu integrieren und zahnlos zu machen, nicht mehr spielen. Lassen sich die GRÜNEN jetzt in diese Rolle drängen? Mit dem Bauernopfer Winnie Hermann am Schluss? Das muss nicht sein. Es gibt einen Weg, aus der Absurdität zur Vernunft zurückzukehren und dieser Weg beginnt mit der Erkenntnis, Stuttgart 21 kann nur gebaut werden, wenn wir es zulassen.

Die Zukunft selber verändern

Während die Bahn AG aufgehört hat zu argumentieren, verbreiten wir täglich unsere Argumente: warum Stuttgart 21 eine absurde Projekt ist, warum ein modernisierter Bahnhof das intelligenterere, ökologischere und kostengünstiger Bahn- und Stadtentwicklungsprojekt ist, warum K21

„Die DB wird erklären müssen, wie es zu dieser Kostenexplosion kam. Ihre bisherigen Verlautbarungen, Stuttgart 21 sei das bestgeplante Projekt Deutschlands hat sich selbst ad absurdum geführt.“ (ministeriumsinternes Papier vom 06.11.2009, Stuttgarter Zeitung vom 15.07.2011)

unsere Stadt nicht zerstört, sondern unsere Geschichte bewahrt und behutsam weiter entwickelt. Kopfbahnhof 21 ist das Bahnprojekt der Zukunft, Stuttgart 21 ein Immobilien- und Profitprojekt.

Mit dem Wissen über eine ökologischere und solidarische Alternative reift in immer mehr Menschen die Lust auf eine Zukunft, in der wir gemeinsam oben bleiben. Mit der Arroganz, mit der die Bahn unsere vernünftigen Interessen mit Bagger und Sägen tritt, wächst die Überzeugung in immer mehr Menschen, dass es auch ihr gutes Recht ist, sich friedlich und gewaltfrei gegen dieses absurde Projekt zu Wehr zu setzen. Das letzte Jahr hat gezeigt: Gegen unsere Kompetenzen, Kreativität und Kraft, gegen unsere Begeisterung, gegen unsere Lebendigkeit sind die grauen Tunnelparteien und die Grube-Bahn machthlos. Oben bleiben! Ihr!

Hauptsache Bauen?

Das öffentliche Herz Europas (gemeint ist der so genannte Mailänderplatz im so genannten Europaviertel hinter dem Hauptbahnhof) bekommt einen "Eichenhain" mit 14 Bäumen, lesen wir staunend am 19.07.2011 in der Stuttgarter Zeitung. Zitiert wird auch Baubürgermeister Hahn mit dem denkwürdigen Satz: "Vielleicht reagieren wir mit dieser Platzqualität auch auf neue Ansprüche des Klimas".

Wirklich ein Witz – neue Ansprüche des Klimas durch 14 Bäume auf einem Mailänder Platz! Hingegen soll gerade auf den Flächen, die heute noch Gleisflächen und die für die Klimaregulierung des Stuttgarter Talkessels (nächtliche Durchlüftung und Abkühlung) von immenser Bedeutung sind, ein ganzer Stadtteil entstehen? Flächen, von denen Herr Professor Baumüller, ehemaliger Leiter des Amtes für Stadtklimatologie beim Umweltamt der Stadt Stuttgart, heute klar sagt, man müsse sie angesichts der weltweiten Klimaveränderung unbedingt weitgehend unbebaut lassen. Im Gegenteil sagt er, es wäre angebracht,

hier im Sinne der Vorsorge für unsere Stadt, eine großzügige Parkerweiterung vorzusehen.

Das hieße also, das Gelände nicht zu verscherbeln, sondern es quasi als Geschenk für zukünftige Generationen und die Lebensfähigkeit des Stuttgarter Talkessels vorzuhalten, wie es in Prof. Baumüller seinen Vorträgen im Literaturhaus oder im Theater am Olgaek unter großem Beifall Anfang des Jahres forderte. Die Presse wollte dies nicht publizieren, Herr Hahn war sicher verhindert und auch die Bauherren von S21 hören solche Aussagen nicht. Sie wollen Bauen, alles andere scheint nicht zu zählen. Wir allerdings sind gegen sinnloses Wachstum, Schnelligkeit, Naturverbrauch und Stadtumbau im Interesse der Banken und des Kapitals. Wir brauchen keinen neuen Stadtteil für Investoren, sondern jetzt einen großzügig erweiterten Park, gute Luft zum Leben, offene Entwicklungsmöglichkeiten für unsere Enkel und Urenkel. [ur]

... nach Adam Grube

„Bei der Aktionskonferenz am 11. Juli [...] offerierte uns Alexander Käck sensationelle Zahlen. Verblüffend: Die sind keineswegs geheim, dürfen aber unter keinen Umständen bekannt werden - denn sie beweisen die aktuelle Leistung des Kopfbahnhofes heute. Laut Fahrplan vom 12.12.2010 - 28.04.2011 (Stunde 7-8, Mo-Fr) können heute schon 44 Züge den Kopfbahnhof passieren. Für den sogenannten Stresstest aber wurde die Zahl von 44 auf 37 heruntergemogelt – es merkt aber keiner – nicht Boris und nicht Heiner! 30% mehr Leistung? Bitte! Bei 37 Zügen wären das 48 Züge [...] Geht man von 44 Zügen aus, die heute schon fahren, dann sehen die S21 Rechner ganz alt aus: 44 plus 30% ergibt nach Adam Grube nämlich 57. Das schafft die Bahn auch dann nicht, wenn das Jahr 465 Tage hätte und sie noch ein paar Stockwerke tiefer sinkt mit ihrer Moral.“

[aus dem Bürgerbrief 50 von Peter Grohmann]

Stresstest: „Eine nicht belegbare Luftnummer“



Brigitte Dahlbender,
Landesvorsitzende des
BUND und Sprecherin
des Aktionsbündnisses

Das Stresstestverfahren ist nicht transparent, ist nicht offen und ist nicht fair. Punkt. Und daran gibt es eigentlich nichts zu rütteln. Wir sind an den Prämissen des Stresstestes entgegen allen Zusagen nicht beteiligt worden. Und das wird letztendlich nicht haltbar sein, das wird zu kritisieren sein. Und das Produkt, das dann von SMA rauskommt wird auch nicht viel wert sein. Es wird unsere Aufgabe sein, das darzustellen, und verlassen sie sich drauf, das tun wir.

An welchen Punkten können wir diesen Mangel ablesen? Die Bahn hat erstens selber das Betriebskonzept erstellt. Es ist immer noch eine Black Box: Welchen Fahrplan hat sie selbst im Detail zugrunde gelegt? So hat im Grunde genommen die Bahn ihr eigenes Betriebskonzept simuliert und hat im Vorfeld sich selbst bereits attestiert, dass sie den Stresstest bestanden hat. Die SMA selbst, und das ist der Irrtum, der immer wieder vermittelt wird, hat keinen Stresstest gemacht. Und damit ist die SMA auch kein Gutachter. Im Grunde genommen ist SMA ein Auditor. D.h. sie schaut sich an, was die Bahn angeliefert hat und prüft dann stichprobenartig, ob es ein in sich stimmiges System ist. D.h. sie prüft im Grunde genommen die Eingangsdaten auf technische Stimmigkeit, auf Signalabstände und vieles andere mehr. Das ist aber keine gutachterliche Tätigkeit, die prüft, ob überhaupt die richtigen Eingangsdaten in dieses System eingegangen sind, um ein Betriebskonzept mit hoher Leistungsfähigkeit, nämlich 30 Prozent mehr – und da muss man sich die Frage stellen „von was?“ - in der Spitzenstunde zu erreichen. Es wurde nicht von der Leistungsfähigkeit von K 20 ausgegangen. Der Forderung des Ministeriums, jetzt auch K 20 zu rechnen, ist die Bahn nicht nachgekommen (...)

Wir haben gute Gründe, die Bahn vorzuführen und ihr zu sagen: ihr wollt euch gar nicht prüfen lassen, weil ihr die Grundannahmen verschweigt. Die 30 %ige Steigerung der Leistungsfähigkeit sind und bleiben eine nicht belegbare Luftnummer.

Was wir wissen, ist, dass die Bahn ihr Betriebs-Modell eben nicht zur Spitzenstunde gerechnet hat, das können wir

schon ablesen, es geht nicht von 7.00 bis 8.00 Uhr, sondern von 6.00 bis 10.00 Uhr. Und damit hat die Bahn einige der wesentlichen Voraussetzungen nicht erfüllt (...).

Der Prüfungsauftrag und Prüfungsumfang von SMA ist uns also bisher nicht bekannt. Das heißt: die SMA auditiert den Fahrplan, das Betriebskonzept der Bahn, prüft stichprobenartig in diesem System, und bisher haben wir ein Gesamtkonzept der Nichtüberprüfbarkeit. Das müssen wir festhalten.

Wir haben sehr darum gerungen, die Prämissen zu erfahren, die dem Betriebskonzept der Bahn zugrunde liegen. Wir haben bisher noch keine überprüfbaren Prämissen zur Verfügung gestellt bekommen. Es liegen zwar noch weitere Gespräche vor uns, aber wenn das so weitergeht, dürfen wir eins sagen: das ganze Prüfverfahren der SMA ist dann, wenn es nicht offengelegt wird, und darauf müssen wir bestehen, Makulatur und hat keine Aussagekraft und Relevanz für uns.

Was wir auch ständig kritisieren und da dürfen wir uns auch nicht darauf einlassen, ist die künstliche Trennung von Punkt 11 und 12 im sogenannten Geißlerschen Spruch. Im Punkt 12 geht es um den Stresstest, mit der Bedingung von 30 % mehr Leistungsfähigkeit zur Spitzenstunde mit guter Betriebsqualität. In Punkt 11 sind die ganzen wichtigen Forderungen aufgezählt wie z.B. Anschluss der Gäubahn. Das schweigt die Bahn tot, weil sie genau weiß, das ist ein Tunnelbau, ein völlig neues Planfeststellungsverfahren, und das wird ihr Betriebskonzept, wie sie es bisher vorgelegt hat, völlig zum Platzen bringen. Was fehlt noch: Das

Störfallkonzept, das Notfallkonzept, die Barrierefreiheit.

Warum ist das so wichtig? Warum gehört das originär zu einem Betriebskonzept, das einem Stresstest standhalten muss? Ein Beispiel will ich nennen, den Brandschutz. Wir haben ja noch immer das Wissensloch vom Planfeststellungsverfahren für den Flughafentunnel auf den Fildern. Die Bahn kann es nicht vorlegen, ich zweifle auch, dass sie das schafft. Warum? Weil nach unseren Informationen bisher das EBA die Realisierbarkeit des Notfall – und Brandschutzkonzeptes an diesem Bahnhof bezweifelt und es der Bahn deshalb nicht freigibt. Was bedeutet das jetzt für unsere Stresstest-Debatte und das Betriebskonzept? Die Stuttgarter Feuerwehr hatte für alle diese Tunnelbauten und Bahnhöfe ein eigenes Konzept vorgelegt, das sehr strenge Auflagen macht. Wir haben einen sehr tiefen Tiefbahnhof unter dem Flughafen. Sie alle wissen um die Debatte um die zig Meter Tiefe, die vielen Rolltreppen und Aufzüge, mit denen die Leute heraus transportiert werden müssen. Die Bahn rechnet mit dem Halt von zwei Zügen gleichzeitig in diesem Tiefbahnhof. Was macht die Bahn, wenn das EBA sagt: Das geht aus Brandschutzgründen nicht, - und das ist sehr wahrscheinlich - weil die Leute im Notfall dann nicht abtransportiert werden können, mit der Konsequenz: Es darf nur ein Zug in diesem Bahnhof einfahren. Das ganze Betriebskonzept bricht in sich zusammen und wird so nicht funktionieren. Und das ist der Punkt, warum wir sagen, diese Punkte dürfen nicht vom Stresstest getrennt werden, sie gehören originär zusammen, sonst ist das, was uns vorgelegt wird, Makulatur.

Bahn 21 – wir machen Dampf!
10 Sekunden raus – 10 Sekunden rein – Türen zu – los geht's.
Damit Sie schneller in Bratislava sind.



© Thomas Iglar

Auszug aus dem Vortrag auf der Veranstaltung der Gemeinderatsfraktion der Grünen am 12.07.2011 (Sprachlich bearbeitet. Es gilt das gesprochene Wort, Live auf www.fluegel.tv)

Der „Stresstest“ im Praxistext mit Egon Hopfenzitz; Sendung vom 19.07.2011, SWR Fernsehen

Was soll denn noch alles bewiesen werden?

Auszug aus der Rede von Volker Lösch am 09.07.2011



andreas kleber aus schorndorf
und der bahnextperte winfried wolf aus berlin,
mitglieder in der bahnfachleutegruppe "bürgerbahn statt börsenbahn",
in der u.a. auch die professoren bodack und hesse aktiv sind,
haben aus dem original kursbuch der deutschen bundesbahn
vom sommer 1969,
und für die stunde mit der höchsten belastung,
also von 7 bis 8 uhr morgens,
alle zugbewegungen im stuttgarter kopfbahnhof herausgearbeitet.
[...]
diese ergebnisse präsentiere ich hier zum ersten mal!

die studie besagt:

im sommer 1969 gab es im stuttgarter kopfbahnhof
in der besagten stunde - knapp 40 prozent mehr züge als heute!
und es gab mit 51 zügen auch zwei züge mehr als die 49,
die laut bahn-angaben im „stresstest“
als maximum für s21 behauptet werden!

dazu muss man noch **4 dinge** wissen:

erstens: bei den berechnungen der bahn werden immer wieder
bezüge zum fahrplan des heutigen kopfbahnhofes hergestellt.
das ist irreführend, wenn nicht gar manipulativ!
die vergleiche müssen mit dem kopfbahnhof vor 1978 gemacht werden!
denn der hat deutlich größere leistungen erbracht als der heutige!
das lag daran, dass 1978 alle sogenannten vorortzüge entfallen sind,
die seither und heute im durchgangsbahnhof
unter dem kopfbahnhof als s-bahnen verkehren!
und ich sage ausdrücklich: im durchgangsbahnhof!
denn wir haben bereits seit 33 jahren einen durchgangsbahnhof!
im untergrund des bonatzbaus, äußerst sinnvoll eingesetzt:
nämlich für den regionalen, für den schienenbahnverkehr!

zweitens: die dokumentierte leistung des kopfbahnhofs
ist mit 51 zügen in der hauptberufsverkehrszeit
nicht nur größer als die, die für s21 behauptet wird,
sondern diese leistung wurde in der praxis erbracht, tag für tag.
in diesem sommerfahrplan - und ähnlich in den kommenden jahren.
sie wurde nicht simuliert,
sie wurde nicht bloß auf einem bildschirm dargestellt
oder per software behauptet,
es hat sie einfach für millionen menschen in der praxis gegeben!

drittens, und das ist wichtig:
laut bahn sind 49 züge im neuen kellerbahnhof das maximum,
was in der rush-hour geleistet werden kann.
die 1969er-daten sind demgegenüber "nur" das,
was für den damals sinnvollen fahrplan gefahren wurde!
das heißt: das maximum war auch damals - bereits deutlich größer!

und es kommt **viertens** hinzu:
das beeindruckende 1969er ergebnis
wurde mit einer bahntechnik gefahren,
die fast ein halbes jahrhundert alt ist.
viele züge mussten abgespannt und angekoppelt werden.
es gab keine elektronischen stellwerke, keine moderne signaltechnik.

ich fasse zusammen, und das ist wirklich sensationell:
der bestehende stuttgarter kopfbahnhof wies bereits vor 42 jahren
in der praxis des berufsverkehrs -
in eben dieser stunde von 7 bis 8 uhr - eine kapazität nach,
die um 40 prozent über der heutigen leistung liegt,
damals schon mit mehr zügen, als s21 jemals haben wird;
seine kapazität war somit größer als alles,
was im „stresstest“ für s21 als maximum behauptet wird!
und für diese "schlechter-leistung"
soll man noch 5 milliarden euro, oder 7 milliarden euro,
oder 10 milliarden euro investieren??? [...]

liebe freunde und freundinnen -

was soll denn noch alles bewiesen werden?
diese studie zeigt eindrucksvoll,
dass der „stresstest“ überflüssig ist,
dass er ablenken soll, dass er der manipulation dient!
wir brauchen demnach keinen „stresstest“,
da dieser nichts beweisen kann, was wichtig wäre!
die bahn kann noch so tricksen, fälschen, manipulieren,
mit einem kopfbahnhof,
der vor 42 jahren bereits mehr leistung erbringen konnte,
kann es kein neubau der welt aufnehmen,
auch nicht mit geschönten zahlen.
und all diese fakten und bewiese und argumente,
müssten wieder einmal
zum sofortigen abbruch des unternehmens s21 führen.
aber dazu wird es von seiten der bahn nicht kommen!
akzeptieren wir also die tatsache, dass kein noch so gutes argument
zum ende von stuttgart 21 führen wird.
denn die projektbetreiber
haben längst aufgehört zu argumentieren! [...]

wir müssen es endlich begreifen:

stuttgart 21 wird sich aufgrund von argumenten nicht erledigen,
denn sonst wäre es schon längst erledigt!

und deshalb kommen wir nun zum **ausblick** -
zum letzten, und vielleicht entscheidenden **großprojekt** dieser spielzeit -
zum **protest-spektakel**, zur **widerstands-performance**
„masse mensch - ein heißer sommer in stuttgart“!
einzige und hauptrolle : stuttgarter bürger und bürgerinnen !

liebe freunde, liebe freundinnen!
wir dürfen nicht auf einen stresstest hoffen.
wir dürfen uns nicht darauf verlassen, dass eine volksabstimmung,
wie auch immer geartet, in unserem sinne erfolgreich sein wird.
wir dürfen auch den grünen nicht die alleinige last aufbürden,
s21 scheitern zu lassen.
wir müssen uns auf uns verlassen!
der schlüssel unseres erfolgs - lag immer in uns selber!
wenn wir im widerstand zusammenhalten,
wenn wir unsere vielfalt weiterhin tolerieren,
wenn wir uns nicht in sinnlosen scharmützeln aufreiben,
wenn wir all unsere so beeindruckenden kräfte
und persönlichkeiten bündeln,
wenn wir an unsere energie des letzten sommers anknüpfen,
dann werden wir in eine neue dimension des protestes vordringen!

Impressum

Fraktionsgemeinschaft SÖS und LINKE, Rathaus, Marktplatz 1,
70173 Stuttgart, V.i.S.d.P. Hannes Rockenbauch



Fraktionsgemeinschaft

Fotos: Roland Hägele, Thomas Iglor
Druck: UWS Papier & Druck GmbH
Gedruckt auf 100% Recyclingpapier