

Protokoll Aktionsbündnis K 21

Online-Sitzung am 3. 9. 2024 17:00 bis 18:40 Uhr, mit:

ArchitektInnen für K 21: Norbert
Bürgerbahn-Denkfabrik: Andi (ab 18:15)
Eisenbahnerstammtisch: Hans-Jörg, Jenö (ab 18:20)
GewerkschafterInnen gegen S21: -
Juristen zu Stuttgart 21: Dieter
Linke: ---
Mahnwache: Margarete
Netzwerke: ---
Rems-Murr-Bündnis gegen S21: ---
Schutzgemeinschaft Filder: Frank, Steffen (bis ca. 18:00)
SÖS: - Reinhard (ab 18:10)
SPD-Mitglieder gegen S 21:
Stadtteilgruppen: Doris, Heidi (ab 18:20)
Theologinnen und Theologen gegen S 21: Martin
Unternehmer*innen gegen S21: ---
VCD: Markus
Ziviler Ungehorsam: Gisela

Gast: Uli für die Ingenieure22

verhindert: Werner, Hermann, Christine und Ernst

2. Eröffnung:

Martins Protokoll vom 20.8. wurde durchgewunken
Die Moderation übernahm Frank und das Protokoll Norbert
Die Tagesordnung wurde unter Punkt 4 um TOP 4.1 erweitert: Info zum Stand der Aktualisierung des UMSTIEG-Konzepts

3. Meinungsaustausch

3.1 Aktion von Bürgerbahn oder ABBD zur DB-AR-Sitzung?

Der AR-Termin ist am 18. September. Die Resonanz von interessierten Berlin-Reisenden hat leider stark abgenommen. Andi, Dieter und Markus wären bereit zu fahren. Markus befürchtet, dass eine Reise diesmal ausfallen wird, obwohl die Gruppen-Tickets günstig sind und ein Kontakt zu MdB Gelbhaar denkbar wäre. Auch ABBD und Bürgerbahn Denkfabrik haben noch keine konkreten Pläne für Berlin. Norberts Rettungsversuch, die Fahrt von 3 Köpfen des AB garantiere doch eine Qualität der Aktion, hatte keinen Erfolg. *Inzwischen wurde die Berlinfahrt abgesagt.*

3.2 Mobilität für alle! Konferenz 22.-24.11. 2024

Das bisher unter „Kesselbambule“ bekannte Tagungscamp im Stadtgarten ist diesmal als Konferenz in den Club Prisma in Bad Cannstatt verlegt, (in die Schwabenbräu-Passage Bahnhofstr. 14-18) Standen die Veranstalter bisher dem AB etwas reserviert gegenüber, so haben sie bei unserem letzten Auftritt im Camp doch begriffen, dass wir ein Teil der Klimabewegung sind und uns eingeladen mit der Bemerkung, das AB sei aus ihrer Bewegung „nicht mehr wegzudenken“...

Die kurze Aussprache ergab, dass wir uns gerne wieder beteiligen wollen. Martin und Norbert sind bereit mitzumachen mit den Themen UMSTIEG/ keine Rosensteinbebauung und Kopfbahnhof.

3.3 Einwendungen gegen den Pfaffensteigtunnel (bis 10.9.)

Die Einwendungen können sowohl per Mail als auch per Brief bei der EBA-Außenstelle in Karlsruhe geltend gemacht werden. Einen vorformulierten Einwendungstext gibt es von Hans Heydemann, weitere von Rudolf Pfeleiderer (Landes-Naturschutz-Verband) und von Roland Morlock.

Lieber viele Einwendungen als lange!

4. Information

4.1 Infos zu den Gäubahn-Initiativen mit Beteiligung des AB

Es gibt einen Beitrag von Klaus Arnoldi zusammen mit Prof. Urs Kramer (Uni Passau) gegen die geplante Gäubahn-Unterbrechung in der Fachzeitschrift Bahn Report 05/2024.

Am Freitag, dem 11.10. findet eine Kette von Info-Veranstaltungen als Bahnhofsgespräche entlang der Gäubahn statt in Konstanz, Singen, Tuttlingen, evtl. auch Oberndorf/Sulz und Horb, bei denen Jürgen Resch und Frank Distel auftreten werden. Am Wochenende werden dann weitere Veranstaltungen der Initiativen „Wir wollen zum Hauptbahnhof“ und „Wir wollen zum Bodensee“ stattfinden.

Klaus Gietinger steht kurz vor der Fertigstellung eines Films zugunsten der Gäubahn-Initiativen, den er am 23.9. nach der Montagsdemo im „Delphi“ vorstellen will.

4.2. Jörg berichtete mit Sarkasmus: das EBA schlafe offensichtlich bzw. versuche sich dumm zu stellen, wenn es bei der Prüfung zum geplanten Abstellbahnhof in Untertürkheim wegen fehlender Gleisverbindungen das Verkehrsministerium aufgefordert habe, einen Nachweis über die betrieblichen Nachteile zu liefern.

4.3. Wir müssen UMSTIEG neu (be-)denken!

Norbert berichtete, dass die Umstiegsgruppe (derzeit Werner, Jörg und er) mit der angedachten Aktualisierung von UMSTIEG nicht vorankommt. Hauptgrund sei, dass die Gruppe noch keine zusätzlichen und halbwegs ausgereiften Ideen/Nutzungsvorschläge für die Bahntunnel neben dem Citylogistik-Vorschlag habe. Es gebe z.B. noch keinen Konsens darüber, ob oder dass die Tunnel-röhren mindestens teilweise als unterirdische Speicherkavernen für geothermische Wärmespeicher (Warmwasserspeicher für Heizungen und Kaltwasserspeicher für Klimatisierung im Sommer) genutzt werden könnten. In Europa gebe es bereits erste Anlagen (sogar in Naturhöhlen!) und in Deutschland erste Pilot- und Forschungsvorhaben sowie vom Bund geförderte Machbarkeitsstudien für größere unterirdische Geothermie-Speicher.

Im gleichen Zusammenhang müssten wir überdenken, ob unser Umstiegskonzept am Hauptbahnhof noch vertretbar sei, wenn der Tiefbahnhof zusammen mit dem gekürzten Kopfbahnhof-Torso, wie derzeit geplant, als Kombination ab 2026 in Betrieb genommen werden sollte.

In der kurzen Aussprache stimmten die AB-Mitglieder Norberts Gedanken zu. Martin empfahl, alle Änderungen des Umstiegskonzepts als Varianten „zu verkaufen“. Norbert hält auch einen Widerstand-internen Diskussionsabend (im traditionellen „Forum3-Format“) für nötig.

Beim Schreiben dieses Protokolls präzierte und ergänzte Norbert seine Gedanken:

Sobald die ersten Züge im Tiefbahnhof rollen, wird die Verlängerung der Kopfbahngleise bis zum alten Bonatzbau, (bzw. zu dem, was davon noch übrig ist), der wichtigste Teil unserer Umstiegs-Ideen am Hauptbahnhof, auf längere Zeit nicht mehr realistisch sein.

- *Damit entfiere nicht nur die Wiederherstellung der Bonatzschen Seitenflügel, und damit unsere Idee eines Zentralen Omnibusbahnhofs und eines Parkdecks unter den verlängerten Kopfbahngleisen, für die die Mehrzahl der Kelchstützen abgebrochen werden müssten.*
- *Es würden auch die beiden Einschnitte bzw. Absenkungen im „S21-Damm“ entfallen und damit bliebe bei extremen Starkregen die Überschwemmungsgefahr im Schlossgarten und an der Klettpassage.*

Norberts Fazit daraus: Unser Plädoyer für eine Erhaltung des Kopfbahnhofs lässt sich einerseits als ein Erfolg begreifen. Doch ist mit den neuerlichen Kombibahnhof-Plänen eine unbefriedigende Zwitter-“Lösung“ entstanden, die mit unserem UMSTIEG-Konzept nicht mehr kompatibel sind.

Die für S21 Verantwortlichen haben auf ihrem Weg in die Sackgasse die Chance verpasst, rechtzeitig die Notbremse zu ziehen. Ein von uns mit UMSTIEG21 formulierter Ausweg aus der S21-Tragödie ist wohl mit Inbetriebnahme des Tiefbahnhofs auf Dauer verbaut.

Wenn also weder der Tiefbahnhofstrog noch der verkürzte Kopfbahnhof aufgegeben oder ver-ändert werden können, hat es keinen Sinn, unser Umstiegskonzept zu aktualisieren oder zu ändern.

Wie sollen wir im AB /Umstiegsgruppe damit umgehen? Norbert sieht für den Widerstand gegen S21 jetzt nur den Schlagrichtung, den Tiefbahnhof als Hemmnis für jeden vernünftigen Ausweg aus der S21-Tragödie zu brandmarken.

Erst im Fall eines oder mehrerer Katastrophen-Szenarien könnte noch ein Plan B (im Sinne unseres Umstiegskonzeptes) offiziell „zum Zuge“ kommen:

- *Wenn sich im Tiefbahnhof die von Karlheinz Rößler prognostizierte Gefahr (zu) häufiger „Verkehrsinfarkte“ bestätigt,*
- *wenn in einem der Tunnels oder im Tiefbahnhof ein brennender Zug hängenbleiben würde mit der Folge von vielen hundert dabei ums Leben kommenden Reisenden oder*
- *... im Fall eines Jahrhunderthochwassers am Nesenbach, das zu einem längeren Ausfall des überschwemmten Tiefbahnhofs und (erst langfristig, im Wiederholungsfall) zu seiner Stilllegung führen würde – ein Szenario, das sich nicht mehr wiederholen dürfe.*

Leider arg spät, erst am 15.9. fertiggestellt, von Norbert