

Alles kann, nichts muss ... gelesen werden:

Intro

- 753. Montagsdemo am 14. April
- 11. April: Klimastreiktag
- 12. April: Protest beim Stuttgarter Teslastore in Endersbach
- Investigativen Journalismus schützen, KONTEXT schützen!
- Freudensteintunnel: Das Ende des Märchens vom sicheren Tunnelbau im Anhydrit
- Alternativer Geschäftsbericht von Bürgerbahn Denkfabrik
- S21 auf den Fersen: Kosten der 2. Stammstrecke München explodieren
- Arno Luik im Focus: „Die Bahn ist irreparabel beschädigt“
- Aufsichtsratswahlen bei der DB: EVG gewinnt, GDL holt auf
- DB- Berthold Huber auf die Frage: Wird Stuttgart21 Ende 2026 eröffnet?
- Nächstes Kapitel Märchenstunde: Freudenbergtunnel gesperrt
- What? „Pfaffensteigtunnel bis 2032 fertig!“ – ??
- Rechnet die Bahn längst mit Erhalt des Gäubahnanschlusses?
- Die Gäubahnpetition unterstützen
- Stuttgart21 ist überall! Auch im Susatal lebt der Protest
- Streckensperrungen infinito: Bahnchaos rund um Stuttgart21 ohne Ende
- VVS in der Region
- Stuttgarter Stammstrecke: Sperrung auch 2027
- Sperrung Schnellstrecke Stuttgart-Mannheim wegen Anhydrit im Tunnel
- Geteilte Meinungen: Mit BILD reden?
- Video: Wie es zu 750 Montagdeos kam
- Knast fürs Klima: Besuch bei Klimaaktivist Karl Braig
- Klaus Gietingers Filme zu Stuttgart21: Aktuell und oben bleiben

Liebe Freundinnen und Freunde,

angesichts des Horrors, der täglich auf uns niederprasselt, dürfte sich vielen die Frage aufdrängen: was investiere ich meine Kräfte gegen ein verrücktes Immobilien- und Schienenverkehrsprojekt angesichts dieser nie erwarteten existenziellen Bedrohungen? Die sich zuspitzende Klimafrage sackt auf den Agenden der Politik auf die hinteren Plätze und wird durch weltweites Aufrüsten noch angeheizt.

Demokratie und Menschenrechte kommen immer mehr unter die Räder: Die AfD ist in Umfragen bereits stärkste Partei in Deutschland, derweil freien und investigativen Medien, die Handlungsspielräume begrenzt werden – wie das Skandal-Urteil des OLG Frankfurt gegen KONTEXT (s. unten) zeigt. Und erkennen wir in der Lügenpolitik à la Trump, Putin, Erdogan, Orban & Co nicht vieles wieder, was wir bis heute bei der Durchsetzung von Stuttgart21 erleben?

Währenddessen steigt der Druck auf die öffentlichen Haushalte und droht die schon extreme Verteilungsungerechtigkeit und Spaltung der Gesellschaft zu verschärfen – zumindest solange das tax-the-rich blockiert wird, wie jetzt wieder im neuen Koalitionsvertrag.

Dass es zwischen diesen großen und dem Stuttgart21-Thema Schnittmengen und Interdependenzen gibt, hat längst Eingang gefunden in „Theorie und Praxis“ der Bürgerbewegung gegen das Projekt. Die Montagsdemos und auch dieser Newsletter greifen regelmäßig Klimathemen auf, schon allein, weil es sich bei Stuttgart21 um den größten ignorierten Klimaskandal vor Ort handelt. Auch im nachfolgenden geht es u.a. um den Aufruf zum Klimaprotest der Fridays, bei dem unter anderen Angelika Linckh zu S21 sprechen wird.

Auf der gegenüberliegenden Seite der Schnittmenge fällt auf, dass bei jeder Demo oder Veranstaltung zum Klimathema oder gegen Rechts ein großer Teil des Publikums identisch ist mit dem der Montagsdemos. So wird es auch bei der Demo gegen Tesla wieder sein, die im Folgenden beworben wird.

Das Motto diese oft gezeigten 50-Meter-Banners, „Global denken ...“



Foto: Uli Stübler

... bringt genau den Zusammenhang der großen Themen mit dem Vorort-Thema Stuttgart21 zum Ausdruck. Und so wird es auch auf der Bühne der nächsten Montagsdemo gegen Stuttgart21 sein, wo es um das grundsätzliche und globale Thema Demokratie und Meinungsfreiheit – und das uns verbundene Stuttgarter Medium KONTEXT – geht:

753. Montagsdemo am 14. April auf dem Schlossplatz mit ...

- **Susanne Stiefel**, Journalistin, Mitbegründerin der Kontext-Wochenzeitung und Vorstandsmitglied des "Forum gemeinnütziger Journalismus"; "Das Informationsfreiheitsgesetz (IFG)"
- **Johannes & Georg Bomhard**, Gitarre und Gesang
- **Jürgen Horan**, Kernen 21, Moderation

Danach: Demozug zur Mahnwache, dort Schwabenstreich

Davor: Raddemo 17.45 h ab Feuersee – gesund + aktiv zur MoDemo!

11. April: Internationaler Aktionstag der Fridays auch in Stuttgart

Oben bleiben mit dem Klimaschutz

Zwar gibt es immer wieder auch kleine Erfolge bei Klima- und Artenschutz, z.B. dass die Spezies der Buckelwale wieder stark angestiegen ist, aber die Gesamtentwicklung geht weiter steil bergab. Das gilt vor allem für den Verkehrssektor, wobei die bis jetzt angerichteten und noch geplanten Umwelt- und Klimaschäden von Stuttgart21 noch in keiner Statistik aufgetaucht sein dürften. Der Eindruck ist: Je schlimmer und kostspieliger es wird, desto ignoranter die Klimapolitik.

Um so wichtiger, dass der Protest auf der Straße wieder stärker wird. Nächste gute Gelegenheit dazu: der **Internationale Klima-Streiktag am 11. April 2025**, damit es auch in Stuttgart so aussieht:



(von der Friday-website)

Treffpunkt 14 h Marktplatz vor dem Stuttgarter Rathaus, Demo durch die Innenstadt zurück zum Marktplatz, wo die Kundgebung um 15 h beginnen soll. Unter anderen wird Angelika Linckh zum Klimathema Stuttgart21 sprechen. Das Aktionsbündnis wird mit einem Stand vertreten sein. Am Ende der Kundgebung soll es offene Redeslots geben, die, so bitten die Fridays, kurzgehalten, nicht diskriminierend, nicht länger als 2 Minuten, sich auf das Thema Klimaschutz beziehen und keine Parteienwerbung beinhalten sollten ...

12. April: Protest beim Stuttgarter Teslastore in Endersbach

Via Tesla gegen Trump/Musk

Eine der auch außerhalb der USA gut funktionierenden Formen des Widerstands gegen die faschistoide Transformation in den USA sind die weltweiten Aktionen gegen Tesla, dem Flaggschiff des Trump-Buddys Elon Musk.

„Die Tesla-Aktien sind im freien Fall, der globale Absatz sinkt, der Riese schwankt und wir können jetzt dafür sorgen, dass er stürzt. Die Einnahmen aus Tesla bilden das Rückgrat von Musks Imperium. Fällt Tesla, fällt Elon! Wir müssen Musk stoppen! Superreiche wie Musk und Trump wollen weltweit Demokratien und solidarische Gesellschaften zerstören. Sie mischen sich in Wahlkämpfe ein und unterstützen aktiv rechtspopulistische Parteien. Vorher in Hinterzimmern, jetzt für alle sichtbar: Menschen und Umwelt werden für die Machtinteressen von Superreichen ausgebeutet. Dagegen wehren wir uns!“, so heißt es im Aufruf der globalen #TeslaTakedown-Bewegung, dem wir uns mit der Demo in Endersbach anschließen.



Treffpunkt ist um 14 h der Bahnhof Endersbach, von da aus angemeldeter Demozug zum Tesla-Store in der Heerbergstraße. Dort mindestens bis 16 Uhr Kundgebung und Aktionen: Koalitionen von Rechten und Superreichen? Kollaborieren mit der AfD -nicht mit uns!

<https://teslataktdown-europe.org/>

auf bluesky: @teslataktdown.com, @teslataktdown-europe.com

<https://bsky.app/profile/teslataktdown-europe.org>

SPIEGEL-Video zur Stimmungslage beim Thema Tesla/Musk:

https://www.youtube.com/watch?v=ayvH8ey_y3w

Jetzt erst recht: Investigativen Journalismus schützen,

KONTEXT schützen!

Ein rechtsradikaler Mitarbeiter von zwei baden-württembergischen AfD-Landtagsabgeordneten chattet rechte Hetze mit großer Reichweite in sein Umfeld, die Chatprotokolle werden KONTEXT zugespielt und KONTEXT beweist Mut. In zwei Beiträgen im Frühjahr 2018 veröffentlicht das (Online-)Blatt Auszüge der empörenden Facebook-Chats unter Nennung des Namens des Haters. Der streitet ab, das gewesen zu sein und erstattet Anzeige.

Mit dieser Reportage war KONTEXT gewissermaßen der Zeit voraus. Der große Aufstieg der AfD und die Einstufungen vieler AfD-Gliederungen als gesichert rechtsextrem, all das kam meist erst noch. Schon vor dem damaligen Hintergrund anerkannten das OLG Mannheim (2019) und das LG Frankfurt/M (2022), wie wichtig journalistische Aufklärungsarbeit bei diesem Thema ist, und wiesen die Klage des AfD-Nazis zurück.

Aber jetzt, wo die rechtsradikale Welle zu einem Systemproblem der Demokratie geworden ist, wo Trump und Musk sich massiv zugunsten der AfD in den Bundestagswahlkampf einmischten und Musk ungeniert den Hitlergruß vor einer johlenden Menge zeigt – da kommt das OLG Frankfurt am 28. März 2025 zu einem gegenteiligen Ergebnis und gibt dem klagenden Rechtsradikalen Recht.

Skandalös daran ist, dass sich das Gericht gar nicht mehr mit den Inhalten der Chats befasste, sondern – im Gegensatz zu den Vorinstanzen – die Authentizität der Quellen bezweifelte, weil KONTEXT-Redakteurin Anna Hunger nicht bereit war, ihre Quellen preiszugeben. Informant*innen-Schutz ist aber die anerkannte Basis investigativen Journalismus‘.

In einer Zeit, in der es gerade um faktenbasierten Journalismus geht, zwingt das Gericht KONTEXT seine Informationen zu löschen, und bedroht ein Aufklärungsmedium existentiell, indem es den Streitwert auf 480 000 € fast verdoppelte und dem klagenden Rechtsradikalen 25 000 € Schadensersatz plus Zinsen zusprach. Auch wenn die Gerichtskosten nur ein Teil des Streitwerts sind – zu befürchten sind laut KONTEXT Kosten von 140 000 €. Es wird eng für KONTEXT.

Um das Maß voll zu machen, hat das Gericht eine Revision ausgeschlossen und damit KONTEXT eine weitere Fessel angelegt. Dazu KONTEXT als Schlusssatz eines Beitrags zum Thema in der Ausgabe vom 2.4. <https://www.KONTEXTwochenzeitung.de/medien/731/wachhund-mit-maulkorb-10155.html> :

„Wir haben uns nach intensiver Befassung mit dem OLG-Urteil dazu entschieden, gegen die Nichtzulassung der Revision Beschwerde einzulegen. Wenn das klappt, werden wir vor den Bundesgerichtshof gehen. Sicher ist: Wir lassen uns nicht einschüchtern. Vor allem nicht in einer Zeit, in der klare Kante gegen Rechtsextremismus gefordert ist, wie selten zuvor.“

Dazu Günter Wallraff: "Wenn Gerichte die Preisgabe von Informanten fordern und Quellenschutz kriminalisieren, zerstören sie den Kern der investigativen Recherche, denn der Schutz von Informanten ist unbedingt einzuhalten.", – und das ist auch für eine Bürgerbewegung zentral, die es von Anbeginn an mit einem Kampf um Fakten gegen Fakes zu tun hat.

Das hat das Aktionsbündnis auch in diesem Eintrag in der Kommentarfunktion unter verschiedene andere Solidaritätsadressen zum Ausdruck gebracht:

„Wir werden das uns Mögliche tun, damit sich KONTEXT dieses uns alle treffenden Angriffs auf die Pressefreiheit erwehren kann. KONTEXT ist das einzige Medium, das mit großer Reichweite seriös, profund und verlässlich über das irre Geschehen bei Stuttgart21 berichtet – und das via taz oft auch bundesweit!

Dieter Reicherter, Martin Poguntke, Sprecher des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart21“

<https://www.KONTEXTwochenzeitung.de/debatte/731/mutig-und-unbequem-bleiben-10158.html>

Jetzt geht es auch um finanzielle Unterstützung von KONTEXT. Infos über die Möglichkeiten zu spenden hier: <https://www.KONTEXTwochenzeitung.de/medien/732/jetzt-erst-recht-1-10168.html>

Einmalig spenden können Sie per Überweisung auf unser Konto bei der GLS-Bank, Stichwort "Aufrecht gegen rechts":

IBAN: DE80 4306 0967 7011 8506 00 , BIC: GENODEM1GLS

Sie wollen dauerhaft spenden? Dann unterstützen Sie uns mit dem Soli: www.KONTEXTwochenzeitung.de/soli

Zum Angriff auf KONTEXT spricht deren Mitgründerin Susanne Stiefel auf der 752. Montagdemo (s.o.)

Freudensteintunnel bis Anfang Juni gesperrt

Das Ende des Märchens vom sicheren Tunnelbau im Anhydrit

Eine beliebte Argumentationsfigur der S21-Befürworter war immer, die Gegner*innen würden alles schwarzmalen und -sehen. Zu Überflutungen der Innenstadt sei es doch nicht gekommen, obwohl der Halbtiefbahnhofriegel schon seit zwei Jahren steht. Die City werde schon nicht überhitzt, wenn das Rosensteinquartier gebaut würde und immer gern: man solle mit dem Anhydrit doch nicht den Teufel an die Wand malen. Der Tunnel liege jetzt auch schon Jahre unter der Erde und alles sei stabil und trocken geblieben.

Wieder einmal belehrt die Realität die Bahn eines Besseren. Im Freudensteintunnel, der als Beweis gelten sollte, dass Tunnelbau durch Anhydrit auch bei S21 beherrschbar sei, quillt das Gestein. Geradezu hilflos wirkt da der Plan der DB, Steinschlag von der Decke auf die Züge u.a. mit 1000m langen Drahtnetzen unter dem Tunnelfirst zu verhindern.

Dazu hat **Dieter Reicherter** mit Unterstützung der Ingenieure22 genauer recherchiert:

Rechtzeitig vor Ostern hat die Deutsche Bahn AG ihren Kundinnen und Kunden ein faules Ei ins Nest gelegt. Der Freudensteintunnel auf der Schnellfahrstrecke zwischen Stuttgart und Mannheim wird ab Gründonnerstag (17. April 2025) bis 6. Juni 2025 vollständig gesperrt werden. Die Fahrtzeit zwischen Stuttgart und Mannheim wird sich durch die Umleitung um 45 Minuten verlängern. Und das, obwohl die Strecke erst 2020 saniert wurde und die Fahrgäste schon im vergangenen Jahr durch die Generalsanierung der Riedbahn nachhaltig beeinträchtigt wurden.

Grund für die zur Behebung massiver Schäden nötige Sperrung des Eisenbahntunnels ist ein Quellen des Gesteins, welches zu Rissen in der Innenschale der Tunnelröhre geführt hat. Spätestens beim Stichwort „Anhydrit“ als Ursache wird man in Stuttgart hellhörig. Denn wie der Freudensteintunnel liegen auch weite Strecken der Stuttgart-21-Tunnel, nämlich ca. 20 km, im quellfähigen Gipskeuper. Wenn dieser mit Wasser in Berührung kommt, quillt das Gestein. Fachleute ziehen den Vergleich zum Hefeteig, denn das Quellen kann zu einer Volumenzunahme bis zu 60 % führen und bis 120 bar Druck erzeugen. Der Vorgang kann nicht mehr

gestoppt werden und erfordert immer wieder Sanierungen, wie wir vom Stuttgarter Wagenburgtunnel, dem Leonberger Engelbergtunnel und der Altstadt von Staufen im Breisgau wissen.

Wie bei Stuttgart 21 war die Problematik des Bauens im Anhydrit auch beim Freudensteintunnel bekannt. Doch rühmten sich Bahn und vor allem ihr Berater Prof. Dr. Walter Wittke mit seiner Firma WBI („Experten für Geotechnik und konstruktiven Ingenieurbau“), die Probleme im Griff zu haben und sicher bauen zu können. Die Bahn richtete am Freudensteintunnel sogar einen Forschungstollen ein, um für alle Eventualitäten gerüstet zu sein. Stolz verkündete Stefan Penn, damals S21-Chefplaner, in der Ausgabe Mai 2012 des Bahnmagazins „Bezug“: „Das ist, als gäben wir dem Wanderer nicht nur zwei Regenschirme und zwei Regenmäntel mit, sondern auch noch wasserdichte Unterwäsche.“ Der Bericht schilderte „eine Exkursion ins steinerne Labor“ und präsentierte Professor Wittke als Garanten für sicheres Bauen.

Professor Wittke wurde bei der Schlichtung zu Stuttgart 21 unter Dr. Heiner Geißler am 20.11.2010 als Sachverständiger für „Tunnelbau im Anhydrit“ präsentiert und legte sich auf ausdrückliche Nachfrage zum Freudensteintunnel fest: „Es gibt kein Quellen im Freudensteintunnel. Diesen zähle ich zu den erfolgreichsten. Sie können auch lange warten; es wird nichts passieren, wenn Sie sich das genau anschauen.“ Unter ausdrücklichem Hinweis auf diese positiven Erfahrungen („20 Jahre Versuche und Messungen“) äußerte er sich Prof. Wittke zum Anhydrit bei Stuttgart 21: „Das Risiko ist vernachlässigbar.“

Und das, obwohl nach der Fertigstellung des Freudensteintunnel im Jahr 1990 und der Eröffnung der Schnellfahrstrecke 1991 schon 2009 „größere Schäden am Bauwerk“ dokumentiert wurden. 2014 und 2017 wurden dem Tunnel bereits „umfangreiche Schäden“ bescheinigt.

Sollten sich Wittke und die Projektbefürworter bei Stuttgart 21 so wie schon beim Freudensteintunnel getäuscht haben, sind die Aussichten für einen sicheren und zuverlässigen Bahnbetrieb in Stuttgart (sollten die Tunnel jemals in Betrieb genommen werden) düster. Denn schon eine Hebung des Tunnelbodens um mehr als 10 cm führt dazu, dass der Tunnel für lange Zeit gesperrt werden muss. Dies hätte ganz erhebliche Auswirkungen auf den Bahnbetrieb in Stuttgart insgesamt. Sperrungen und Umleitungen werden die Folge sein. Für den Fernverkehr wird einmal mehr Esslingen an die Stelle des Stuttgarter Hauptbahnhofs treten müssen. Die Folgen einer notwendigen Sperrung sind in der vom Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 in Auftrag gegebenen Studie „Infarkt-Risiko bei Stuttgart 21“ detailliert untersucht worden.

Dies alles ficht die Verantwortlichen nicht an. Die Firma WBI (Familienbetrieb von Prof. Wittke: „jahrzehntelange Forschung und Entwicklung“) wird vielmehr am 22. Mai 2025 in Weinheim den 10. Felsmechanik- und Tunnelbautag veranstalten, bei dem es unter anderem um die „Anwendung des Partnerschaftsmodell Schiene beim Pfaffensteintunnel“ geht. Sponsor der Tagung ist die DB InfraGo AG, welche für Stuttgart 21 verantwortlich ist. Im Beirat sitzt der Tunnelbauer Dr. Martin Herrenknecht ebenso wie Manfred Leger, ehemals bei der Bahn direkt für Stuttgart 21 verantwortlich.

Dieter Reicherter, Sprecher Aktionsbündnis gegen Stuttgart21, 10.4.2025

Eine entsprechende Pressemitteilung des Aktionsbündnisses ab 14.4. auf <https://kopfbahnhof-21.de> .

Pünktlich zur Aufsichtsratssitzung der Bahn erschienen

Alternativer Geschäftsbericht von Bürgerbahn Denkfabrik

Das über sein Leben hinauswirkende Projekt von Winnie Wolf war die „Bürgerbahn Denkfabrik für eine starke Schiene“ (Mehr zum Selbstverständnis von Bürgerbahn im Beitrag „Selbstdarstellung ...“ von Heiner Monheim im Geschäftsbericht (s.u.)

Die Gründung der neuen Plattform 2022 war mutig, weil es schon eine ziemlich zersplitterte Landschaft von Verbänden und Initiativen für eine bessere Bahn gab und gibt. Aber Bürgerbahn mausert sich und findet langsam auch mehr Gehör in den Medien.

Ein Indiz dafür ist der gerade erschienene „Alternative Geschäftsbericht Deutsche Bahn 2024“, Untertitel: „Den Verfall stoppen, gegen die Zerschlagung – für eine Bahnreform 2.0“.

Auf 156 Seiten wird konkret und grundsätzlich das Elend der Deutschen Bahn(politik) beschrieben. Zunehmend werden aber auch zarte Hinweise eines bahnpolitischen Paradigmenwechsels gesehen und kommentiert. Dass bei alledem Stuttgart21 einen zentralen Platz einnimmt, liegt natürlich an der Sache selbst. S21 steht für ziemlich alles, was bei der Bahn schief läuft. Es liegt aber auch daran, dass das Aktionsbündnis und der Stuttgarter Widerstand neben Prellbock Altona zu den starken Trägern von Bürgerbahn zählen. Die Vertretung des Aktionsbündnisses lag bisher bei Ernst Delle und ist gerade zu Andi Kegreiß gewechselt.

Einen guten Überblick über die Themen des neuen Alternativen Geschäftsberichts liefert entweder ein Blick auf dessen Inhaltsverzeichnis:

https://buergerbahn-denkfabrik.org/wp-content/uploads/2025/03/Altgesch_Bericht_2024_Final.pdf :

ALTERNATIVER GESCHÄFTSBERICHT DEUTSCHE BAHN 2024

https://buergerbahn-denkfabrik.org/wp-content/uploads/2025/03/Altgesch_Bericht_2024_Final.pdf

- 0.1 Prolog in Memoriam Karl-Dieter Bodack (Heiner Monheim)
- 0.2 2024, das Jahr der Krisen (Heiner Monheim)
- 0.3 Selbstdarstellung Bürgerbahn Denkfabrik für eine starke Schiene (Heiner Monheim)
- 1.1 Thesen zum Zustand der DB (Michael Jung)
- 1.2 Welche Themen sind uns wichtig (Michael Jung)
- 2.1 Zur wirtschaftlichen Lage der DB im 1. Halbjahr 2024 (Michael Jung)
- 2.2 Deutsche Bahn AG: Ein Fass ohne Boden (Dieter Doege)
- 2.3 Wie man es schafft 4 Lügen in ein Logo zu packen
- 3.0 Pünktlichkeit der Deutschen Bahn (Dieter Doege)
- 4.0 Engpassbeseitigung – Revisited (Michael Jung)
- 5.1 Vom sinnvollen Streckenausbau zum überteuerten Megaprojekt (Roland Morlock)
- 5.2 Die Gäubahn – Versuch der Zerstörung einer Magistrale (Klaus Gietinger)
- 5.3 München – von allen guten Geistern verlassen (Wolfgang Hesse)
- 5.4 Bahnhof Altona/Diebsteich/Verbindungsbahntentlastungstunnel (Martin Schwager)
- 5.5 Quo vadis Bahn-Großprojekt Hannover – Bielefeld? (Claudia Grimm)
- 5.6 Gefordert: Alternative Planung für die Ausbaumaßnahme Rheintalbahn (Roland Diehl)
- 5.7 Tunnelmania – Das Beispiel Fernbahntunnel Frankfurt (Klaus Gietinger)
- 5.8 Brenner Nordzulauf: Bürger fordern Alternativvariante (Christoph Ohliger)
- 5.9 Riedbahn und Generalsanierungen - die ersten Erfahrungen (Michael Jung)
- 5.10 Tunnelmania in Köln (Angela Bankert)
- 5.11 Korridorsanierung – regionaler Nutzen statt Leuchttürme! (Jürgen Zimmermann)
- 6.0 Nachtzüge – vom Bahntower nichts Neues (Joachim Holstein)
- 7.0 Deutschlandticket erhalten – Finanzierung langfristig absichern (Michael Jung)
- 7.1 Von wegen „Wettbewerb“ im Schienenpersonennahverkehr (Johann-Günther König)
- 7.2 Eine Reform der Verkehrsverbünde ist überfällig (Heiner Monheim)
- 8.0 Deutschlandtakt in weiter Ferne – zur Revision des 3. Zielfahrplans (Claudia Grimm)
- 9.0 Schluss mit der Schönfärberei bei der Nutzen-Kosten-Analyse (Dieter Doege)
- 10.1 Justiz – Irrtum oder Irrweg? (Dieter Doege)

...oder die Lektüre des Beitrags von Ernst Delle auf der letzten, der 752 Montagsdemo:

<https://www.bei-abriss-aufstand.de/2025/04/08/der-alternative-geschaeftsbericht-deutsche-bahn-2024/>

S21 auf den Fersen

Kosten der 2. Stammstrecke München explodieren

Das nächste der unsäglichen Mega-Tunnelprojekte der Bahn gerät finanziell völlig aus den Fugen: Beim mit 3,85 Mrd. € gestartete Projekt 2. Stammstrecke München wird jetzt mit 9.4 Mrd. € kalkuliert. Gleich wird auch noch eingeräumt, dass es dabei nicht bleiben werde, z.B. die Inflation nicht eingerechnet sei. Der CSU-Landtagsabgeordnete Jürgen Baumgärtner, der den für die Stammstrecke zuständigen Ausschuss leitet, geht von 14 Mrd. € Gesamtkosten aus. So jedenfalls ein ntv-Bericht vom 8.4.: <https://www.n-tv.de/wirtschaft/Kosten-beim-Bau-der-zweiten-Muenchner-Stammstrecke-der-S-Bahn-explodieren-article25689672.html>

Das wären mehr als Stuttgart21/I nach auch schon etwas älteren Berechnungen kosten würde. Noch nicht einbezogen sind dabei die Kosten von Stuttgart21/II mit Ergänzungsprojekten à la Pfaffensteigtunnel. Auf Basis einer Kostenanalyse von Karlheinz Rössler würde eine Gesamtrechnung nur für die noch ausstehenden Ergänzungsprojekte inflationsbereinigt auf mindestens 7 Mrd. € hinauslaufen.

Und natürlich auch in München: Statt im nächsten Jahr, wie ursprünglich versprochen, ist nun von einer Inbetriebnahme 2037 die Rede.

Besonders CSU-dreist ist das Kalkül, für die Mehrkosten den Klima- und Transformationsfonds in Anspruch zu nehmen. Denn der auf Druck der Grünen um 100 Mrd. € aufgestockte Fonds soll ja Maßnahme des Klimaschutzes vorbehalten sein, und zwar zusätzlichen, nicht längst im Bau befindlichen.

Auf den Versuch solcher Schrägfinanzierungen wird man sich auch bei Stuttgart21, z.B. bei der Finanzierung des Pfaffensteigtunnels einstellen müssen.

Mehr zur Münchner 2. Stammstrecke im Beitrag von Wolfgang Hesse, Alternativer Geschäftsbericht, S. 41 ff

Arno Luik im Focus

„Die Bahn ist irreparabel beschädigt, egal wie viele Milliarden man hineinsteckt“

1 500 Bahnhöfe à 10 Mio. € hätte man für die Kosten von Stuttgart21 bauen können. S21 und die desaströsen Auslandsengagement der Bahn haben, so Luik, das Unternehmen in einen schier irreparablen Zustand versetzt. Um den zu beheben, müsste in sehr großen Zeiträumen und mit riesigen Milliardensummen gerechnet werden, für die auch die mit der Lockerung der Schuldenbremse eröffneten Spielräume nicht ausreichen. Der verheerende Zustand der Bahn sei „kein Versehen. Die Schuldigen, meint Luik, sitzen in Berlin. Das Unternehmen sei „von diversen Bahnchefs systematisch runtergerockt“ worden. Konkret: Hartmut Mehdorn, Rüdiger Grube und aktuell Richard Lutz.“

https://www.focus.de/finanzen/sondervermoeigen-fuer-infrastruktur-die-bahn-ist-eine-staatlich-gefoerderte-geldvernichtungsmaschine_id_260762235.html

Aufsichtsratswahlen bei der Deutschen Bahn

EVG bleibt stärkste Gewerkschaft bei der Bahn, GDL holt auf

Die destruktive Spaltung der gewerkschaftlichen Interessenvertretung bei der Bahn bleibt bestehen. Weder EVG noch GDL geben Gesamtergebnisse bekannt in ihren bundesweiten Publikationen. Klar ist aber: Die DGB-Gewerkschaft EVG, die einen Pro-S21-Kurs fährt, bleibt die stärkere der beiden Gewerkschaften. Das bestätigte mit dem Zuruf „Stuttgart21 ist klasse“ Martin Burkert, SPD-ler an der Spitze der EVG und stv. Vorsitzender des Aufsichtsrats, als er an der Gruppe der S21-Protestierenden vorbei in die AR-Sitzung lief.

Klar ist aber auch: Die S21-kritische GDL ist bei den AR-Wahlen stärker geworden. Sie steigerte ihre Mandatsanzahl in Summe der vielen DB-Gesellschaften von bisher insgesamt 13 um fünf auf 18 Mandate im DB-Konzern. [https://www.gdl.de/fileadmin/user_upload/www_gdl_de/pressemitteilungen/2025-03-12_GDL-Pressemitteilung_AR-Wahl_DB - GDL erzielt sehr gutes Wahlergebnis.pdf](https://www.gdl.de/fileadmin/user_upload/www_gdl_de/pressemitteilungen/2025-03-12_GDL-Pressemitteilung_AR-Wahl_DB_-_GDL_erzielt_sehr_gutes_Wahlergebnis.pdf)

Die Zusammensetzung des DB-Konzern-Aufsichtsrats, wo die Entscheidungen zu S21 fallen (natürlich nach politischen Vorgaben) ist im Umbruch. Die Arbeitnehmerseite ist bereits neu besetzt. Die Arbeitgeberseite wird nach der Regierungsbildung in Berlin anders aussehen, z.B. ohne Grüne Vertretung, von der allerdings nichts Kritisches zu hören war in den letzten Jahren.

<https://www.deutschebahn.com/de/konzern/konzernprofil/aufsichtsrat-6878464>

DB-Infrastrukturvorstand Berthold Huber auf die Frage:

Wird Stuttgart21 Ende 2026 eröffnet?

Da kommt Huber etwas ins Stottern, man sieht, wie er seine Antwort abwägt und schließlich den verräterischen Satz sagt: „*Ich habe im Moment keinen Anlass, daran zu zweifeln: ... wir werden 2026 durch den Tiefbahnhof fahren*“ <https://www.ardmediathek.de/video/swr1-leute/berthold-huber-oder-vorstand-infrastruktur-deutsche-bahn-oder-die-bahn-kommt-echt-jetzt/swr/Y3JpZDovL3N3ci5kZS9hZXgvybIyMTA4MDg> (ab 26:50)

Nächstes Kapitel Märchenstunde

What? „Pfaffensteigtunnel bis 2032 fertig!“ – ??

Am 22. April ist es nur noch genau ein Jahr, bis nach den Plänen der Bahn die Gäubahn 2026 vom Stuttgarter Hauptbahnhof abgekoppelt werden soll. In diesem Zusammenhang hat die Bahn jetzt laut Schwäbischer Zeitung die Planungsunterlagen für den Bau ihrer Alternative, den 2 x 10,8 km langen Pfaffensteigtunnel über den Flughafen in ihren Tiefbahnhof eingereicht:

<https://www.schwaebische.de/regional/tuttlingen/tuttlingen/deutsche-bahn-pfaffensteigtunnel-bis-2032-fertig-3485077>

Gegen diese Maßnahme gibt es seit Monaten massive Proteste entlang der Gäubahn und in Stuttgart. Und es gibt keine Finanzierung des Vorhabens, das nach altbekannter Sitte von realistischen 3 bis 4 Mrd. € auf 1 Mrd. € runtergelogen wird.

Kommt das gerade jetzt von ungefähr? Wohl nicht. Eher ist das der Versuch, den Gäubahnprotesten das Wasser abzugraben, indem eine Lösung in nicht allzu weiter Ferne vorgegaukelt wird, um die Abkopplung erträglicher zu machen und die Teile der Abkopplungs-Gegner*innen, die nur irgendwie – egal ob oben oder unten – nach Stuttgart kommen wollen, zurückzugewinnen.

Maulkorb für VVS-Fahrgastbeirat

Rechnet die Bahn längst mit Erhalt des Gäubahnanschlusses?

Seit 1997 gibt es bei der VVS einen Fahrgastbeirat, der sich für „die Interessen und Anliegen der Fahrgäste in Stuttgart und den Verbundlandkreisen Böblingen, Esslingen, Göppingen, Ludwigsburg und dem Rems-Murr-Kreis“ einsetzen soll. Mitglieder sind 12 Verbände, darunter vor allem Wolfgang Staiger für Pro Bahn als Sprecher, Krishan Müller für „Autofrei leben“ und Andi Kegreiß, hier nicht für das Aktionsbündnis, sondern für die „Lokale Agenda 21“

Aufgabe des Fahrgastbeirats ist es Stellungnahmen zu erarbeiten. Das nahm das Gremium ernst und verfasste – einstimmig beschlossen – am 23. März eine PM gegen die Kappung der Gäubahn. Hintergrund war auch eine Äußerung von Florian Bitzer von der PSU auf einer Sitzung des Gremiums, der nach Angaben von Teilnehmenden eine Anbindung der Gäubahn für möglich erachtete. Kostenpunkt 80–100 Mio. € für zwei neu zu bauende Gleise und einen Bahnsteig. Eine interne Projektbezeichnung scheint es auch schon zu geben.

So hieß es dann in der geplanten PM:

„Die Kappung der Gäubahn-Strecke könnte viele der bisherigen Nutzerinnen und Nutzer zu einem Umstieg auf das Auto zwingen – mit negativen Konsequenzen für die Umwelt, das Klima und die Verkehrssituation in der Region. Vor allem Fahrgäste mit Kinderwagen und mit Fahrrädern sowie Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität sind durch den zusätzlichen Umstieg besonders benachteiligt.

Der Fahrgastbeirat plädiert für die Sanierung und den Ausbau der Panoramabahn mit zusätzlichen Haltestellen und für einen Erhalt der Anbindung an den Bahnknoten Stuttgart Hbf. Technisch ist die Unterbrechung für die Anbindung der S-Bahn an die neue Station Mitnachtstraße nicht mehr zwingend notwendig und kann mit zusätzlichen Baumaßnahmen vermieden werden, wie ein Vertreter des Projekts „Stuttgart 21“ in der letzten Sitzung des Fahrgastbeirats erläuterte.“ (Hervorhebung W.S.)

Es ist das schlechte Recht des VVS-Vorstands Pressemitteilungen des Fahrgastbeirats zu untersagen, wenn sie nicht genehm sind. Dass der Vorstand der VVS, der insbesondere für einen funktionierenden S-Bahn-Verkehr zuständig ist, in Person ihrer Co-Geschäftsführerin Cornelia Christian von diesem Recht Gebrauch machte und die Veröffentlichung der PM untersagte, ist allerhand und wirft Fragen auf: Sollte die eigentliche Auffassung der PSU zur Gäubahnkappung nicht bekannt werden? Oder muss Frau Christian als verlängerter Arm der Stadt agieren, die befürchtet, ihr Immobilienprojekt Rosensteinquartier könnte ins Rutschen kommen?

Gute Idee unterstützen

Die Gäubahnpetition

Der Protest gegen die Abbindung der Gäubahn betrifft Millionen Reisende entlang der Strecke von Stuttgart nach Singen, Zürich, Mailand, die in S- und U-Bahnen umsteigen sollen – was die Fahrzeit verlängert, extrem unbequem ist und zum Umstieg von der Bahn auf das Auto führen wird. Die Deutsche Umwelthilfe klagt dagegen und geht nach dem unqualifizierten Urteil des VG Stuttgart in die nächste Instanz, um die Schließung der Strecke zu verhindern. Der Protest dagegen weitet sich parteiübergreifend aus, die Stuttgarter S21-Parteien, v.a. die Grünen werden förmlich eingekesselt. Um den Druck zu verstärken, ist die DUH-Petition mit derzeit schon 14 000 Unterschriften eine super Idee: <https://mitmachen.duh.de/gaeubahn/>

Eine alte Losung bleibt aktuell: Stuttgart21 ist überall!

Auch im Susatal lebt der Protest

Müßig darüber zu rätseln, was Europas sinnlosestes, destruktivstes und teuerstes Bahnprojekt ist. Die Spitzenplätze belegen mit Sicherheit die geplante Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Lyon und Turin mit einem 57 km-Tunnel – und Stuttgart21.

Auf der 750-sten Montagsdemo wurde eine Grußadresse der Widerständigen aus dem Susatal verlesen und zwei Montagsdemos später wurde eine Solidaritätsadresse in Form eines Beitrags von Elsbeth Sureau aufgezeichnet und an die NoTAV-Aktivist*innen geschickt: <https://www.bei-abriss-aufstand.de/> (ab Min 40:50).

Zur Solidarität gehört auch, dass ziemlich regelmäßig Stuttgart21-Gegner*innen das große Widerstandsfest Alta Felicità am letzten Juli Wochenende im Susatal besuchen:

<https://www.altafelicità.org/line-up/>. **Diesmal plant eine kleine Gruppe auch eine Radtour von der französischen Seite aus.** Interessent*innen, mit oder ohne Radinteresse bitte Kontakt am Stand des Aktionsbündnisses auf der MoDemo hinterlassen.

Guten Infohintergrund liefert die ARTE-Reportage über den „Streit um Europas teuerste Schnellzugstrecke“. Natürlich öffentlich-rechtlich ausgewogen, aber auch sehr kritisch und kompetent: So werden die Kritiker*innen zitiert, die den Weiterbau stoppen wollen:

„Er zerstört unsere Täler und ist überflüssig“, meint Franco Olivero Fugera aus dem italienischen Susatal. Er gehört schon lange der Protestbewegung NoTAV an – kein Hochgeschwindigkeitszug. Der Staat geht hart gegen sie vor und stuft sie – trotz ihres weitgehend gewaltfreien Vorgehens – als kriminelle Vereinigung ein.

Auch die Baumschulbesitzer Anthony Guillould und Donatien Wion aus Frankreich sehen in der Schnellzugstrecke eine „ökologische, finanzielle und soziale Katastrophe“. Sie organisieren regelmäßig Bustouren, auf denen sie über die Folgen der Bauarbeiten informieren. Mittlerweile hat ihr Protest europaweit Unterstützung gefunden.“

<https://www.arte.tv/de/videos/115491-002-A/re-streit-um-europas-teuerste-schnellzugstrecke/>

Streckensperrungen infinito

Bahnchaos rund um Stuttgart21 ohne Ende

1. VVS in der Region:

Am 19. März stellte die Bahn im Verkehrsausschuss des Verbands Region Stuttgart ihre aktuelle S21-Baustellenplanung für 2025 vor. Was da in diesem Jahr auf die Fahrgäste und auch die Beschäftigten im S-Bahn- und Fernverkehr zukommt, ist das Übelste, seit es im Großraum Stuttgart die S-Bahn gibt. So jedenfalls äußerte sich deren Chef, einem Bericht von Frieder Kümmerer zufolge:

<https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/stuttgart/stuttgart21-bahnbaustellen-zugausfalle-rekordjahr-2025-100.html>

Hier wird auch genau aufgelistet, welche Strecken wann belastet sind.

Das Bekenntnis des Geschäftsführers der Stuttgarter S-Bahn, Matthias Glaub, „man wisse um den Frust und Ärger, den Fahrgäste ertragen müssten“, klingen weniger wie Hohn, wenn er nicht gleich nachgeschoben hätte, die Einschränkungen seien unvermeidbar. Leider, leider, sozusagen.

Auch Verkehrsminister Hermann, der den Schlamassel zwar nicht angerichtet, aber immer wieder unterstützt und weitergetrieben hat, ergeht sich in Klagen über die Bahn: **„Wer so weitermacht, braucht am Ende keinen Bahnhof mehr, weil niemand mehr mit dem Zug fährt“**. Ein an sich kluger Satz, der sich vielleicht als bilanzierende Überschrift zu Hermanns bald zu Ende gehender Amtszeit eignen würde

<https://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.zusaetzliche-einschraenkungen-fuer-reisende-im-suedwesten-bahn-sperrt-weitere-strecken-verkehrsminister-hermann-platzt-der-kragen.ec519ea7-0d31-4c62-9db7-0c5d66499236.html>

2. Stuttgarter Stammstrecke: Sperrung auch 2027

Die Bahn dachte wohl, diese Horrormeldung, vor drei Wochen im Verkehrsausschuss des Verbands Region Stuttgart verkündet, müsste sich erst noch etwas setzen, bevor sie mit dem nächsten Hammer rausrückt. In einer nicht-öffentlichen Sitzung des Aufsichtsrats der VVS deutete die Bahn schon mal an, dass die Sperrungen der Stuttgarter S-Bahn-Stammstrecke, die eigentlich auf die Sommerferien 2022 und 23 begrenzt sein sollten, nun nicht nur bis 2026, sondern auch noch 2027 zu erwarten sind – und das wieder über die Ferienpause hinaus. „Über konkrete Zeiträume und Auswirkungen der 2027 notwendigen Sperrung werden wir selbstverständlich rechtzeitig informieren“, zitiert Christian Milankovic den Bahn-Sprecher.

[https://zeitung.stuttgarter-](https://zeitung.stuttgarter-zeitung.de/data/80680/reader/reader.html?social#!preferred/0/package/80680/pub/110622/page/17/content/3693565)

zeitung.de/data/80680/reader/reader.html?social#!preferred/0/package/80680/pub/110622/page/17/content/3693565

3. Sperrung Schnellstrecke Stuttgart-Mannheim wegen Anhydrit im Tunnel

s.o. Bericht und (in Bälde) PM des Aktionsbündnisses dazu

Geteilte Meinungen

Mit BILD reden?

Vor der 750. Montagsdemo wandte sich ein BILD-Redakteur an Dieter Reicherter. Sein Anliegen: eine Reportage über die Frage, warum wir jetzt schon zum 750. Mal demonstrierten und so lange durchhielten. Darüber wolle er mit einigen von uns sprechen. Die Anfrage löste quer durch alle Gruppen unterschiedliche Reaktionen, es gab Mailverkehre, und die Frage wurde zum Thema bei der Diskussion im WKV nach der 750-sten.

Allseitiger Konsens war, dass BILD ein populistisches, teils hetzerisches und spalterisches Boulevard-Medium ist, woraus die einen schlussfolgerten, dass es grundsätzlich keine Gespräche oder Interviews mit BILD geben dürfe. Den Gegenpunkt markierte Volker Lösch mit der These, das Geschäftsmodell von BILD sei, keine Moral zu haben. Es komme also auf das Thema und das jeweilige Verhetzungspotential an. Dies hielten Dieter Reicherter, Hans-Jörg Jäkel, Doris Zilger, Daniel Kartmann und ich bei Stuttgart21 für gering, zumindest was die Schlagrichtung gegen uns

beträf. Das bestätigten auch die Vorgespräche mit dem gut über S21 vorinformierten BILD-Mann. Vor und während der MoDemo fanden also ausführliche Gespräche mit den Beteiligten statt, ein BILD-Fotograf machte Fotos, auch während der Demo.

Wer nun mit seiner Sicht auf BILD richtig lag, hätte die Veröffentlichung der Reportage zeigen können – die aber ausblieb. Aus welchen Gründen auch immer: BILD hatte sich entschieden, sie nicht zu veröffentlichen.

Video von Eberhard Linckh

Wie es zu 750 Montagedemos kam

Im Vorfeld und zur Mobilisierung für Jubiläums-Montagsdemo am 24. März hatte Eberhardt Linckh einen 3-minütigen Zusammenschnitt aus vielen Montagsdemos erstellt. Die Reichweite der Kanäle der Bewegung gegen S21 kommt natürlich nicht an die Millionen-Auflagen und -Online-Klicks von BILD heran, aber da weiß man wenigstens, was man hat: <https://youtu.be/ykm4KaUbm8o>



aus Aufruf von Robin Wood zur 750. MoDemo, Photo: Eberhard Linckh

Knast fürs Klima

Besuch bei Klimaaktivist Karl Braig im Gefängnis

Karl Braig kennen viele als langjährigen S21-Gegner, immer engagiert bei Aktionen des Zivilen Ungehorsams. Immer im Mittelpunkt dabei, der Klimaaspekt bei Stuttgart21. Nach seinem Wegzug aus Stuttgart verfolgte er das Thema vor allem mit der Letzten Generation. Im Dezember letzten Jahres trat Karl eine fünfmonatige Haftstrafe in der JVA Kempten an. Strafe für zwei Sitzblockaden zum Klimaschutz! Warum er die Bewährung ablehnte, wie er die Zeit im Gefängnis erlebt und wie er seinen Protest heute bewertet, davon handelt dieses preiszukrönende Audio-Interview mit „Netzwerk Ehtik heute“, einem „Online Magazin für Ethik und Achtsamkeit“: <https://search.app/FXDuj1hBFbD4QHJb7>

Karl freut sich über Post. Hier die Adresse und ein paar Hinweise, was dabei zu beachten ist:

<https://karl.hamatoma.de/briefe-an-karl/>

Klaus Gietingers Filme zu Stuttgart21

Aktuell und oben bleiben

2022 drehte Gietinger „DAS TROJANISCHE PFERD Stuttgart 21 – Der Film“, Ein, besser der Dokumentarfilm „über das größte Ingenieurs-Betrugsprojekt Europas“, Regie und Buch des 92-minütigen Films damals: Winfried Wolf und Erasmus Müller.

2024 folgte „DER KAMPF UM DIE GÄUBAHN IST EIN KAMPF UM DIE BAHN“, Untertitel des 58-minütigen Films: „Über den Wahnsinn der Bahnzerstörung im Raum Stuttgart und den Weg aus dem Irrsinn: Oben bleiben“

2024: Gietinger ist sehr verbunden und nah dran am Widerstand gegen S21 bzw. im Kampf für den Erhalt des Kopfbahnhofs, mit Gäubahnanschluss selbstredend. Deswegen aktualisiert er immer wieder das „Trojanische Pferd“. Eine aktualisierte Version wurde im Schorndorfer Kino "Kleine Fluchten", erfolgreich uraufgeführt. Auch die monatlichen Vorführungen in der Obertürkheimer Kinothek mit Beteiligung von Vertreter*innen des Aktionsbündnisses werden mit dieser Version fortgesetzt. Updates im Auge behalten: <https://www.kinothek-stuttgart.com/?Slider>

Wer Kinobetreibende z.B. in Ludwigsburg, Heilbronn, Böblingen, Leonberg, ... kennt, könnte sie auf die Möglichkeit ansprechen, das Trojanische Pferd ins Programm zu nehmen.

& viele Grüße von Werner

Auch auf BlueSky: @WernerBorn.bsky.social – statt Musks X