

Protokoll Aktionsbündnis gegen Stuttgart21/ 29.April 2025

Analoge Sitzung im Forum 3, 17h bis 19.09 ! mit ...

ArchitektInnen für K 21: Norbert
Bürgerbahn-Denkfabrik: Andi (bis 18.15h)
Eisenbahnerstammtisch: Hans-Jörg (entschuldigt, bzw. ab 18.50h),
GewerkschafterInnen gegen S21: Werner
Juristen zu Stuttgart 21: Dieter
Linke: ---
Mahnwache: Margarete
Netzwerke: ---
Rems-Murr-Bündnis gegen S21: Ernst
Schutzgemeinschaft Filder: --
SÖS: Reinhard (bis 18.15h)
SPD-Mitglieder gegen S 21: Hermann
Stadtteilgruppen: Doris
Theologinnen und Theologen gegen S 21: Martin
Unternehmer*innen gegen S21: ---
VCD: Markus
Ziviler Ungehorsam: Gisela

Ständiger Gast: Uli für die Ingenieure22 (entschuldigt)

Moderation: Herman
Protokoll: Werner

2. Eröffnung:

Ernsts Protokoll vom 15.4.: zwei Anmerkungen:

- zu TOP 5.2. die Fridays waren zwar enttäuscht, aber nicht resigniert
- zu TOP 5.4. es findet zunächst ein erstes Kontaktgespräch statt. Um „Einarbeitung“ geht es noch nicht,

Tagesordnung: ergänzt unter TOP 2.1. Kritisches zum Youtube-Video von Jürgen Gangl

2.1. Tage der offenen Baustelle 2.1.

Das Wesentliche hierzu enthält bereits Martins Rede auf der gestrigen Montagsdemo, die allseits gelobt wurde. Es wurden einige Details der Besichtigung besprochen: die Rinne um die Lichtaugen sind für die Beleuchtung nach unten gedacht. Nur die Kelchstütze 7 war gereinigt worden, die anderen nicht, was auf einen großen Pflegeaufwand hinweist. Die Glaskuppeln sollen per Hubsteiger gereinigt werden, der zwischen zwei Zugfahrten von den Gleisen aus genutzt werden soll. Die Feuerwehr war mit einem Stand vertreten, sie sei aber nur für Brandschutz während der Bauarbeiten zuständig.

Der Flyer von Konrad Nestle wird gelobt, auch wenn er nicht speziell für den Anlass der Tage der offenen Baustelle gedacht war. Zu kurz bzw. zu spät sei die Kapazitätsfrage gekommen. Da der Flyer vergriffen ist, soll eine zweite Auflage beauftragt werden. Wenn es über die bereits berücksichtigen Änderungswünsche noch Weitere gibt, bitte bis zur nächsten Sitzung Bescheid geben.

Der Verband Region Stuttgart geht davon aus, dass die Option Nordhalt gestorben ist. Im Stuttgarter Gemeinderat wird darüber jedoch weiter diskutiert.

Zentraler Punkt aller Diskussionen war immer wieder die Frage, ob es nicht zu spät sei, da der Bahnhof ja schon fast fertig sei. Dieser Punkt sei eine hohe Hürde in unserer Argumentation, der begegnet werden kann mit dem Hinweis auf den Weiterbau der Ergänzungsprojekte und mit Verweis auf die Risiken der Bebauung des Rosensteinquartiers. Außerdem müsste jetzt in den Mittelpunkt gerückt werden, dass es um den Erhalt von Kopfbahnhof und Gäubahnanschluss gehe.

Zum Film von Juergen Gangl „Kathedrale des Teufels“:

Jürgen ist mit einigem technischen Können aktiv auf Social Media, hat aber bisher wenig Reichweite. Es bleibt ihm unbenommen, seine Sichtweise zu kommunizieren, zumal er nicht im Namen des Aktionsbündnisses agiert. Es ist jedoch sicher in seinem und in unserem Interesse, dass es nicht, wie in diesem Film, zu Falschinformationen kommt. Werner will Kontakt aufnehmen und zu Detailfragen an Andy und Doris verweisen.

3.1. „-1. Jahrestag“ der Gäubahn-Kappung am 22.4.25

Reinhard berichtet. 17 Verteilende haben 400 Expl. des Gäubahnboten unters Volk gebracht. Es gab wenige, aber gute Gespräche. Gut wäre gewesen, wenn Interessierten eine Handlungsperspektive hätte angeboten werden können. Es gab ein bisschen Diskussion mit dem Personal des DB Service-Centers und der Polizei zu versammlungsrechtlichen Fragen. Alles konnte geklärt werden. Es gab Fragezeichen zur Trauersymbolik mit Särgen und Grabsteinen. Das Aktionsbündnis beschließt bei einer Enthaltung dem Gäubahnkomitee weitere 200 € für entstehende Kosten, wie der zweiten Auflage des Gäubahnboten zu überweisen.

3.2. Mahnwachen-Banner

Werner berichtet aus der Bannergruppe. Es gab bereits eine lebhafte Diskussion über verschiedene Ideen der Bannergestaltung. Vorrang solle aber eine Festlegung des zu verfolgenden Themas sein. Hier gibt es drei Optionen:

1. „Die Absurdität von Weiterbauen (Pfaffensteig, Rosenstein) in Zeiten von Krise und Zeitenwende“. Hierzu ist eine kleine Kampagne zusammen mit der Fraktion und dem Demoteam angedacht. In diesem Zusammenhang käme dem Mahnwache-Banner eine wichtige Rolle zu.
2. Thematisierung von S-Bahn- und Bahnchaos. In diesem Zusammenhang kann das Zitat von Winfried Hermann verwendet werden („Wer so weitermacht, braucht am Ende keinen Bahnhof mehr, weil niemand mehr mit dem Zug fährt“).
3. Das gerade aktuelle Thema Ästhetik versus Funktion, wie in der Pressemitteilung und in Martins Rede aufgegriffen. Es gefiel hierzu der Arbeitstitel „Schön, aber Scheiße“.

Hermanns Vorschlag, alle drei Themen nacheinander aufzugreifen, fand Zustimmung.

Also:

- Thema eins ist noch verfrüht, also als drittes.
- Thema drei fand am meisten Zuspruch. Also als erstes.
- Dazwischen Thema zwei. Entweder als Plakat oder auf eine der Klappen bei geschlossener Mahnwache vorne.

Wenn diese Vorgehensweise auch seitens der Mahnwache geteilt wird, liegt alles Weitere bei der Bannergruppe.

3.3. Güterzüge auf der Neubaustrecke

Dieter berichtet über die juristischen Aspekte der im Wesentlichen bereits bekannten Thematik der Nicht-Nutzbarkeit der Neubaustrecke durch Güterzüge. Die Sache sei eher zufällig durch die Nachfrage eines CDU-Landtagsabgeordneten wieder aufgekommen. Es habe eine große bundesweite Resonanz von Focus über Bild bis Junge Welt und Nachdenkseiten gegeben. Juristisch könne es nicht um Betrug gehen, da das strafrechtlich nach fünf Jahren verjährt sei, sondern um Untreue, weil hier keine Frist laufe, da der Schaden (Kosten) permanent entstehe. Bis es zu einem Urteil komme, würde viel Zeit vergehen. Der politische Effekt trete aber bereits mit Bekanntgabe des Vorstoßes ein. Die juristische Vorbereitung braucht Zeit. Das Thema liegt in den Händen von Dieter, beziehungsweise der Sprechergruppe. Es geht nicht nur um eine

Rückwärtsaufarbeitung, da sich auch beim Thema Pfaffensteig ein ähnlich betrügerisches Vorgehensweise abzeichnet.

3.4. Anhydrit im Freudensteintunnel / Gespräch von Ulrich Pfeiffer mit Prof. Kirschke

Das Thema ist mindestens so relevant wie die Problematik „Betrug mit Güterzügen“, ist durch dessen große mediale Beachtung aber in den Hintergrund getreten. Ulrich Pfeiffer führt auf eigene Initiativen viele Gespräche mit wichtigen Gesprächspartnern. Dies nicht immer 100-prozentig in unserem Sinne. Zuletzt führte er ein zweistündiges Gespräch mit Professor Kirschke, der sich als Intimfeind von Professor Wittke versteht. Dieter hat Ulrich mit einem Fragenkatalog unterstützt, aber nicht an dem Gespräch teilgenommen. Ulrich hat bereits einen Gesprächstermin mit Professor Birkmann. Hier plant Dieter teilzunehmen.

In der Frage Freudensteintunnel sind noch viele technische Fragen ungeklärt. Deshalb auch hier Geduld!

3.5. 500 Milliarden Investitionsfonds soll S21 finanzieren!?

Werner stellt die Idee eine Intervention zu dem Versuch der S21- Freunde vor, Geld aus dem 500 Milliarden Investitionsfonds für Ihre Chaos-Projekte abzuzweigen und diese so finanziell zu retten. Dagegen könnte man mit einem Schreiben an die Leidtragenden dieser Strategie reagieren, also v.a. die anderen Bundesländer mit ihren Projekten in der Fläche. Hinzunehmen wären der neue Verkehrsminister und die neuen Mitglieder des Verkehrsausschusses des Bundestages. Da die Nutzung des Investitionsfonds gegen den von den Grünen durchgesetzten Grundsatz der Zusätzlichkeit verstößt, sollten auch Katharina Dröge und Co. einbezogen werden. Die Aktion könne auch genutzt werden für einen Begrüßungs-Erstkontakt mit den neu zuständigen Politiker*innen. Das Ganze natürlich unterstützt mit einer Pressemitteilung. Der Punkt soll in der nächsten Tagesordnung erneut aufgegriffen werden.

4.1. Welthaus

Martin informiert kurz, dass es mit Sitzungen im Welthaus noch etwas dauern werde.

4.2. Planungen zum Wartbergtunnel

Jörg berichtet von Planungen beim Cannstatter Tunnel nicht nur einen Anschlussstutzen, sondern gleich den diesbezüglichen Tunnel zu bauen, den Wartbergtunnel. Der solle Ende 2026 begonnen werden, womit dann die Zufahrt zum Kopfbahnhof unterbrochen würde und der Kopfbahnhof von dort aus außer Betrieb gesetzt würde. Es wird diskutiert, dass dieses Vorgehen der Annahme widerspricht, dass sich die Bahn bewusst sei, den Kopfbahnhof weiterhin zu brauchen. Erklärungen könnten sein: die Bahn setzt weiter auf „Sieg“ wohlwissend, dass es am Ende anders kommen werde. Oder das Vorhaben werde von den Tunnel Lobbyisten (Mafia) angetrieben, denen es rücksichtslos um Tunnelbau, koste es was es wolle, gehe.

Die Idee eines S-Bahn Dreiecks sei abgeschrieben mit der Auflage der Idee des Nahverkehr Dreiecks.